COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

3 EDOUARD VII, 1903

VOL. LVIII

COMPRENANT DEPUIS LE DOUZIÈME JOUR DE MARS JUSQU'AU CINQUIÈME JOUR DE MAI INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1903

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. (*Oxon.*)

À L'OUVERTURE DE LA

TROISIÈME SESSION DU NEUVIÈME PARLEMENT

1903

(CABINET FORMÉ LE 13 JUILLET 1896)

Président du Conseil privé (Premier)	Très hon. sir WILFRID LAURIER, C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. (*Oxon.*)
Ministre du Commerce	Très hon. sir RICHARD J. CARTWRIGHT, G.C.M.G.
Secrétaire d'Etat	Hon. R. W. SCOTT, C.R., LL.D.
Ministre de la Milice et de la Défense	Hon. sir F. W. BORDEN, C.C.M.G., B.A., M.D.
Directeur général des Postes	Hon. sir W. MULOCK, C.C.M.G., C.R., M.A., LL.D.
Ministre de l'Agriculture	Hon. S. A. FISHER, B.A.
Ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux. / Ministre des Finances	Hon. W. S. FIELDING.
Ministre de l'Intérieur	Hon. CLIFFORD SIFTON.
Ministre des Douanes	Hon. WILLIAM PATERSON.
Ministre des Travaux publics	Hon. JAMES SUTHERLAND.
Ministre du Revenu de l'intérieur	Hon. M. E. BERNIER.
Ministre de la Justice	Hon. CHARLES FITZPATRICK, B.A., C.R.
Ministre de la Marine et des Pêcheries	Hon. RAYMOND PRÉFONTAINE, B.C.L.
Sans portefeuille	Hon. W. TEMPLEMAN.
Ministre des Chemins de fer et Canaux	(Vacant).

(Pas dans le Cabinet).

Solliciteur général	Hon. HENRY GEORGE CARROLL, LL.B.

Greffier du Conseil privé ..... M. JOHN J. MCGEE.

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES :

LOUIS-PHILIPPE BRODEUR, M.P.	*Orateur.*
PETER MACDONALD, M.P.	*Orateur-suppléant.*
M. T. B. FLINT	Greffier de la Chambre.
M. J.-B.-R. LAPLANTE	Greffier-adjoint.
Lieut.-Col. HENRY-ROBERT SMITH	Sergent-d'armes.

STÉNOGRAPHES OFFICIELS :

ALBERT HORTON ..... Sténographe en chef.

STEPHEN-A. ABBOTT, E.-JOSEPH DUGGAN, J.-O. MARCEAU, THOS.-P. OWENS, ALPHONSE DESJARDINS, A.-C. CAMPBELL, GEORGE SIMPSON, R. C. DUNBAR ..... Sténographes.

CHAS.-W. BOYCE ..... Aide du sténographe en chef.

TRADUCTEURS OFFICIELS :

WILFRID LAROSE, traducteur en chef.

FRANK HUGHES, H.-R. FISET, J.-G. DELADURANTAYE, GUSTAVE LABINE, LUCIEN LASALLE, FLAVIEN MOFFET, ACHILLE FORTIER, WILFRID GASCON, LÉON GÉRIN ..... Traducteurs.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session du neuvième parlement

1903

ALCORN, GEORGE OSCAR—Prince-Edouard.
ANGERS, CHARLES—Charlevoix.
ARCHAMBAULT, JOSEPH ELOI—Berthier.
AVERY, MELZAR—Addington.

BALL, GEORGES—Nicolet.
BARKER, SAMUEL—Hamilton.
BAZINET, CHARLES—Joliette.
BEITH, ROBERT—Durham-ouest.
BÉLAND, HENRI SÉVÉRIN—Beauce.
BELCOURT, NAPOLEON A.—Ottawa.
BELL, ADAM CARR—Pictou.
BENNETT, WM. H.—Simcoe-est.
BERNIER, Hon. MICHEL E.—St-Hyacinthe.
BICKERDIKE, ROBERT—Montréal, Saint-Laurent
BIRKETT, THOMAS—Ottawa.
BLAIN, RICHARD—Peel.
BLAIR, HON. ANDREW GEORGE—Saint-Jean, cité, (N.-B.)
BORDEN, HON. SIR FREDERICK W., C.C.M.G.—King (N.-E.)
BORDEN, ROBERT L.—Halifax.
BOURASSA, HENRI—Labelle.
BOURBONNAIS, AUGUSTIN—Soulanges.
BOYD, NATHANIEL—Macdonald.
BROCK, WILLIAM REES—Toronto-centre.
BRODER, ANDREW—Dundas.
BRODEUR, LOUIS PHILIPPE—Rouville.
BROWN, JAMES POLLOCK—Chateauguay.
BRUCE, FRANK C.—Hamilton.
BRUNEAU, ARTHUR AIMÉ—Richelieu.
BUREAU, JACQUES—Trois-Rivières et Saint-Maurice.

CALVERT, WILLIAM SAMUEL—Middlesex-ouest.
CALVIN, HIRAM A.—Frontenac.
CAMPBELL, ARCHIBALD—York-ouest, Ont.
CARBONNEAU, ONÉSIPHORE—L'Islet.
CARGILL, HENRY—Bruce-est.
CARROLL, HENRY GEORGE—Kamouraska.
CARSCALLEN, ALEXANDER W.—Hastings-nord.
CARTWRIGHT, TRÈS HON. SIR RICHARD, G.C.M.G.—Oxford-sud.
CASGRAIN, THOMAS CHASE—Montmorency.
CHAMPAGNE, LOUIS N—Wright.
CHARLTON, JOHN—Norfolk-nord.
CHRISTIE, THOMAS—Argenteuil.
CLANCY, JAMES—Bothwell.
CLARE, GEORGE A.—Waterloo-sud.
CLARKE, EDWARD FREDERICK—Toronto-ouest.
COCHRANE, EDWARD—Northumberland-est (O.)
COPP, ALBERT J. S.—Digby.
COSTIGAN, HON. JOHN—Victoria (N.-B.)
COWAN, MAHLON K.—Essex-sud.
CULBERT, JOHN—Brockville.

DAVIS, THOMAS OSBORNE—Saskatchewan.
DELISLE, MICHEL SIMÉON—Portneuf.
DEMERS, LOUIS JULIEN—Lévis.
DEMERS, L. PHILIPPE—St-Jean et Iberville.
DESJARDINS, SAMUEL—Terrebonne.
DOUGLAS, JAMES MOFFAT—Assiniboïa-est.
DUGAS, FRANÇOIS O.—Montcalm.
DYMENT, ALBERT EDWARD—Algoma.

EARLE, THOMAS—Victoria (C.A.)
EMMERSON, HENRY R.—Westmoreland.
ERB, DILMAN KINSEY—Perth-sud.
ETHIER, JOSEPH ARTHUR C.—Deux-Montagnes.

FARQUHARSON, DONALD, Queen-ouest, I.P.-E.
FIELDING, HON. WILLIAM STEVENS—Shelburne et Queen (N.-E.)
FISHER, HON. SIDNEY ARTHUR—Brome.
FITZPATRICK, HON. CHARLES—Québec (comté).
FORTIER, EDMOND—Lotbinière.
FOWLER, GEORGE W.—King (N.-B.)
FRASER, DUNCAN C.—Guysborough.

GALLERY, DANIEL—Montréal, Ste-Anne.
GALLIHER, WILLIAM ALFRED—Yale et Caribou.
GANONG, GILBERT W.—Charlotte.
GAUVREAU, CHARLES AUGUSTE—Témiscouata.

GEOFFRION, VICTOR—Chambly et Verchères.
GERMAN, WILLIAM MANLY—Welland.
GIBSON, ALEXANDER, JR—York (N.-B.)
GILMOUR, JAMES—Middlesex-est.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi et Saguenay.
GOULD, ISAAC JAMES—Ontario-ouest.
GOURLEY, SEYMOUR E— Colchester.
GRANT, GEORGE D.—Ontario-nord.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

HACKETT, EDWARD—Prince-ouest (I.P.-E.)
HAGGART, HON. JOHN—Lanark-sud.
HALE, FREDERICK HARDING—Carleton (N.-B.)
HALLIDAY, JAMES—Bruce-nord.
HARTY, WILLIAM—Kingston.
HARWOOD, HENRY S.—Vaudreuil.
HENDERSON, DAVID—Halton.
HEYD, CHARLES BERNHARD—Brant-sud.
HOLMES, ROBERT—Huron-ouest.
HUGHES, JAMES J.—King (I.P.-E.)
HUGHES, SAMUEL—Victoria-nord (O.)
HYMAN, CHARLES S.—London.

INGRAM, ANDREW B.—Elgin-nord.

JOHNSTON, ALEXANDER—Cap-Breton.
JOHNSTON, ROBERT—Cardwell.
JOHNSTON, THOMAS GEORGE—Lambton-ouest.

KAULBACH, CHARLES EDWIN—Lunenburg.
KEMP, ALBERT E.—Toronto-est.
KENDALL, ARTHUR S.—Cap-Breton.
KENDRY, JAMES—Peterborough-est.
KIDD, EDWARD—Carleton (O.)

LANCASTER, EDWARD A.—Lincoln et Niagara.
LANG, JOHN—Peterborough-est.
LARIVIÈRE, ALPHONSE A. C.—Provencher.
LAURIER, R. CHARLEMANGE—L'Assomption.
LAURIER, TRÈS HON. SIR WILFRID, G.C.M.G.—Québec-est.
LAVELL, JOHN REEVE—Leeds et Grenville.
LAVERGNE, LOUIS—Drummond et Arthabaska.
LAW, BOWMAN BROWN, Yarmouth, N.-E.
LEBLANC, OLIVER J.—Kent (N.-B.)
LEFURGEY, ALFRED A.—Prince-est (I.P.-E.)
LEMIEUX, RODOLPHE—Gaspé.
LENNOX, HAUGHTON—Simcoe-sud.
LÉONARD, J. E. EMILE—Laval.
LEWIS, WILLIAM J.—Albert.
LOGAN, HANCE J.—Cumberland.
LOVELL, HENRY—Stanstead.
LOY, GEORGE M.—Beauharnois.

MACDONALD, PETER—Huron-est.
MACKIE, THOMAS—Renfrew-nord.
MACKINNON, D. A.—Queen-est, (I.P.-E.)
MACLAREN, ALEXANDER FERGUSON—Perth-nord.
MACLAREN, WILLIAM SCOTT—Huntingdon.
MACLEAN, WILLIAM FINDLAY—York-est (O.)
MACPHERSON, ROBERT GEORGE—Burrard, C.-B.
MCCARTHY, LEIGHTON GOLDIE—Simcoe-nord.
MCCOLL, JOHN B.—Northumberland-ouest (O.)
MCCOOL, CHARLES ARTHUR—Nipissing.
MCCORMICK, GEORGE—Muskoka et Parry-Sound.
MCCREARY, WILLIAM F.—Selkirk.
MCEWEN, GEORGE—Huron-sud.
MCGOWAN, JOHN—Wellington-centre.
MCGUGAN, MALCOLM—Middlesex-sud.
MCINTOSH, JOHN—Sherbrooke.
MCISAAC, COLIN F.—Antigonish.
MCLENNAN, ANGUS—Inverness.
MADORE, J. ALEXANDER CAMILLE—Hochelaga.
MALOUIN, ALBERT—Québec-centre.
MARCIL, CHARLES—Bonaventure.
MARCIL, JOSEPH EDMOND—Bagot.
MARTINEAU, PIERRE RAYMOND L.—Montmagny.
MATHESON, JOSEPH—Richmond (N.-E.)
MAYRAND, HORMIDAS—Maskinongé.
MEIGS, DANIEL BISHOP—Missisquoi.
MIGNAULT, ROCH MOÏSE SAMUEL—Yamaska.
MONET, DOMINIQUE—Laprairie et Napierville.
MONK, FREDERICK D.—Jacques-Cartier.
MORIN, JEAN-BAPTISTE—Dorchester.
MORRISON, AULAY—New-Westminster.
MULOCK, HON. SIR WILLIAM, C.C.M.G.—York-nord (O.)
MURRAY, THOMAS—Pontiac.

NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

OLIVER, FRANK—Alberta.
OSLER, EDMUND BOYD—Toronto-ouest.

PARMALEE, CHARLES HENRY—Shefford.
PATERSON, HON. WILLIAM—Wentworth et Brant-nord.
POPE, RUFUS HENRY—Compton.
PORTER, EDWARD GUSS—Hastings-ouest.
POWER, WILLIAM—Quebec-ouest.
PRÉFONTAINE, HON. RAYMOND—Maisonneuve et Terrebonne.
PRINGLE, ROBERT A.—Cornwall et Stormont.
PROULX, ISIDORE—Prescott.
PUTTEE, A. W.—Winnipeg.

REID, JAMES—Ristigouche.
REID, JOHN DOWSLEY—Grenville-sud.
RICHARDSON, MATTHEW KENDALL—Grey-sud.
RILRY, GEORGE—Victoria (C.A.)
ROBINSON, JABEL—Elgin-ouest.
ROBINSON, JAMES—Northumberland (N.-B.)
ROCHE, WILLIAM—Halifax.
ROCHE, WILLIAM JAMES—Marquette.
RODDICK, THOMAS G.—Montréal, Saint-Antoine.
ROSAMOND, BENNETT—Lanark-nord.
ROSS, JAMES HAMILTON—Yukon Territory.
ROSS, JEAN AUGUSTE—Rimouski.
ROSS, HON. WILLIAM—Victoria, N.-E.
ROSS, WILLIAM—Ontario-sud.
ROUSSEAU, JEFFREY ALEXANDRE—Champlain.
RUSSELL, BENJAMIN—Hants.

SCHELL, JACOB T.—Glengarry.
SCOTT, WALTER—Assiniboïa-ouest.
SEAGRAM, JOSEPH E.—Waterloo-nord.
SHERRITT, JOHN—Middlesex-nord.
SIFTON, HON. CLIFFORD—Brandon.
SIMMONS, OLIVER—Lambton-est.
SMITH, ERNEST D.—Wentworth-sud.
SMITH, RALPH—Vancouver.
SPROULE, THOMAS S.—Grey-est.
STEPHENS, GEORGE—Kent (O.)
STEWART, D. A.—Lisgar.
SUTHERLAND, HON. JAMES—Oxford-nord.
SUTHERLAND, ROBERT FRANKLIN—Essex-nord.

TALBOT, ONÉSIPHORE ERNEST—Bellechasse.
TARTE, HON. JOSEPH ISRAEL—Montréal, Sainte-Marie.
TAYLOR, GEORGE—Leeds-sud.
THOMPSON, ANDREW THORBURN—Haldimand et Monck.
THOMSON, THOMAS INKERMAN—Grey-nord.
TISDALE, HON. DAVID—Norfolk-sud.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond et Wolfe.
TOLMIE, JOHN—Bruce-ouest.
TOLTON, EDWIN—Wellington-nord.
TUCKER, JOSEPH JOHN—St-Jean (N.-B.) cité et comté.
TUPPER, HON. SIR CHARLES HIBBERT, C.C.M.G.—Pictou.
TURCOT, GEORGE—Megantic.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.

VROOMAN, ADAM E.—Victoria-sud (O.)

WADE, FLETCHER BATH—Annapolis.
WALLACE, DAVID WARDROPE—Russell.
WARD, HENRY ALFRED—Durham-est.
WILMOT, ROBERT D.—Sunbury et Queen (N.-B.)
WILSON, URIAH—Lennox.
WRIGHT, A. A.—Renfrew-sud.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION DU NEUVIÈME PARLEMENT DU CANADA

1903

ADDINGTON—Melzar Avery.
ALBERT—William J. Lewis.
ALBERTA—Frank Oliver.
ALGOMA—Albert Edward Dyment.
ANNAPOLIS—Fletcher Bath Wade.
ANTIGONISH—Colin F. McIsaac.
ARGENTEUIL—Thomas Christie.
ASSINIBOÏA-EST—James Moffat Douglas.
ASSINIBOÏA-OUEST—Walter Scott.

BAGOT—Joseph Edmond Marcil.
BEAUCE—Henri Sévérin Béland.
BEAUHARNOIS—George M. Loy.
BELLECHASSE—Onésiphore Ernest Talbot.
BERTHIER—Joseph Eloi Archambault.
BONAVENTURE—Charles Marcil.
BOTHWELL—James Clancy.
BRANDON—Hon. Clifford Sifton.
BRANT-SUD—Charles Bernhard Heyd.
BROCKVILLE—John Culbert.
BROME—Hon. Sidney Arthur Fisher.
BRUCE-EST—Henry Cargill.
BRUCE-NORD—James Halliday.
BRUCE-OUEST—John Tolmie.
BURRARD—George Ritchie Maxwell.

CAP-BRETON—Alexander Johnston. Arthur S. Kendall.
CARDWELL—Robert Johnston.
CARLETON (N.-B.)—Frederic Harding Hale.
CARLETON (O.)—Edward Kidd.
CHAMBLY ET VERCHÈRES—Victor Geoffrion.
CHAMPLAIN—Jeffrey Alexandre Rousseau.
CHARLEVOIX—Louis Charles A. Angers.
CHARLOTTE—Gilbert W. Ganong.
CHATEAUGUAY—James Pollock Brown.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Joseph Girard.
COLCHESTER—Seymour E. Gourley.
COMPTON—Rufus Henry Pope.
CORNWALL ET STORMONT—Robert A. Pringle.
CUMBERLAND—Hance J. Logan.

DEUX-MONTAGNES—Joseph Arthur C. Ethier.
DIGBY—Albert J. S. Copp.
DORCHESTER—Jean-Baptiste Morin.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Louis Lavergne.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM-EST—Henry Alfred Ward.
DURHAM-OUEST—Robert Beith.

ELGIN-EST—Andrew B. Ingram.
ELGIN-OUEST—Jabel Robinson.
ESSEX-NORD—Robert Frankli Sutherland.
ESSEX-SUD—Mahlon K. Cowan.

FRONTENAC—Hiram A. Calvin.

GASPÉ—Rodolphe Lemieux.
GLENGARRY—Jacob T. Schell.
GLOUCESTER—Onésiphore Turgeon.
GRENVILLE-SUD—John Dowsley Reid.
GREY-EST—Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—Thomas Inkerman Thomson.
GREY-SUD—Matthew Kendall Richardson.
GUYSBOROUGH—Duncan C. Fraser.

HALDIMAND ET MONCK—Andrew T. Thompson.
HALIFAX—Robert L. Borden. William Roche.
HALTON—David Henderson.
HAMILTON—Samuel Barker. Frank C. Bruce.
HANTS—Benjamin Russell.
HASTINGS-EST—William B. Northrup.
HASTINGS-NORD—Alexander W. Carscallen.
HASTINGS-OUEST—Edward Guss Porter.
HOCHELAGA—J. Alexandre Camille Madore.
HUNTINGDON—William Scott Maclaren.
HURON-EST—Peter Macdonald.
HURON-SUD—George McEwen.
HURON-OUEST—Robert Holmes.

INVERNESS—Angus McLennan.

JACQUES-CARTIER—Frederick D. Monk.
JOLIETTE—Charles Bazinet.

KAMOURASKA—Hon. Henry George Carroll.
KENT (N.-B.)—Oliver J. LeBlanc.
KENT (O.)—George Stephens.
KING (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Hon. sir Frederick W. Borden, C.C. M.G.
KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—William Harty.

LABELLE—J. Henri N. Bourassa.
LAMBTON-EST—Oliver Simmons.
LAMBTON-OUEST—Thomas George Johnston.
LANARK-NORD—Bennett Rosamond.
LANARK-SUD—Hon. John Graham Haggart.
LAPRAIRIE ET NAPIERVILLE—Dominique Monet.
L'ASSOMPTION—R. Charlemagne Laurier.
LAVAL—J. E. Emile Léonard.
LEEDS ET GRENVILLE-NORD—John Reeve Lavell.
LEEDS-SUD—George Taylor.
LENNOX—Uriah Wilson.
LÉVIS—Louis Julien Demers.
LINCOLN ET NIAGARA—Edward A. Lancaster.
LISGAR—D. A. Stewart.
L'ISLET—Onésiphore Carbonneau.
LONDON—Charles S. Hyman.
LOTBINIÈRE—Edmond Fortier.
LUNENBURG—Charles Edwin Kaulbach.

MACDONALD—Nathaniel Boyd.
MAISONNEUVE—Hon. J. Raymond Préfontaine.
MARQUETTE—William James Roche.
MASKINONGÉ—Joseph Hormisdas Legris.
MÉGANTIC—George Turcot.
MIDDLESEX-EST—James Gilmour.
MIDDLESEX-NORD—John Sheritt.
MIDDLESEX-SUD—Malcolm McGugan.
MIDDLESEX-OUEST—William Samuel Calvert.
MISSISQUOI—Daniel Bishop Meigs.
MONTCALM—François O. Dugas.
MONTMAGNY—Pierre Raymond Martineau.
MONTMORENCY—Thomas Chase Casgrain.
MONTRÉAL, Sainte-Anne—Daniel Gallery.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Thomas G. Roddick.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—(vacant).
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Robert Bickerdike.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—Hon. Joseph Israël Tarte.
MUSKOKA—George McCormick.

NEW-WESTMINSTER—Aulay Morrison.
NICOLET—Georges Ball.
NIPISSING—Charles Arthur McCool.
NORFOLK-NORD—John Charlton.
NORFOLK-SUD—Hon. David Tisdale.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—James Robinson.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Edward Cochrane.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—John B. McColl.

ONTARIO-NORD—George D. Grant.
ONTARIO-SUD—William Ross.
ONTARIO-OUEST—Isaac James Gould.
OTTAWA (cité)—{Napoléon A. Belcourt / Thomas Birkett.
OXFORD-NORD—Hon. James Sutherland.
OXFORD-SUD—Hon. sir Richard Cartwright, G.C. M.G.

PEEL—Richard Blain.
PERTH-NORD—Alexander Ferguson MacLaren.
PERTH-SUD—Dilman Kinsey Erb.
PETERBOROUGH-EST—John Lang.
PETERBOROUGH-OUEST—James Kendrey.
PICTOU—{Hon. sir Charles Hibbert Tupper, C.C. M.G. / Adam Carr Bell.
PONTIAC—Thomas Murray.
PORTNEUF—Michel Siméon Delisle.
PRESCOTT—Isidore Proulx.
PRINCE-EST (I.P.-E.)—Alfred A. Lefurgey.
PRINCE-OUEST (I.P.-E.)—Edward Hackett.
PRINCE EDWARD—George Oscar Alcorn.
PROVENCHER—Alphonse A. C. LaRivière.

QUÉBEC-CENTRE—Albert Malouin.
QUÉBEC-EST—Très Hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., G.C.M.G.
QUÉBEC-OUEST—William Power.
QUÉBEC (comté)—Hon. Charles Fitzpatrick.
QUEEN-EST (I.P.-E.)—D. A. McKinnon.
QUEEN-OUEST (I.P.-E.)—Donald Farquharson.

RENFREW-NORD—Thomas Mackie.
RENFREW-SUD—Aron Abel Wright.
RESTIGOUCHE—James Reid.
RICHELIEU—Arthur Aimé Bruneau.
RICHMOND (N.-E.)—Joseph Matheson.
RICHMOND ET WOLFE (Q.)—Edmund William Tobin.
RIMOUSKI—Jean Auguste Ross.
ROUVILLE—Hon. Louis Philippe Brodeur.
RUSSELL—David W. Wallace.

SAINT-HYACINTHE—Hon. Michel E. Bernier.
SAINT-JEAN (N.-B.) cité—Hon. Andrew G. Blair.
SAINT-JEAN (N.-B.) cité et comté—Joseph John Tucker.
SAINT-JEAN ET IBERVILLE—L. Philippe Demers.
SASKATCHEWAN—Thomas Osborne Davis.
SELKIRK—William F. McCreary.
SHEFFORD—Charles Henry Parmalee.
SHELBURNE ET QUEEN—Hon. William Stevens Fielding.
SHERBROOKE—John McIntosh.
SIMCOE-EST—William H. Bennett.
SIMCOE-NORD—Leighton Goldie McCarthy.
SIMCOE-SUD—Haughton Lennox.
SOULANGES—Augustin Bourbonnais.
STANSTEAD—Henry Lovell.
SUNBURY ET QUEEN (N.-B.)—Robert D. Wilmot.

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Samuel Desjardins.
TROIS-RIVIÈRES ET ST. MAURICE—Jacques Bureau.

TORONTO-CENTRE—William Rees Brock.
TORONTO-EST—Albert E. Kemp.
TORONTO-OUEST—Edward Frederick Clarke. Edmund Boyd Osler.

VANCOUVER—Ralph Smith.
VAUDREUIL—Henry Stanislaus Harwood.
VICTORIA (C.A.)—Thomas Earle. George Riley.
VICTORIA (N.-B.)—Hon. John Costigan.
VICTORIA (N.-E.)—Hon. William Ross.
VICTORIA-NORD (O.)—Samuel Hughes.
VICTORIA-SUD (O.)—Adam E. Vrooman.

WATERLOO-NORD—Joseph E. Seagram.
WATERLOO-SUD—George A. Clare.
WELLAND—William Manley German.
WELLINGTON-CENTRE—John McGowan.
WELLINGTON-NORD—Edwin Tolton.
WELLINGTON-SUD—Hugh Guthrie.
WENTWORTH ET BRANT-NORD—Hon. Wm. Paterson.
WENTWORTH-SUD—Ernest D. Smith.
WESTMORELAND—Henry R. Emmerson.
WINNIPEG—A. W. Puttee.
WRIGHT—Louis N. Champagne.

YALE ET CARIBOU—William Alfred Galliher.
YAMASKA—Roch Moïse Samuel Mignault.
YARMOUTH—Bowman Brown Law.
YORK (N.-B.)—Alexander Gibson, jr.
YORK-EST (O.)—William Findlay Maclean.
YORK-NORD (O.)—Hon. sir William Mulock, C.C.M.G.
YORK-OUEST (O.)—Archibald Campbell.
YUKON, TERRITOIRE DU—James Hamilton Ross

COMITÉ SPÉCIAL NOMMÉ POUR SURVEILLER LA PUBLICATION DU COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

BALL, M. GEORGES (*Nicolet*).
CHAMPAGNE, M. L. N. (*Wright*).
CHARLTON, M. John (*Norfolk-nord*).
CLARKE, M. E. F. (*Toronto-ouest*).
EARLE, M. Thos. (*Victoria, C.A.*)
HOLMES, M. ROBERT (*Huron-ouest*).
LARIVIÈRE, M. A. A. C. (*Provencher*).
MACDONALD, M. P. (*Huron-est*).
Madore, M. J. A. C.—(*Hochelaga*).
MONET, M. D. (*Laprairie et Napierville*
ROCHE, M. WILLIAM (*Marquette*).
RUSSELL, M. B. (*Hants*).
SCOTT, M. WALTER (*Assiniboïa-ouest*).
SUTHERLAND, M. R. F. (*Essex-nord*).
TAYLOR, M. Geo. (*Leeds et Grenville*).

Président:—M. L. N CHAMPAGNE (*Wright*).

ERRATA.

VOL. I.

Colonne 685, sous le titre : " Garde-bestiaux—Commission ", lire : " M. Ganong ".

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 12 mars 1903.

Après avoir été prorogé d'une époque à l'autre, le parlement a reçu en dernier lieu l'ordre de se réunir le douzième jour de mars 1903, pour l'expédition des affaires.

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

M. Molyneux St. John, huissier du Sénat, remet le message suivant :

M. l'ORATEUR,—Son Excellence le gouverneur général requiert la présence immédiate des membres de cette Chambre dans la salle des séances du Sénat.

Les membres de la Chambre se rendent en conséquence dans la salle des séances du Sénat.

Et, à leur retour,

LE GREFFIER DE LA CHAMBRE,

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la députation que M. Thomas Barnard Flint a été nommé greffier de cette Chambre en remplacement de sir John Bourinot, décédé.

PETITIONS D'ELECTION.—JUGEMENTS DE LA COUR SUPREME.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour Suprême du Canada une copie certifiée du jugement de ce tribunal dans l'appel de l'élection d'un représentant pour la division électorale des Deux-Montagnes, lequel jugement confirme la décision rendue par la cour inférieure, qui annulait l'élection.

Conformément au chapitre 9, article 46, des Statuts refondus, j'ai adressé mon mandat au greffier de la Couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour ladite division électorale.

Je dois informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour Suprême du Canada des copies certifiées des jugements et décisions rendus par ladite cour dans les appels des décisions des juges d'instruction des cours inférieures concernant les élections dans les districts électoraux suivants:

Laval et Saint-Jacques (deux jugements).

Ces jugements et décisions renvoient lesdits appels et confirment les décisions des juges d'instruction.

ELECTIONS CONTESTEES.

M. l'ORATEUR : J'ai, en outre, l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu des juges chargés de l'instruction des pétitions d'élection, conformément à l'Acte des Elections Fédérales contestées, des certificats et rapports au sujet des élections dans les districts électoraux suivants :

Addington, Beauharnois, Durham (division ouest), Hastings (division ouest), Laval, Terrebonne et York (division ouest), Ont.

Ces pétitions d'élection ont été renvoyées et les représentants actuels déclarés dûment élus.

VACANCES.

M. l'ORATEUR : Je dois apprendre à la Chambre que pendant les vacances, j'ai reçu de divers députés notification que les sièges des membres suivants étaient devenus vacants, savoir :

De Thomas Christie, député d'Argenteuil, décédé ;

De Edward B. Horsey, député de Grey (division nord), décédé ;

De l'honorable Joseph Raymond Préfontaine, député de Maisonneuve, qui a accepté une charge lucrative dépendant de la Couronne, savoir : celle de ministre de la Marine et des Pêcheries ;

De Thomas Barnard Flint, député de Yarmouth, qui a accepté une charge lucrative dépendant de la Couronne ;

De Angus McLeod, député d'Ontario (division nord), décédé ;

De George Ritchie Maxwell, député de Burrard, décédé ;

De l'honorable Joseph Raymond Préfontaine, député de Terrebonne, qui a accepté une charge lucrative de la Couronne, savoir : celle de ministre de la Marine et des Pêcheries ;

De Joseph H. Legris, député de Maskinongé, démissionnaire.

J'ai en conséquence adressé mes divers mandats au greffier de la Couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer de nouveaux brefs d'élection pour chacun desdits districts électoraux.

NOUVEAUX DEPUTES.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la députation que pendant les vavances, le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie des certificats de l'élection des députés suivants :

De Thomas Christie, écr., pour le district électoral d'Argenteuil ;

De Bowman Brown Law, écr, pour le district électoral de Yarmouth ;

De l'honorable Joseph Raymond Préfontaine, pour le district électoral de Maisonneuve ;

De James Hamilton Ross, écr, pour le district électoral du territoire du Yukon ;

De Hormidas Mayrand, écr, pour le district électoral de Maskinongé ;

De Thomas Inkerman Thomson, écr, pour le district électoral de la division-nord de Grey ;

De Robert George Macpherson, écr, pour le district électoral de Burrard ; et

De Joseph Arthur Calixte Ethier, écr, pour le district électoral de Deux-Montagnes.

DEPUTES PRESENTES.

L'honorable Joseph Raymond Préfontaine, député de Maisonneuve, présenté par le premier ministre et le ministre des Finaces.

M. Robert George Macpherson, député de Burrard, présenté par le premier ministre et M. Galliher.

M. Thomas Inkerman Thomson, député de Grey-nord, présenté par M. Borden et M. Blair.

M. Joseph Arthur Calixte Ethier, député de Deux-Montagnes, présenté par le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. Hormidas Mayrand, député de Maskinongé, présenté par le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. Thomas Christie, député d'Argenteuil, présenté par le premier ministre et le ministre du Revenu de l'intérieur.

M. Bowman Brown Law, député de Yarmouth, présenté par le ministre des Finances et M. Fraser.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office.—(Très honorable sir Wilfrid Laurier.)

DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'il a plu à Son Excellence, lorsque la Chambre s'est rendue auprès d'Elle, dans la salle des séances du Sénat, de faire un discours aux deux Chambres du parlement, et que, pour éviter toute erreur, j'ai obtenu un exemplaire de ce discours, qui est conçu dans les termes suivants :

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Je suis content de pouvoir vous féliciter de la prospérité qui continue de régner dans tout le Dominion. Durant l'année dernière une Providence généreuse a répandu sur le Canada de nombreux bienfaits qui sollicitent l'expression de notre profonde reconnaissance envers elle.

L'été dernier j'ai eu le plaisir de visiter Londres, par anticipation du couronnement de Sa Majesté, et de rencontrer à cette occasion des représentants de toutes les parties de l'Empire, qui venaient protester de la fidélité et du contentement régnant dans toute l'étendue des vastes possessions de Sa Majesté ; et bien que la maladie du Roi ait fait craindre, un moment, que la cérémonie ne fût encore remise à plus tard, le rétablissement de la santé de Sa Majesté fut si prompt et si complet que ses sujets en ont éprouvé une joie et un bonheur tout particuliers.

Des représentants de ce Gouvernement ont pris part à l'importante Conférence coloniale convoquée par le Gouvernement de Sa Majesté à l'occasion du couronnement. Le Gouvernement de Sa Majesté à Londres a déjà communiqué au public le compte rendu des délibérations de la conférence, y compris les documents soumis par les représentants du Canada. Je suis certain qu'il résultera beaucoup de bien de ce que les principaux politiques des grandes colonies autonomes ont été mis directement en contact les uns avec les autres et avec les hommes d'Etat de la mère patrie.

La grande affluence de peuple dans nos territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécesité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers. Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon Gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Il a été conclu entre Sa Majesté et le Gouvernement des Etats-Unis un traité d'après lequel la ligne de démarcation qui doit séparer le Canada de l'Alaska sera déterminée judiciairement par un tribunal composé de six juristes distingués et impartiaux.

Par suite du nouveau recensement décennal, il va falloir rajuster la représentation des différentes provinces, comme l'exige l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et il sera présenté un bill à cette fin.

Des bills concernant l'institution d'une commission des chemins de fer, la modification de la loi des brevets, la loi de la milice, l'immigration chinoise, la réorganisation du ministère de la Marine et des Pêcheries, le règlement des différends entre patrons et employés de chemins de fer, et divers autres sujets, vous seront soumis.

Messieurs de la Chambre des communes :

Les comptes publics ainsi que les estimations budgétaires pour l'an prochain, qu'on a préparées avec tout le soin qu'exigent l'économie et le prompt développement du Dominion, seront déposés devant vous.

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Je souhaite que vos délibérations se rattachant à l'étude de ces matières et à l'exécution de tous les travaux dont vous allez être chargés, tendent à ajouter encore, Dieu aidant, à la prospérité et au bonheur de notre peuple.

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

discours fait par Son Excellence le Gouverneur général aux deux Chambres du parlement du Canada, soit pris en considération demain.

Adopté.

COMITES PERMANENTS.

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

Que des comités permanents de cette Chambre pour la présente session soient nommés pour les objets suivants :—1. Privilèges et élections.—2. Lois expirantes.—3. Chemins de fer, canaux et télégraphes.—Bills privés.—5. Ordres permanents.—6. Impressions.—7. Comptes publics.—8. Banques et commerce.—9. Agriculture et colonisation ; et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et choses qui leur seront renvoyés par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes et papiers.

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

Qu'un comité spécial de cinq membres soit nommé pour préparer les listes des membres devant composer les comités permanents dont la formation a été ordonnée aujourd'hui par la Chambre ; ce comité se composera de sir Wilfrid Laurier, de M. Borden, de sir Richard Cartwright, de l'honorable M. Sutherland (Oxford), et de l'honorable M. Haggart, et devra faire son rapport avec toute la diligence possible.

La motion est adoptée.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

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

Qu'un comité spécial soit nommé pour surveiller le compte rendu officiel des débats de cette Chambre durant la présente session, avec pouvoir de faire rapport de temps à autre, ce comité devant être composé de messieurs Ball, Champagne, Charlton, Clarke, Earle, Holmes, LaRivière, Macdonald, Madore, Monet, Roche (Marquette), Russell, Scott, Sutherland (Essex) et Taylor.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il quelque changement dans la composition de ce comité ?

Le PREMIER MINISTRE : Elle est la même que l'an dernier.

La motion est adoptée.

RAPPORTS DEPOSES.

Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement.—(M. l'Orateur.)

Rapport du ministère des Travaux publics.—(Honorable M. Sutherland.

AJOURNEMENT.—EXPLICATIONS MINISTERIELLES.—LE STEAMER STANLEY.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Avant l'adoption de cette motion, je voudrais que mon très honorable ami nous laissât savoir quand il entend donner les explications d'usage au sujet des changements survenus dans le sein du cabinet. Lorsque le cas s'est présenté, l'an dernier, le premier ministre, ce me semble, nous a dit qu'il désignerait un jour particulier, et plus tard il a fixé ce jour où on a fourni les explications.

Le PREMIER MINISTRE : Nous devons tout d'abord nous occuper de la présentation d'une adresse à Son Excellence en réponse au discours du Trône. Dès que nous aurons accompli ce premier devoir, je m'empresserai de donner les explications demandées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Si on veut bien me le permettre, je communiquerai à la Chambre le message suivant qui nous est adressé de Charlottetown, I. P.-E., à la date du 12 mars 1903.

" Stanley " dégagé des glaces ce matin, six milles à l'est de Cape Bear, est maintenant à côté du "' Minto ". Glace du golfe se dirige très compacte vers l'est.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à quatre heures de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 13 mars 1903.

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

M. l'ORATEUR : Avant que la présentation des pétitions ait lieu, je prierais les honorables députés de vouloir bien inscrire leurs noms sur celles qu'ils présentent. En se conformant au règlement à cet égard, on obvierait à certains embarras.

NOUVEAUX DEPUTES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie le certificat d'élection de M. Samuel Desjardins, à titre de représentant du district électoral de Terrebonne.

Samuel Desjardins, représentant du district électoral de Terrebonne est présenté par le premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) et le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick).

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

La Chambre aborda la délibération du discours de Son Excellence à l'ouverture de la session.

M. ANDREW T. THOMPSON : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général du Canada, en réponse au discours du Trône. D'abord, je dois dire combien j'apprécie l'honneur qu'on m'a fait en m'imposant cette agréable tâche. Cet honneur, on n'en saurait douter, s'adresse surtout au digne comté d'Haldimand et Monk, que je représente. Haldimand, M. l'Orateur, est un comté qui a bien mérité de cette Chambre, gardienne des libres institutions dont nous jouissons, car c'est Haldimand qui jadis confia à William Lyon Mackenzie, à son retour d'exil des Etats-Unis, le mandat qui donna à ce vrai patriote canadien à qui nous devons tant de nos libertés actuelles, le privilège de siéger au parlement de l'ancien Canada. A Montréal et à Toronto, la foule l'avait assailli et poursuivi à coups de pierre ; Kingston l'avait brûlé en effigie, et il était réservé à notre paisible collège électoral de reconnaître que dans le cœur de cet homme brûlait la vraie flamme du patriotisme, sans aucun mélange d'égoïsme ou d'amour-propre ; et voilà pourquoi, je le répète, Haldimand a bien mérité de cette Chambre.

Mais laissons là l'histoire du passé : le présent réclame toute notre attention. Encore une fois nous voilà réunis après une absence d'une année, écoulée avec tant de rapidité, et qui, si elle nous laisse peu de regrets, nous fournit nombre de sujets de remerciements. Je dis, peu de regrets, au point de vue national ; car nos cœurs portent le deuil des fidèles collègues parlementaires que la mort impitoyable a fauchés, l'un dans la plénitude de sa carrière, l'autre, dans la vigueur de l'âge mûr, mais tous deux à un moment où ils étaient fort utiles à leur pays ; ce pays qui, sans distinction de partis politiques, était chez eux l'objet d'un culte profond et sincère.

Quant aux calamités nationales, je suis heureux de le dire, elles nous ont été épargnées. Nous n'avons pas eu à subir de ces tremblements de terre qui, avec la rapidité de l'éclair, détruisent en un seul jour, de fond en comble, des villes prospères, et ensevelissent leurs habitants sous les décombres des édifices ; aucun cyclone n'est venu s'abattre sur le pays, en semant la mort et la ruine sur son chemin ; la famine et ses lentes tortures aboutissant à une mort affreuse ont été épargnées à notre peuple ; nulle guerre, non plus, n'a éclaté au sein de notre pays, laissant à sa suite sur son passage des hameaux incendiés, des morts et des blessés. Dans le même ordre d'idées, l'absence du fléau de la guerre au Canada m'amène à parler de l'heureuse conclusion des hostilités

dans cette lointaine partie de l'empire, l'Afrique-sud. Quel immense développement notre empire n'a-t-il pas pris, ces années dernières ? Le Canada n'est plus ce groupe de provinces déunies par la méfiance et les agitations politiques, maintenues ensemble provisoirement par un Acte impérial ; mais aujourd'hui c'est une nation, remarquable par sa force de cohésion et son bon équilibre—que dis-je, une nation ? c'est une nation au sein d'un empire. Ainsi s'explique le fait que nous prenons le plus vif intérêt à une guerre qui s'est livrée sur un autre continent, à des milliers de lieues de distance de notre pays ; voilà pourquoi nous félicitons l'Angleterre de la fin de cette guerre et nous nous en félicitons nous-mêmes.

Quant à la justice de la querelle entre Anglais et Boers, querelle qui aboutit à la guerre sud-africaine, c'est là une question qu'il me serait impossible de discuter à fond, quand bien même ce serait le moment de le faire. Tenons au moins ceci pour acquis : que tout pleinement confiants que nous étions dans la justice de notre cause, nos braves ennemis avaient tout autant de confiance que nous et foi dans la justice de leur cause. D'un commun accord convenons que la guerre en elle-même est un fléau, et que sa conclusion à des conditions également favorables aux vainqueurs et aux vaincus doit être pour nous tous un sujet de vive satisfaction.

Depuis que notre législature actuelle a vu le jour, il y a près de deux ans, la fédération australienne est devenue un fait accompli. On s'en souvient, le proposeur de l'adresse, à cette époque, signala avec orgueil le fait que c'est l'heureuse union de nos propres provinces qui avait, dans une large mesure, porté nos concitoyens de l'Australie à faire cette importante démarche. En Australie, toutefois, il n'y a qu'une seule race; tandis qu'ici, au Canada, nous avons le bonheur d'en posséder deux, vivant côte à côte. Ainsi, nous l'espérons, après avoir fourni à une partie de l'empire le modèle d'une confédération politique, nous inspirerons, par notre passé politique, à une autre importante partie de ce même empire dont les diverses races—ces années dernières—se sont combattues sur les champs de bataille, la pensée de vivre désormais en paix dans une Afrique-sud unie et pacifiée.

Et ici, qu'il me soit permis d'esquisser à traits rapides l'historique des deux races française et anglaise, afin d'appliquer à la question actuelle les grands enseignements découlant de l'histoire. Il y un siècle et demi à peine que ces deux grandes races se disputaient avec un acharnement inouï l'empire de ce continent. Toutes deux appelaient à leur aide les féroces tribus sauvages, et dans plus d'un foyer paisible, les femmes et les enfants des colons tombaient sous le tomakawk du sauvage et étaient scalpés vivants, au cours de ces incursions auxquelles on se livrait de part et d'autre à

cette époque. On le sait, après nombre de batailles plus honorables aux combattants que ces cruelles incursions, batailles que se livrèrent, avec des succès divers, des armées composées de braves et héroiques soldats, la victoire demeura à l'Angleterre.

Et en 1763, par le traité de Paris, le Canada prit place dans la famille des jeunes nations au sein de l'empire britannique. L'optimiste, même le plus prononcé à cette époque, aurait-il pu prédire autre chose qu'un siècle de haine et de conflits sanglants, à l'issue d'une guerre aussi terrible que celle qui venait de se terminer ? Or, qu'atteste l'histoire ? A peine treize années étaient-elles écoulées que nos patriotes canadiens-français rejetaient avec dédain l'invitation des colonies américaines, refusant de se révolter avec elles, mais s'armaient pour repousser l'invasion américaine, tuaient le général sous les murs redoutables de Québec, et plantaient plus solidement que jamais le drapeau anglais sur les remparts de cette citadelle, fameuse dans le monde entier. Moins d'un demi-siècle plus tard, éclata la guerre de 1812, lutte dans laquelle les forces étaient bien inégales. Une fois de plus, nos compatriotes canadiens-français volent aux armes, et sous les ordres du vaillant de Salaberry, repoussent l'envahisseur, et encore une fois le Canada est sauvé et conservé à l'empire britannique. Peu après, lorsque nos ancêtres, alors appelés rebelles et aujourd'hui patriotes, prirent les armes pour la conquête de droits imprescriptibles, la province de Québec, sous la conduite de Papineau, ne le céda en rien à Ontario sous celle de Mackenzie, et bien que les deux insurrections n'aient pas abouti pour le moment, la semence arrosée par le sang des patriotes a depuis longtemps porté ses fruits ; car nous jouissons aujourd'hui du gouvernement responsable, et à la tête du cabinet se trouve notre chef honoré, véritable homme d'état britannique, français d'origine.

Lorsqu'à l'issue des guerres qui ont ensanglanté le pays, il nous est donné ici des résultats si pleins de consolation, il ne faudrait pas nous taxer d'optimisme enthousiaste, si nous saluons d'avance le jour où l'Afrique-sud verra ses deux races fraterniser comme le font ici deux éléments de notre population unis par les liens d'un respect et d'une amitié mutuels.

Parmi les principaux événements de l'année expirée, il faut placer au premier rang le couronnement de Sa Majesté Edouard VII, roi de la Grande Bretagne, roi du Canada. La Chambre se rappelle quelle explosion de douleur il y eut dans le pays, lorsqu'on apprit si soudainement la nouvelle de la maladie dont le roi avait été frappé, maladie qui menaçait d'avoir un dénouement fatal ; et si, dans ces douloureuses circonstances, notre fidélité envers le roi s'accrût en raison de notre affection et de notre sympathie pour son auguste personne, non moins vive fut la joie que nous causa son retour à la santé. Et je puis affirmer en toute vérité que dans toute cette longue suite de souverains qui se sont rendus à l'abbaye de Westminster, aucun d'eux n'a reçu sur son passage à travers Londres de plus sincères acclamations que le roi Edouard VII.

Au point de vue militaire, il est regrettable que le Canada n'ait presque pas été représenté au couronnement du roi. Aussi bien, dois-je ajouter que ce contretemps est dû au fait de la malencontreuse maladie du roi. Composé qu'il était de 657 hommes choisis, le bataillon canadien était presque le double des contingents réunis du Cap, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, et le quadruple des forces de chacune de ces colonies. Notre bataillon dut revenir au pays, par suite du fait que lorsque la nouvelle de l'opération que devait subir le roi au mois de juin fut annoncée, on apprit de source officielle que le couronnement n'aurait lieu qu'en octobre ; mais, en dépit de ce contretemps, on ne saurait dire que ce sacrifice de temps et d'argent ait été en pure perte, si l'on tient compte de ce qu'il a été donné à nos soldats de voir et d'admirer et de l'enthousiasme qu'a soulevé leur présence en Angleterre. Partout, à Londres, à Southampton, à Liverpool, ils ont reçu des vastes foules qui se pressaient à leur rencontre l'acceuil le plus cordial ; et ce qui provoqua le sentiment qui dominait les foules, ce sont les hauts faits d'armes de nos braves frères d'armes du Canada dans l'Afrique-sud exploits ravivés dans la mémoire du peuple anglais par les récents événements de Hart's River, événements dont tout le pays retentissait encore.

Si je fais quelques observations à ce sujet, on ne me taxera pas, j'espère, d'intempérance de langage et on ne me regardera pas comme l'un des tenants de cette nouvelle école de diplomatie qui prétend qu'il faut dire la vérité sur le compte des nations comme des individus. Il y a cinq ans, on envoya un bataillon canadien en Angleterre pour y célébrer le jubilé de diamant de la reine Victoria, et il y fut l'objet d'un accueil chaleureux. Mais quel contraste entre l'accueil qui nous fut fait à cette époque et celui d'aujourd'hui. A l'époque en question, l'hospitalité fut la note dominante, et bien que l'atmosphère fût assez imprégnée d'amitié, elle ne laissa pas que d'être un peu froide. Les Canadiens en éprouvèrent quelque déception ; car, raisonnant au point de vue des traditions historiques et des relations de famille et de race, ils se savaient les égaux de tous les autres citoyens du grand empire britannique. Depuis cette époque, le drame sud-africain s'est déroulé, et quelle révolution s'est opérée dans l'esprit public ! Nos amis d'Angleterre avaient appris à apprécier les Canadiens à leur juste valeur et avec cette générosité d'esprit caractéristique de la nation une fois éclairée, ils ne tardèrent pas à nous rendre pleine justice au sujet de l'œuvre accomplie par le Canada dans l'Afrique-sud et à nous traiter sur un pied d'égalité. Nos militaires furent

donc enchantés de la revolution qui s'était opérée à cet égard en Angleterre, où autrefois l'humiliation leur était réservée.

J'aborde maintenant une question connexe : celle de la conférence coloniale des hommes d'Etat de la Grande-Bretagne, qui fait l'objet d'un paragraphe spécial dans le discours de Son Excellence. On ne saurait guère s'exagérer l'importance des résultats devant probablement découler d'une réunion de ce genre, convoquée par l'honorable Jos. Chamberlain, qui a voulu profiter de la présence à Londres de tant d'hommes d'Etat marquants, venus de toutes les parties de l'empire pour assister aux fêtes du couronnement. L'œuvre de cette conférence peut se rapporter à trois chefs principaux ; d'abord, les relations politiques de la mère patrie avec les colonies ; puis, la défense de l'empire, et enfin, les relations commerciales entre les différentes colonies de la Grande-Bretagne. Quant au premier chef, les représentants des colonies et ceux du Canada en particulier, ont pensé que les relations politiques existantes sont des plus satisfaisantes et qu'il nous serait impossible de jouir d'une plus grande liberté que dans l'ordre de choses actuel, qui nous permet de développer sans entraves nos immenses ressources, et pour le moment voilà tout ce que désirent nos populations. Voici à ce sujet les paroles de l'honorable M. Joseph Chamberlain, qu'on me permettra de citer textuellement :

Ce serait une erreur fatale de transformer l'enthousiasme si spontané qui s'est librement manifesté dans tout l'empire en une obligation quelconque qui, dans les circonstances actuelles, ne serait peut-être acceptée qu'à contrecœur ou d'une façon officieuse.

Le bon sens dont ces paroles sont empreintes doit sauter aux yeux de tous, et je ne vois pas pourquoi on ne l'aurait pas appliqué également à la question de la défense de l'empire. Cette dernière question a été fort débattue. On a élaboré à ce sujet nombre de projets. Une des projets qu'on à fait valoir avec le plus d'insistance est celui qui consisterait à prélever, au moyen de taxes dans les colonies, un fonds commun qui serait versé au trésor impérial ; mais la grande objection que mnite contre cette mesure, c'est quelle se rapproche trop du principe de la taxation sans réprésentation, pour jamais devenir populaire sur ce continent où son application, il y a plus d'un siècle, a créé tant de difficultés. Les deniers publics affectés aux fins militaires, ce sont nos ministres responsables qui doivent les dépenser, en attendant l'avènement de l'époque bien lointaine encore, à mon avis, où le Canada aura pleinement pourvu à ses moyens de défense. Le projet proposé par le gouvernement anglais comporte la création d'un corps d'armée de réserve au Canada, qui pourrait être appelé à prendre du service au-delà de l'océan et que le gouvernement impérial pourrait utiliser en temps de guerre, avec le consentement de notre gouvernement. De prime abord, ce projet, subordonné à cette dernière condition, paraît parfaitement légitime, mais, somme toute, il est quelque peu fallacieux. En effet, est-il une colonie qui, après avoir consacré de fortes sommes d'argent à la création d'un corps militaire dans un but spécial, refuserait de mettre cet effectif au service du gouvernement impérial, quand il en ferait la demande ? Accepter pareille proposition reviendrait, cela va sans dire, à laisser utiliser ce corps militaire, chaque fois que le gouvernement intéressé serait prié de le faire. Quant à la guerre sud-africaine, nous avons librement et spontanément prêté notre aide au gouvernement impérial, mais avec l'entente explicite que cette initiative ne constituerait pas de précédent, et qu'il nous serait loisible d'exercer notre discrétion à l'avenir, quant à la ligne de conduite à tenir en pareille occurrence. N'eût été cette restriction, dans quelle situation nous trouverions-nous aujourd'hui ?Voici où nous en serions : advenant que le parlement impérial déclarât la guerre à quelque puissance, guerre qui nous serait imposée sans qu'on nous eût au préalable consultés, nous nous trouverions dans la situation fort anormale d'être obligés de contribuer à la guerre sans avoir consenti à abandonner quelques-uns des droits de notre gouvernement autonome, droits que nous prisons si fort.

A titre de militaire, quelque peu expérimenté en fait de recrutement de soldats, même pour un camp de douze jours, j'ose dire en toute humilité, que le recrutement de la quote part du Canada, fixée à 10,000 hommes, soumis à une instruction spéciale, devant absorber au moins trois mois de l'année, serait chose presque impossible dans un pays de commerce comme le Canada. Je doute fort qu'on pût réunir ce chiffre pour l'exercice annuel de trois mois. A mon avis, nos représentants ont donc eu raison de ne pas consentir au projet proposé par la mère patrie. Et qu'on le remarque bien, ce n'est pas la mesquinerie qui a inspiré ce refus, mais c'est que nos représentants ont senti qu'ils avaient sur la situation et les besoins du Canada des connaissances et des renseignements que les autorités impériales ne pouvaient pas connaître. Et afin de convaincre la Chambre de la légitimité parfaite de l'attitude prise par nos représentants, qu'on me permette de lire le dernier paragraphe du mémoire présenté par les ministres canadiens aux autorités impériales, l'année dernière :

Pour conclure, les ministres représentent que le gouvernement canadien, tout en étant obligé de refuser son asquiescement à quelques-unes des mesures proposées, comprend parfaitement l'obligation où se trouve le Canada de faire les dépenses voulues pour les besoins de la défense, proportionnellement à l'accroissement de la population et de la richesse du pays. Le gouvernement consent à ce que ces dépenses se fassent de façon à soulager les contribuables de la mère patrie de quelques-uns des fardeaux qu'ils ont actuellement à porter ; et il est

M. THOMPSON (Haldimand).

animé du plus sincère désir de mettre à exécution ses projets de défense en coopération avec les autorités impériales et en suivant les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où la chose est compatible avec le principe de l'autonomie gouvernementale pour les colonies, qui a si puissamment contribué a resserrer les liens des différentes parties de l'empire.

Au sujet de la question commerciale, nos représentants ont réaffirmé le principe du commerce de préférence et demandé son adoption par les colonies et par la mère patrie mais advenant que ce nouveau système ne fut pas adopté dans l'empire, se réservant le droit de prendre telles mesures qu'ils jugeraient convenables.

Je puis ajouter que, pendant que nos chefs siégeaient à huis-clos, il nous a été donné, à nous qui avons de moindres responsabilités à porter, de juger du sentiment public des populations dans toutes les parties de l'empire britannique, au moins dans les états, provinces et confédérations jouissant du gouvernement autonome ; or, nous avons été enchantés de constater que ces fières populations du Cap, de Ceylan, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie sont avec nous de cœur et d'âme, en parfaite communion de pensée, décidés à maintenir dans son intégrité leur association avec la Grande-Bretagne, mais en même temps, ayant trop de sang anglais dans les veines pour souffrir un seul instant le reproche d'infériorité, et édifiant sur la base sûre de l'égalité l'édifice de leur nationalité, marquée au coin d'un patriotisme et d'un loyalisme aussi profonds et aussi vastes que les océans sur lesquels règne la Bretagne. Eprouvés dans l'ardente fournaise de l'épreuve, ces populations ont démontré leur valeur, valeur qu'on aurait jamais dû révoquer en doute, car le sang qui coule dans leurs veines vient des sources les plus pures, et les milieux où elles ont grandi ne laissent rien à désirer. Ce n'est pas des bas-fonds de la société que sont sortis ces hommes, car la plupart sont rois et maîtres sur leurs propres domaines, ne reconnaissant d'autres maîtres que la loi, l'ordre et Dieu, à l'instar des véritables " yeomen " anglais de jadis.

Ces hommes ont montré ce qu'ils peuvent faire. Propriétaires de leur domaine agricole, ils ne se soumettent qu'à la loi et à l'ordre, ce qui est la véritable caractéristique de l'Anglais libre.

Un mot de la commission relative à la question des frontières de l'Alaska. Cette commission a pour but de régler le différend qui a surgi entre le Canada et les Etats-Unis au sujet des frontières de cette contrée lointaine de l'Amérique du Nord. A tout instant, la découverte de riches gisements d'or dans ces territoires et leur invasion par les mineurs pourraient provoquer un conflit de juridictions qui serait une source de dangers et d'irritation pour les populations des deux pays. Nous avons donc appris avec plaisir la nomination de cette commission. Canadiens, nous désirons vivre en paix avec les autres nations. Nous ne convoitons pas un seul pouce du territoire des Etats-Unis, mais je l'affirme catégoriquement, nous ne voulons pas céder un seul pouce de notre territoire aux Etats-Unis, et, par conséquent, nous voyons d'un bon œil l'établissement de cette commission qui a pour but de décider une question, fort épineuse sans doute, mais, au fond, une simple question de fait, puisqu'il s'agit de décider où passe la ligne frontière. Il est possible, sans doute, que cette commission n'aboutisse point à un règlement définitif, étant donné le fait que les jurisconsultes des deux pays, qui doivent faire partie de cette commission, sont de nombre égal de chaque côté.

Mais à quoi bon ?

Un fait acquis c'est que l'attitude des Etats-Unis, au point de vue du caractère amical de nos relations, est bien différente de ce qu'elle était il y a quelques années, alors que ce gouvernement refusait même d'entendre parler d'arbitrage. Ainsi, au cas même où cette commission échouerait, il est fort possible que la porte resterait ouverte pour la création de quelque autre commission, dont les résutats seront, je l'espère, plus satisfaisants.

Avant de reprendre mon siège, il me reste à dire quelques mots de nos affaires domestiques qui nous touchent de plus près que les questions de nature impériale que j'ai traitées jusqu'ici, quelque intéressantes, au reste, que soient ces dernières.

Parlons d'abord du flot d'immigration qui se déverse en ce moment dans le pays. On le sait, nous avons d'immenses étendues de terres fertiles, qu'il nous faut coloniser, si nous voulons que le Canada entre bientôt dans le concert des grandes nations. Mais, à mes yeux, il y a quelque chose de plus important encore que la colonisation de ces vastes contrées, c'est le choix et la qualité de l'immigration qui déverse ici. Il serait infiniment préférable d'attirer au pays des colons appartenant aux deux grands peuples qui ont fondé et colonisé nos terres, plutôt que d'y voir se déverser l'écume des grandes villes du continent européen, car c'est précisément cette catégorie d'immigration qu'il importe d'éloigner du pays.

Des VOIX : Très bien !

M. THOMPSON : Oui, c'est bien mon avis et celui de tous mes collègues dans cette Chambre, j'en suis convaincu, y compris le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Sifton), qui veille avec soin au recrutement d'une classe d'immigrants d'élite. De quelle classe d'immigrants s'agit-il ici ? Les immigrants qu'il nous faut, surtout, sont ceux qui pourront cultiver les fertiles terres des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, celles du nouvel Ontario et du nouveau Québec, car il faut bien se donner garde, dans notre enthousiasme pour les nouvelles régions, de mettre en oubli les ressources inexploitées

des vieilles provinces. Voilà les colons qu'il nous faut et que nous obtenons dans une large mesure : des cultivateurs déjà habitués aux travaux des champs et possédant quelques capitaux, ce qui leur permettra d'acquérir plus rapidement la fortune. D'où nous viennent ces immigrants ? Des Iles Britanniques et des Etats-Unis surtout, c'est-à-dire de pays jouissant d'institutions semblables aux nôtres, et où se parle la même langue, de sorte qu'avant longtemps ces colons feront d'excellents citoyens du Canada, et qu'il n'y aura pas lieu d'attendre deux ou trois générations pour se les assimiler.

La question qui prime tout le reste au point de vue des nouveaux colons, ainsi que pour les anciens, c'est sans contredit celle de l'industrie des transports terrestres et maritimes. A quoi bon récolter deux millions de boisseaux de blés dans l'ouest, s'il est impossible aux cultivateurs de faire transporter rapidement ces produits vers les marchés, et cela à des prix légitimes ? La même remarque s'applique également aux cultivateur des anciennes provinces qui se livrent à la culture mixte. Il faut que ces cultivateurs puissent faire transporter leurs produits agricoles aux ports de mer rapidement et à peu de frais, sous peine de se voir enlever les marchés de l'Angleterre et de l'Europe. C'est donc avec bonheur que nous avons entendu déclarer à Son Excellence dans le discours du Trône, qu'il sera créé sans retard une commission chargée d'étudier la question de l'industrie des transports, afin d'aviser aux meilleurs moyens de l'améliorer.

Je vois aussi avec plaisir qu'il y est fait allusion à la loi de la milice. Autrefois, à une époque et dans des circonstances tout à fait différentes de celles qui règnent aujourd'hui, cette loi répondait fort peu aux besoins de notre armée ; or il est bon de constater que cette époque si sombre pour notre milice est chose du passé et que le parlement peut, sans déroger à sa dignité, se préoccuper des choses militaires du Canada.

Quant à la commission des chemins de fer, ce sera, la chose est entendue, un tribunal de nature permanente. Autrefois, le comité des chemins de fer du Conseil privé répondait suffisamment aux besoins du pays ; mais notre commerce a pris un si grand développement et la besogne de ce comité s'est tellement accrue qu'il se trouve dans l'impuissance d'y faire justice. D'ailleurs, en créant cette nouvelle commission, nous ne faisons que marcher sur les brisées des vieux pays qui se sont trouvés en face d'une situation commerciale semblable à la nôtre.

J'aborde un sujet qui, je le crains, prête fort à la discussion, j'entends la mesure relative au remaniement de la carte politique du pays, et à la nouvelle délimitation des frontières des collèges électoraux. On ne saurait guère espérer que ces messieurs de la gauche saluent avec enthousiasme la nouvelle que cette mesure sera mise à l'étude dans ce parlement. Je le comprends, on ne saurait——

M. MACLEAN : Sera-t-elle marquée au coin de l'équité, cette mesure ?

M. THOMPSON : J'allais précisément dire que toute juste et loyale que soit cette mesure, elle ne saurait guère répondre aux aspirations et aux vœux des députés de l'opposition et de l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Je me bornerai donc à dire que le chirurgien de l'Etat, en faisant les amputations voulues, tâchera d'épargner au patient toute peine inutile et, suivant notre habitude, nous tâcherons d'extirper les abus existants sans en créer de nouveaux.

Que puis-je ajouter davantage ?

J'ai gardé à dessein pour la fin le premier paragraphe du discours de Son Excellence, relatif à la prospérité du pays. C'est qu'en effet, c'est là une question qui va au cœur de tous les Canadiens, et de tous les partis dans cette Chambre. Et tout d abord, il est de notre devoir de remercier l'auteur de tout bien pour les abondantes récoltes, pour la paix qui a régné au pays, pour l'absence de toute épidémie et des fléaux dont j'ai parlé au début. Mais en rendant hommage à la divinité, gardons-nous d'oublier l'humanité. Ne l'oublions pas, tout prodigue que puisse se montrer la nature dans ses dons, il est possible que par suite de l'incurie ou de l'apathie du gouvernement, ces dons soient en pure perte, ou bien encore il peut arriver que ces dons fructifient au centuple, quand il se trouve, à la tête des affaires, un cabinet comme celui qui gouverne aujourd'hui le pays.

D'abord, prenons la question des richesses minérales du pays. Se fait-on une idée de l'immensité de ces richesses naturelles ? Si la Providence a enfoui ces trésors au sein de la terre, c'est l'Etat qui pourvoit aux moyens d'utiliser ces gisements du mieux possible. Transportons-nous un instant dans cette lointaine contrée du Yukon, pays de glaces, qui nous envoie pour la première fois un représentant qui siége avec nous dans ces salles législatives, député qui se distingue par ses rares aptitudes et son affabilité ; or, qu'y voyons-nous ? Dans ce lointain territoire du Yukon, le règne de la loi et de l'ordre y est maintenant, comme il en a été dans aucun pays minier, et cela, grâce au gouvernement. Le mineur et son trésor trouvent tout autant de sécurité dans les rues de Dawson que dans n'importe quelle autre partie du monde. La même remarque s'applique aux camps miniers de la Colombie-Anglaise et du nouvel Ontario. Bien plus, non seulement le gouvernement a-t-il protégé le mineur dans son industrie, mais il lui est encore venu puissamment en aide en abaissant les prix des articles de consommation et de la matière première employée dans son industrie, et cela, grâce aux améliorations apportées au tarif actuelle-

ment en vigueur. Ainsi donc, la nature et le gouvernement se donnent la main et conspirent au bonheur du mineur, la première, en lui fournissant les minerais et le dernier en lui en facilitant l'exploitation.

Abordons nos ressources forestières. Qui songeait, il y a quelques années, à stimuler l'industrie de la pâte de bois au Canada, industrie qui rapporte aujourd'hui des centaines de millions de dollars ? Nos forêts d'épinette ne tendent plus à disparaître, et cela en raison du fait que cette essence de reproduit si rapidement qu'il s'écoule à peine trente ans entre l'époque de la semence à celle de la récolte. Quant à l'industrie forestière proprement dite, les prix magnifiques récemment acquittés à Ottawa pour des concessions forestières, sont la meilleure preuve de la prospérité de cette grande industrie canadienne.

L'industrie de la pêche a aussi prospéré comme toutes les autres industries ; mais on ne saurait s'attendre à ce que cette industrie accuse un accroissement aussi notable que celui d'autres industries, puisque nos pêcheries sont déjà anciennes et qu'elles ont été exploitées avec grand succès ; mais même en pareilles circonstances, nous n'avons encore touché qu'une fraction de ces richesses. Nous avons de magnifiques lits ou dépôts de flétan—devrais-je dire bancs ? C'est aux députés des côtes du Pacifique à se prononcer là-dessus—car on le sait, on a découvert de nouveaux bancs sur la côte de la Colombie Anglaise. Quand le chemin de fer projeté à la baie de James sera construit, on le sait, ces mers intérieures seront exploitées par nos hardis pêcheurs canadiens. On ne l'ignore pas, la baie de James et la baie d'Hudson couvrent une étendue trois fois aussi considérable que celle de la mer du Nord ; or les pêcheries de cette mer d'Europe donnent un rendement annuel de $150,000,000. Nous ne connaissons pas encore ces mers aussi bien que ne nous le ferons plus tard ; mais on sait que la morue et autres poissons s'y trouvent en abondance, et bientôt il nous sera donné d'utiliser ces mers intérieures. Le gouvernement n'est pas demeuré inactif, car il a établi le système d'entrepôt frigorifique pour la boitte au bénéfice des pêcheurs, qui peuvent maintenant se livrer à leur industrie toute l'année, tandis qu'auparavant ils ne le pouvaient que la moitié de l'année.

En fait de marine, le Canada est destiné à atteindre un rang distingué parmi les autres pays, étant donné que nous possédons de vastes mers intérieures. Ici encore, la prospérité sur les lacs est très accentuée, et le ministère de la Marine met tout en œuvre pour améliorer les ports et les chenaux, ainsi que pour l'installation de phares et de bouées plus modernes.

Relativement aux manufactures, il y a encore lieu de nous féliciter de nos progrès ; car, tandis que de 1891 à 1896 inclusivement, les exploitations du Canada accusèrent une augmentation de $45,000,000, elles ont accusé, pour les six dernières années, un accroissement de $80,000,000. Nous avons confiance dans l'habilité de nos capitaines d'industrie, ainsi que dans l'intelligence des armées de travailleurs qu'ils commandent, et nous leur disons : En avant ! poursuivez l'œuvre commencée, allez et conquérez les marchés du monde comme vos devanciers l'ont fait avant vous.

Quant à l'agriculture, si je l'ai réservée pour la fin, c'est qu'elle est l'industrie par excellence du pays, représentant dans Ontario seul un capital d'un billion de dollars. Je le dis en toute sincérité, à titre de représentant d'un comté agricole, si j'éprouve une chaude sympathie pour les travailleurs du Canada, mes sympathies vont de préférence aux cultivateurs. Quel magnifique avenir ne leur est-il pas réservé ? C'est là un sujet bien propre à réjouir le cœur. Tandis que les terres se dégrèvent et les hypothèques s'en vont, les granges s'élevent sur ces terres ; les dépôts des cultivateurs aux banques d'épargnes vont s'accroissant sans cesse ; leurs maisons d'habitation sont pourvues d'un mobilier plus moderne ; leurs enfants reçoivent une meilleure instruction ; bref, la prospérité éclate de toutes parts.

Il faut bien l'avouer, les splendides récoltes de ces dernières années, ainsi que la propagation de meilleures méthodes de culture expliquent dans une large mesure cette prospérité ; mais j'ajoute que l'abolition de l'interdiction des bestiaux relativement au commerce des Etats-Unis et de l'Europe, ainsi que l'établissement d'un système perfectionné d'entrepôt frigorifique relativement à notre commerce avec l'Angleterre, ont puissamment coopéré à l'œuvre de la nature et de ses dons généreux, hâtant ainsi l'avènement de cette ère de prospérité dont jouissent nos populations agricoles. Ainsi, pour tout résumer en un mot, je dirai que notre politique doit se résumer à cette simple phrase, aujourd'hui dans toutes les bouches : " le Canada aux Canadiens " ; non pas à quelques Canadiens, mais à tous les Canadiens sans distinction : au mineur et au marin, au pêcheur et l'exploitant des forêts, à l'industriel et au cultivateur ; c'est-à-dire encore, qu'il ne doit y avoir de privilège pour personne, mais égalité de droit pour tout le monde.

Pour finir, puisqu'aucun point noir n'assombrit notre horizon, et qu'il n'y a pas de menaces de guerre ; puisque le pays n'est déchiré par aucune querelle de race ou de religion, menaçant notre paix domestique, comme cela se voit dans les états des Balkans ; puisque les capitaux et les colons affluent vers le pays, sans qu'il nous faille aller au-devant, puisque nous avons à la tête des affaires un gouvernement fort et uni administrant impartialement la chose publique, et les libres institutions d'un peuple ami de la liberté, un gouvernement sage et courageux, auquel préside un premier ministre qui est l'idole de la moitié du peuple et que tout le peuple révère, concluons qu'il

fait bon de se dire Canadien ; car en vérité, nous avons un pays où le lait et le miel coulent à pleins bords, et le sort nous a fait naître dans une partie du monde qui n'a rien à envier à aucune autre.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. l'Orateur,—" Il n'y a pas d'harmonie sans nombre," a dit Monsabré. " Une seule note peut être sonore, elle ne saurait être harmonieuse." De là cet usage ancien qui m'autorise à répéter dans ma langue ce que mon ami, l'honorable député de Haldimand (M. Thompson), a si bien exprimé dans la sienne.

Sensible à l'honneur conféré au collège électoral que je représente, j'ai conscience néanmoins que la tâche que l'on m'a confiée est un peu lourde pour mes faibles épaules. Je l'ai acceptée cependant avec la conviction que l'indulgence de la Chambre m'était sûrement acquise.

Cette assemblée étant la première du Canada, elle doit en être la plus parfaite. Les hommes qui la composent peuvent et doivent être divisés sur les détails de l'administration, mais ils sont tous unis dans un amour fécond pour les institutions qui nous régissent.

Une bonne politique n'est pas celle qui persuade tout le monde,—surtout l'opposition—autrement il n'y aurait pas de bonne politique. Une bonne politique est celle qui assure la prospérité de la masse. Cette prospérité générale nous en jouissons.

Personne ne peut nier que notre situation économique ne se soit constamment améliorée depuis 1896. Pour nous en convaincre, nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur les trois branches de l'industrie : l'agricole, qui produit les matières premières ; la manufacture, qui les transforme ; la commerciale, qui les transporte du producteur au consommateur.

Voyons d'abord l'agriculture qui est, sans contredit, la première et la plus importante des sources de production. Depuis plusieurs années nos cultivateurs étaient dans un état de gêne intolérable. Ceux dont les fermes n'étaient pas encore saisies par le shérif, songeaient à quitter une terre impuissante à nourrir leur famille. L'exportation des produits agricoles, qui, en 1878, était de 18 millions de dollars, était tombée, en 1896, à 14 millions. Dès l'arrivée au pouvoir du parti libéral, l'aspect des affaires change, le chiffre de ces exportations se relève et atteint, pendant le dernier exercice, la somme de 37 millions.

L'industrie manufacturière dont on prédisait la ruine, trouve ici un meilleur marché et porte en même temps le chiffre de ses exportations de 9 millions de dollars, qu'il était, en 1896, à celui de 18 millions.

Le commerce intérieur qui périclitait— le nombre des faillites en était la preuve—le commerce intérieur, dis-je, redevient ferme et prospère, les voies de transport deviennent insuffisantes pour subvenir aux besoins du pays. Les actions des grandes compagnies font maintenant prime sur les marchés monétaires.

Comme dernier résultat notre commerce extérieur qui, en 1896, était de 239 millions, s'élève en 1902 à 423 millions ; soit une augmentation de 184 millions de dollars pour 6 années d'administration libérale, tandis que durant les 18 années de l'administration conservatrice, le commerce n'avait augmenté que de 67 millions.

Enfin, en vertu de cette loi qui a décrété que le travail produirait la richesse et l'abondance, la mise en action de toutes les forces nationales et une bonne administration financière, nous ont donné cette ère de prospérité sans précédent qui permet au ministre des Finances de nous annoncer chaque année un surplus considérable.

Cette prospérité, nous devons en remercier la Providence ; sans elle nos efforts seraient inutiles. C'est une maxime dont l'opposition est profondément convaincue. Toutefois elle lui donne une portée extrême, quand elle voudrait nous faire croire que, sans un grand effort social, la Providence nous eut construit un édifice tout aussi somptueux. L'opposition oublie,—elle qui reproche aussi souvent au gouvernement d'avoir la mémoire courte,—elle oublie qu'en 1877, alors que ce pays, comme bien d'autres, traversait une grande crise économique, le parti conservateur se prévalut de l'état des affaires pour solliciter un changement de régime. Elle oublie également qu'en 1897, lors de l'inauguration du tarif actuel, elle a prédit que les plus grands maux allaient en résulter.

Cela ne veut pas dire que, pour le parti libéral, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes et qu'il ne reste plus à nos gouvernants qu'à s'endormir dans une fausse sécurité. Non, évidemment. Nous savons que les eaux dormantes engendrent la mort. Ce n'est qu'au prix d'un mouvement continu qu'un grand fleuve conserve la fraîcheur et la pureté de ses ondes. Il faut donc travailler sans cesse au perfectionnement de l'œuvre sans en détruire la substance. Comme disait les anciens : " motus alit, non mutat opus.

Les modifications ou les réformes qui doivent être accomplies sont nombreuses.

L'Ouest change tous les jours. Un fort courant d'immigration d'Européens y arrivent et,—fait qui est bien de nature à nous réjouir,—la grande république voisine qui depuis tant d'années se vantait de nous annexer en détail, nous fournit maintenant des milliers de fermiers qui apportent de ce côté de la frontière le secours de leurs bras et de leur argent.

L'accroissement subit dans la production agricole nous explique l'impuissance des compagnies de chemins de fer et de navigation intérieure à satisfaire à la demande du commerce.

L'établissement de nouvelles voies de transport destinées à prendre charge de ce surplus de notre production et en même

M. THOMPSON (Haldimand).

temps à développer d'autres parties du pays, voilà l'un des articles du programme du gouvernement.

Les voies de communication perdent de leur utilité lorsqu'elles ne donnent pas un service satisfaisant ou lorsqu'elles maintiennent des tarifs excessifs. Le public apprendra avec plaisir la création d'une commission de chemins de fer, qui, espérons-le, mettra fin à tous les abus.

Ces voies de transport étant des entreprises dans l'intérêt public, elles ne doivent pas être fermées. Les grèves des chemins de fer n'intéressent pas seulement les actionnaires et les ouvriers, elles intéressent également le bien public, de là la nécessité pour le gouvernement de prévenir la paralysie des affaires en établissant un bon système d'arbitrage.

Enfin, en ma qualité de député de la région de Montréal, je suis heureux de voir que le département de la Marine sera réorganisé.

Le gouvernement actuel a fait beaucoup pour le port de Montréal. Il a compris que, de par la nature, Montréal est le port naturel du Canada. Assise aux pieds des grands lacs, c'est-à-dire au terme de la navigation intérieure, à la tête de la navigation extérieure, cette cité est destinée à devenir le point de réunion des commerçants des deux mondes. La Chambre sera heureuse, j'en ai l'espoir, de donner au département de la Marine un contrôle plus effectif sur notre port et sur la grande route qui y conduit.

Cet état satisfaisant de nos affaires ne doit pas nous faire perdre de vue les questions internationales qui nous intéressent.

La plus importante sans contredit, est celle des frontières de l'Alaska.

Quand la Russie, en 1867, consentit à céder aux Etats-Unis ce vaste territoire de l'Alaska pour 37 millions de francs, on se demanda en Europe quels motifs avaient pu l'y décider.

" On explique cette décision, dit Elisée Reclus, par le désir qu'avait alors la Russie, ennemie de la Grande-Bretagne, de prouver sa sympathie à la fédération nord-américaine et de préparer pour l'avenir des conflits entre les deux Etats limitrophes."

Cette cession a fait naître en effet deux grandes disputes : l'une relative à notre droit de pêche dans la mer de Behring, laquelle est heureusement terminée ; l'autre relative aux frontières est celle qui occupe notre attention.

La Chambre a appris avec plaisir, j'en suis sûr, la conclusion d'un traité destiné à mettre fin à ces difficultés.

Je sais que les journaux ont publié que ce traité n'est pas égal, mais ils ont failli jusqu'ici d'en apporter la preuve.

Je sais que l'on a dit que le traité n'était de bonne foi, ni de la part des Etats-Unis, ni de la part de la métropole ; que d'après une entente secrète, les jurisconsultes américains ne devaient rien décider contre les prétentions de leur pays et que ceux de l'Angleterre devaient tout concéder.

Pour moi, si je ne consulte que les termes du traité, il me semble exclure cette possibilité. En soumettant le litige à trois jurisconsultes de chaque pays, lesquels jurisconsultes devront prêter serment et décider d'après la preuve, aucune des parties contractantes n'a pu avoir l'intention de tromper l'opinion publique.

Il me semble que c'est faire une injure gratuite à ces deux grandes nations. Pourquoi auraient-elles eu recours à un stratagème infâme qui, aux yeux de l'histoire, les aviliraient toutes deux ainsi que les membres du haut tribunal qu'elles ont formé ? Pourquoi n'auraient-elles pas eu recours plutôt à un arbitrage ? Des arbitres peuvent recevoir des instructions secrètes, des jurisconsultes ne le peuvent point. Voilà autant de raisons pour me convaincre que ce traité, dans le principe, est un acte de bonne foi. Espérons qu'il le sera dans l'exécution. Espérons que la presse des deux pays comprendra son devoir et ne cherchera plus à influencer l'action du tribunal.

L'honorable député de Haldimand (M. Thompson) qui s'intéresse à toutes les choses de la guerre, a rappelé une nouvelle qui a réjoui le pays ; c'est l'heureuse conclusion de la paix dans l'Afrique méridionale.

Cette guerre, quant à sa légitimité, avait divisé les meilleurs esprits. Il appartiendra à l'histoire de trancher ce débat.

Les conditions de la paix, de l'aveu de tous, ont été celles que l'humanité devait attendre du vainqueur envers un ennemi valeureux. Le temps n'est plus, où le soldat heureux pouvait dire insolemment : malheur aux vaincus. Le combattant qui cesse la résistance a droit non seulement à la vie, mais à tout ce qui la rend précieuse, savoir à l'honneur et à la liberté. En rendant hommage au courage malheureux, en pardonnant avec magnanimité, en oubliant sa vengeance pour n'écouter que sa miséricorde, la Grande-Bretagne a, du coup, reconquis les sympathies qu'elle s'était aliénées au début de la guerre, tant il est vrai de dire que la justice grandit les nations.

Cette paix généreuse était le prélude d'un événement également glorieux. Je veux parler du couronnement de Sa Majesté le Roi Edouard VII. En accourant avec tant d'empressement à cette fête grandiose, les sujets britanniques avaient conscience qu'elle ne serait pas tant l'apothéose d'un homme pour qui ils professent la plus grande admiration, que le symbole éclatant de l'union du roi avec la nation. Aussi quand le Souverain se montra à son peuple dans l'antique Abbaye de Westminster et qu'il fut salué par cette longue acclamation : Dieu sauve le Roi Edouard, un nouveau pacte fut scellé. D'un côté, c'était le roi jurant d'observer les usages de son royaume : de l'autre, c'était le peuple d'Angleterre réaffirmant sa foi dans ses institutions constitutionnelles ; c'était le peuple des colonies, fier de sa liberté et de son autonomie, témoignant en

même temps de son attachement au drapeau britannique.

Tout ce qui pouvait améliorer les relations des colonies avec la mère patrie et celles des colonies entre elles, était désirable. Tout ce qui pouvait changer la nature de ces relations devait être évité. C'est ce que le gouvernement a compris.

Son dévouement à la mère patrie, il en a généreusement donné plus d'une preuve. Sa détermination de ne point convertir en obligation des actes qu'il n'avait consenti qu'à titre gracieux, lorsqu'il reçut son invitation d'assister à la conférence intercoloniale, il l'a affirmé, quand, acceptant l'invitation qui lui était faite de prendre part à la conférence, il a refusé de discuter la question de contribution aux guerres de l'Empire. Cette décision avait été soumise à la Chambre à la dernière session et elle n'avait pas rencontré de contradiction.

S'obliger de contribuer aux guerres de l'empire eut été compromettre notre avenir national, remettre pratiquement entre les mains de Downing Street une puissance que nous n'avons pu lui arracher qu'après un demi-siècle de luttes.

Les guerres constantes que l'Angleterre a à soutenir dans ses nombreuses colonies ne nous intéressent pas directement. Ce n'est pas nous qui administrons ces colonies et ce n'est pas pour notre compte qu'elles le sont.

Rien ne serait donc plus opposé aux principes de notre gouvernement que de nous obliger à payer pour une dépense que nous n'avons pas encourue. C'est pour avoir méconnu ce principe que le gouvernement de Georges III perdit sa souveraineté sur les Etats-Unis. Le jour où la Grande-Bretagne nous ferait solder le prix de ses conquêtes serait un jour néfaste. Le lien britannique devenu trop lourd se romprait infailliblement.

Je comprends que pour l'habitant des Iles britanniques nouvellement arrivé en Amérique, l'intérêt de l'Angleterre soit l'objet suprême de ses affections. Mais pour l'immense majorité de nos concitoyens, pour ceux dont les aïeux ont établi ce pays, pour ceux qui peuvent dire avec l'orateur romain: Ici est la trace de mes ancêtres, en un mot pour les enfants du sol, quelle que soit leur origine, leur loyauté est assurée à l'Angleterre, mais leurs efforts, leurs espérances et leurs affections sont avant tout et par dessus tout pour leur patrie, le Canada.

Voilà, M. l'Orateur, les sentiments que l'éloquent interprète de la nation, l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a exprimés lors de la conférence. Les fatigues d'un long voyage par delà les mers avaient malheureusement affaibli sa précieuse santé. Je suis certain que je me fais en ce moment l'interprète de mes collègues des deux côtés de la Chambre en disant que le pays tout entier, après s'être ému à la nouvelle de l'affaiblissement de sa santé, se réjouit maintenant de le voir bien portant et en état de reprendre la direction des affaires.

J'appuie donc avec plaisir la proposition de l'honorable député de Haldimand (M. Thompson.)

M. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, je dois tout d'abord présenter mes félicitations et celles de mes amis au très honorable premier ministre, au sujet de son retour à la santé. Nous voyons avec bonheur que son séjour dans le sud a eu pour résultat une amélioration notable dans l'état de sa santé, quelque peu affaiblie par les travaux et disons-le aussi, par les fatigues qu'il a dû subir à l'occasion des fêtes du couronnement, au cours de l'été dernier. Que le premier ministre et ses amis veuillent bien le croire, toutes prononcées que soient nos divergences de vues politiques, personne ne se réjouit plus sincèrement que mes amis politiques et moi-même des bonnes nouvelles qui nous sont venues au sujet de l'état de santé du premier ministre.

Permettez-moi aussi, M. l'Orateur, de féliciter les députés qui ont proposé et appuyé l'adresse au sujet des éloquentes harangues qu'ils viennent de prononcer. Le député d'Haldimand, (M. Thompson) parle toujours avec éloquence, mais cette après-midi il s'est surpassé lui-même. Je ne saurais affirmer précisément dans quelle mesure il attribue au gouvernement actuel le fait que le pays a été exempt d'éruptions volcaniques et de cyclones au cours de l'année ; mais, je suppose, il n'aurait fait qu'emboîter le pas aux orateurs qui pérorent à la tribune populaire, s'il nous eût déclaré que si nous n'avons pas été visités par ces calamités, cela tient à ce qu'il y a un gouvernement libéral à la tête des affaires du pays.

Je remarque que le ministre des Douanes, l'honorable M. Paterson, que j'ai eu le plaisir de rencontrer à la tribune populaire récemment——

Des VOIX : Très bien !

M. BORDEN (Halifax) : Oui, c'est toujours un plaisir pour moi de rencontrer le ministre des Douanes. L'honorable ministre m'a paru enclin à donner un certain mérite à la Providence, mais, d'après lui, le gouvernement a encore bien plus de mérite et il relègue la Providence au deuxième rang tout au plus.

Le proposeur de l'adresse a fait allusion aux députés que la mort a enlevés à cette Chambre au cours de l'année dernière. Nous avons à déplorer la disparution de quatre députés, l'un enlevé des rangs de la gauche et les trois autres de ceux de la droite. Mon ami, M. Angus McLeod, qui a été enlevé à la fleur de l'âge, bien qu'il ne prît pas une part marquante aux délibérations de cette Chambre, occupait une place distinguée parmi les hommes d'affaires du pays et il avait acquis, j'en suis convaincu, l'estime et le respect de tous ses collègues, des deux côtés de la Chambre. Je dois rendre le même tri-

but d'hommages à la mémoire du défunt M. Horsey, un député qui promettait de fournir une carrière publique brillante, et qu'un malheureux accident nous a enlevé dans toute la vigueur de l'âge mûr. Les députés des deux côtés de la Chambre, j'en suis sûr, déplorent d'un commun accord la disparition de ce collègue. Le défunt M. Christie était une figure révérée dont nous déplorons aussi la disparition de cette enceinte. Sa carrière parlementaire datait déjà de bien loin, et les deux partis l'entouraient de leur respect. Le quatrième député dont nous avons à déplorer la mort, est M. Maxwell, l'ancien député de Burrard. Je ne connaissais pas intimement M. Maxwell, mais, j'en suis convaincu, sa perte sera déplorée par mes collègues de la gauche et plus vivement encore par les députés de la droite.

Quant au discours du trône, je dois appeler l'attention du premier ministre sur le fait qu'on y passe sous silence une question pourtant jugée digne de mention dans le discours de l'année dernière. Il s'agit non pas de la conférence coloniale, mais de celle projetée entre les représentants du gouvernement canadien et ceux de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Voici la teneur du paragraphe en question :

J'ai, en outre, le plaisir de vous informer que les gouvernements de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont sur l'invitation de mon gouvernement, consenti à assister à une conférence qui sera tenue à Londres, en juin prochain, afin de mettre à l'étude les questions comme celles du commerce, des transports, des câbles transatlantiques et autres sujets d'intérêt intercolonial, et il est à espérer que cette conférence aboutira au développement du commerce du Canada avec ces importantes parties des domaines de Sa Majesté.

Si je ne me trompe, il s'agit ici d'une réunion tout à fait distincte de la conférence coloniale convoquée par le très honorable M. Chamberlain et je tiendrais à savoir du premier ministre si les espérances que le discours du trône de l'année dernière a fait naître se sont réalisées et s'il est résulté quelque démarche importante de cette invitation faite par le cabinet canadien aux gouvernements des colonies mentionnées.

Quant à la conférence coloniale, tenue au cours de l'été dernier, j'abonde dans le sens du député d'Haldimand, quand il dit que c'est là une réunion très importante. J'ai examiné avec un certain intérêt le rapport de cette conférence publiée par le gouvenement impérial, et je dois l'avouer, je n'ai pas été peu étonnné de constater que sur 23 sujets traités et motions faites au sein de cette assemblée par les représentants tant du gouvernement impérial et des colonies, ceux du Canada n'ont pas pris l'initiative d'une seule de ces motions ou propositions. Il semble étrange que les représentants du Canada, la plus grande des colonies de l'empire, soient demeurés les bras croisés, au moment où l'on signalait ces questions à l'attention du monde entier ; qu'ils n'aient ni fait une seule proposition, ni formulé une seule motion au sujet des importantes questions signalées à l'attention de l'empire et du monde entier à cette conférence. La seule motion présentée par les représentants du Canada au cours de cette conférence a été celle comportant un vote de remerciements au très honorable M. Chamberlain, motion faite à la fin des travaux de la conférence, par le premier ministre du Canada.

Cette conférence, M. l'Orateur, tient une place fort importante, non seulement dans l'histoire du Canada, mais encore dans celle de l'empire, et je tiens à exprimer mon regret de ce qu'elle a été si pauvre en résultats, au sujet de questions intéressant profondément le Canada. D'abord, s'il est une question qui méritât d'être mûrement débattue à cette conférence, c'est bien celle du commerce de préférence au sein de l'empire. La Chambre est au fait de l'historique de cette question. Dès l'année 1892, le parti conservateur saisit la Chambre d'une motion, affirmant les avantages devant découler d'une préférence commerciale mutuelle entre la mère patrie et les différentes parties de l'empire. On sait l'attitude prise à cette époque par les députés ministériels, et par le parti dont le premier ministre actuel était alors et est encore le chef. En 1896, le très honorable premier ministre parlant au nom de son parti, ou plutôt le parti libéral par son organe, déclara publiquement qu'il était tout aussi partisan de ce système de mutuelle préférence commerciale que l'était le parti conservateur lui-même, et le parti libéral, à cette époque, promit au pays, par l'organe de son chef, le premier ministre actuel, que s'il saisissait les rènes du pouvoir, il ferait l'impossible pour faire aboutir ce projet. Or, qu'est-il arrivé ? En 1897, le premier ministre se rendit à Londres, et le gouvernement canadien, par son organe, déclara au peuple anglais que le Canada ne voulait pas de privilège commercial sur les marchés de la mère-patrie. Le gouvernement porte la responsabilité de ces déclarations et c'est au cabinet même que je lance actuellement ce reproche. Mais ce n'est pas tout. Après cette déclaration du premier ministre, un éminent homme d'état anglais s'écria au sujet de l'idée de la préférence commerciale ou d'un zollverein impérial, qu'à l'avenir il ne faudrait aborder cette question qu'avec le respect dû à un cadavre. Un autre grand homme d'état anglais à la suite des déclarations de sir W. Laurier déclara à son tour qu'il ne toucherait pas même à la question avec des pincettes.

En 1901, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) dans un discours prononcé en Angleterre, s'exprime dans le même sens que le premier ministre. Et l'année dernière, lorsque pour la première fois depuis nombre d'années, le parlement impérial imposa une taxe sur les céréales, on demanda au chancelier de l'Echiquier s'il se proposait d'exempter le Canada en tout ou en partie de

l'application de cet impôt. Au député qui lui avait adressé cette interpellation, le chancelier de l'Echiquier, fit réponse que le Canada ne serait pas exempt de cette taxe, parce que notre pays ne désirait nullement pareil privilège.

Le ministre des Finances (M. Fielding) nous a également fait connaître sa pensée à ce sujet. A l'époque où sir C. Tupper préconisait dans tout le pays l'idée qu'une préférence de ce genre serait d'un grand avantage au Canada et que tous les Canadiens devaient se donner la main pour faire aboutir ce projet, si la chose était possible, le ministre des Finances, au cours d'une entrevue avec un journaliste, s'exprima dans les termes que voici :

Il y a trois choses que sir Charles Tupper préconise, mais il n'y a pas un de ces projets qui tienne debout et qui ait chance de réussite. Il ne cesse de nous dire que le parti conservateur veut obtenir une préférence fiscale pour les produits canadiens en Angleterre ; c'est-à-dire, que l'Angleterre imposerait certains droits sur les céréales de provenance étrangère, tout en admettant en franchise celles du Canada. C'est là un ancien cri de guerre de sir Charles Tupper ; or, il sait mieux que personne que c'est un projet insensé.

Tous ceux qui sont bien renseignés sur l'opinion publique en Angleterre savent parfaitement qu'une semblable législation fiscale est une impossibilité en Angleterre, soit maintenant, soit dans un avenir rapproché.

Or, quelques mois ou une année plus tard, le gouvernement impérial avait fait précisément ce que le ministre des Finances qualifiait d'utopie ; et dix-huit mois plus tard, de concert avec son chef, à Londres, il demandait au gouvernement impérial d'adopter et d'établir ce même système qu'il avait ridiculisé. Certes, le ministre des Finances ne peut se vanter d'avoir fait preuve d'une grande somme de prévoyance.

Quant aux discours prononcés par les représentants des colonies au sein de cette conférence coloniale, ils n'ont pas été publiés. Un des membres du gouvernement impérial a affirmé que c'est à la demande même des représentants des colonies qu'on a supprimé ces discours. Je tiendrais à savoir du premier ministre si les représentants du Canada ont demandé la suppression de leurs discours. Certes, il eût été fort intéressant de savoir quelle attitude nos représentants ont prise au sein de cette conférence. Comment le ministre explique-t-il le fait qu'au cours de la conférence impériale, les représentants du Canada ont préconisé au sujet de la question débattue un système que le parti conservateur avait mainte et mainte fois proposé dans cette Chambre et que le gouvernement actuel avait toujours fait repousser par ses partisans ?

Au cours de la session de 1900, sir Charles Tupper proposa dans cette Chambre même une résolution portant que le Canada désapprouverait tout système autre que celui accordant une préférence commerciale réciproque au sein de l'empire. Les députés ministériels repoussèrent cette proposition ; et lorsqu'en 1901 et en 1902, nous proposâmes une résolution semblable, elle subit le même sort que la première. Or, voyons ce que les représentants du Canada ont proposé à cette conférence coloniale. D'après le rapport de cette conférence, pages 37 et 38, voici ce que les ministres canadiens ont textuellement déclaré :

Sur les entrefaites, les ministres canadiens résolurent de présenter à la conférence une résolution affirmant le principe de la préférence commerciale et l'importance de son adoption par les colonies en général, et exprimant, en outre, l'avis des premiers ministres des colonies, que le gouvernement de Sa Majesté devrait user de réciproque en accordant la préférence aux produits des colonies sur les marchés de la mère patrie.

Après avoir demandé à leurs partisans dans cette Chambre de repousser par leur vote les propositions que nous avions formulées en 1900 et en 1901, voici que ces messieurs, en pleine conférence coloniale, proposent la chose même qu'ils avaient rejetée et qualifiée de projet insensé et chimérique. Comment ces messieurs pouvaient-ils espérer obtenir la préférence commerciale du gouvernement impérial, après lui avoir déclaré, en 1897, que nous avions accordé cette préférence à la mère patrie, en retour de la liberté qu'elle avait donnée au Canada ? Comment pouvions-nous logiquement, comme on l'a fait l'année dernière, aller demander au sein de la conférence coloniale la préférence commerciale pour le Canada sur les marchés de la mère-patrie, après avoir déclaré au peuple anglais, en 1897, que le Canada ne demandait absolument rien en retour de la préférence que nous lui avions accordée, à titre de reconnaissance de la magnifique liberté dont l'Angleterre nous fait jouir ?

Les ministres canadiens désirent qu'il soit bien compris qu'ils ont adopté cette ligne de conduite, dans le ferme espoir et dans la prévision que le principe de la préférence commerciale se généraliserait au sein des colonies et que la mère patrie, dans un avenir prochain, appliquerait le même principe, en exemptant les produits de provenance coloniale des droits de douanes. Si, après avoir tenté tous les efforts posibles pour faire aboutir ce remaniement du système fiscal de l'empire, le gouvernement canadien constate que le principe de la préférence commerciale n'est acceptable ni aux colonies en général ni à la mère-patrie, alors le Canada serait libre de prendre telle initiative qu'il jugerait utile en pareilles circonstances.

Quel est le sens de cette menace voilée, contenue dans la dernière phrase ? Le premier ministre, quand il prendre la parole, ou le ministre des Finances, s'il juge à propos de prendre part au débat, voudra-t-il bien nous expliquer le sens de cette énigme ? Parce que nous avons attaqué le système accordant la préférence commerciale à la mère patrie, sans aucune réciprocité en retour de cette préférence, on nous a tournés

en ridicule au sein de cette Chambre. Nous avons déclaré qu'il n'aurait pas fallu accorder cette préférence à titre d'une prétendue reconnaissance pour la liberté dont nous jouissons ; qu'il aurait fallu entamer des négociations pour obtenir une préférence commerciale réciproque dans toute l'étendue de l'empire, et diriger tous nos efforts vers ce but, de façon à consolider tout l'empire et le Canada lui-même. C'est bien sur le gouvernement et ses partisans que retombent aujourd'hui le ridicule et le mépris qu'on a déversés sur nous.

Si, après avoir déployé tous ses efforts afin de provoquer ce remaniement du système fiscal de l'empire, le gouvernement canadien constate que le principe de la préférence commerciale n'est acceptable ni au colonies en général ni à la mère patrie, alors le Canada serait libre de prendre telle initiative qu'il jugerait utile en pareilles circonstances.

Si ces paroles ont un sens quelconque, elles veulent dire que le gouvernement canadien, après avoir déclaré au peuple anglais que le Canada ne demandait pas de préférence sur les marchés de la mère patrie, a décidé qu'il importe de s'assurer ce privilège, et en pareilles circonstances, il menace la mère patrie de révoquer la préférence accordée à l'Angleterre, à moins qu'on n'accorde au Canada pareil privilège sur les marchés anglais. Voilà, à mon avis, le sens que comportent ces paroles ; et si je me trompe, je prie le premier ministre, quand il portera la parole, de vouloir bien dire à la Chambre et au pays ce que le gouvernement, en se servant de pareilles expressions, a voulu faire entendre au peuple anglais, de la part du peuple canadien.

Il est un autre point se rattachant à la conférence coloniale, sur lequel nous désirerions obtenir quelque éclaircissement, et nous croyons avoir droit à ces renseignements. Le président de la Chambre de commerce a tenu certaines conférences avec les représentants du Canada, et voici ce qu'on lit, à la page 35 du rapport en question :

Les résultats des conférences officieuses avec le président de la chambre de commerce sont consignés dans le mémoire que voici :

Comme résultat des négociations qui ont eu lieu, il est entendu que les représentants des colonies ci-après désignées sont prêts à recommander à leurs gouvernements respectifs l'établissement d'un système de préférence commerciale en faveur des marchandises de provenance anglaise sur les bases suivantes :

Canada : la préférence actuelle de 33⅓ pour cent et une préférence suplémentaire sur les listes d'articles choisis.

(a) En abaissant davantage les droits en faveur du Royaume-Uni :

(b) En relevant les droits dont sont frappés les importations de provenance étrangère :

(c) En imposant des droits sur certaines importations de provenance étrangère actuellement portées sur les listes des articles admis en franchise douanière.

Il s'agit ici tout simplement d'une recommandation faite par les représentants du Canada au gouvernement canadien. Voici ce que, de concert avec tous les citoyens de ce pays, nous tenons à savoir, à ce sujet : Si le cabinet de ce pays a donné son assentiment à cette proposition et s'il y a lieu d'espérer que le Canada appliquera ce système ; si ce système sera adopté, sans qu'il soit accordé de préférence réciproque aux produits de provenance canadienne sur les marchés de la mère patrie ; ou bien si ce système sera appliqué par le Canada, à condition que la mère patrie fasse jouir les produits de provenance canadienne, sur les marchés anglais, de l'exemption de la taxe récemment imposée sur les céréales.

Il est une autre question que je désire aborder. On le sait, ces trois ou quatre années dernières, le gouvernement de l'empire allemand a frappé les marchandises de provenance canadienne de droits différentiels. Le gouvernement allemand, on le sait, applique au Canada son tarif maximum, tandis qu'il accorde aux autres parties de l'empire et aux Etats-Unis le bénéfice de son tarif minimum. Plus d'une fois, la Chambre a débattu cette question ; on a signalé le fait à l'attention du gouvernement, et le ministre des Finances, dans l'attitude qu'il a prise à ce sujet, lorsque le député de Pictou, il y a deux ans, a saisi la Chambre de l'affaire, a presque donné gain de cause au gouvernement allemand. Ainsi que je l'ai déjà fait observer à la Chambre et au pays, l'initiative prise par le gouvernement allemand en nous frappant de droits différentiels, est tout à fait injuste puisque, d'après la déclaration même du chancelier de l'empire, on a voulu user de représailles contre le Canada, pour avoir accordé la préférence à la mère patrie. Nous avons, en outre, fait remarquer à la Chambre et au pays en plus d'une circonstance, que les marchandises de provenance allemande sont admises au Canada à la faveur de cette préférence accordée à la mère patrie, moyennant une légère valeur ajoutée à ces marchandises en Angleterre. De fait, sous l'empire des règlements douaniers que le député de Toronto a portés à la connaissance de la Chambre l'année dernière, il suffit de changer l'étiquette des marchandises, d'y ajouter quelque profit, puis ces marchandises entrent au pays à titre de marchandises de provenance anglaise.

Ainsi, d'une part, voici que l'Allemagne établit un tarif hostile au Canada, en frappant nos marchandises de droits différentiels, et d'autre part, voilà cette même Allemagne jouissant des avantages de notre tarif de faveur. Or, au cours de la conférence coloniale, il s'est fait une déclaration fort importante, à laquelle, apparemment, les représentants du Canada ont donné leur acquiescement, et je vais donner lecture de ce paragraphe du rapport et demander au premier ministre s'il est bien vrai que le gouvernement canadien y a donné son acquiescement ; sinon, quelle est la pensée du cabinet à ce sujet :

Dans le débat relatif à la question de commerce préférentiel, la conférence a aussi examiné le point soulevé par le gouvernement de la Confédération australienne au sujet de la perte possible par les colonies du traitement de la nation la plus favorisée dans les pays étrangers, dans le cas où elles consentiraient à une préférence en faveur des marchandises anglaises. Considérant que les exportations des colonies dans les pays étrangers consistent presque exclusivement en produits alimentaires et en produits bruts utilisés dans différentes industries, il n'y a pas lieu de craindre un traitement abusif sérieux de la part de ces pays, et considérant d'autre part que les exportations des pays étrangers comprennent principalement des articles fabriqués, on a estimé que si cette distinction abusive au préjudice des colonies se produisait, celles-ci avaient entre les mains une arme efficace pour se défendre.

Ainsi le premier ministre et ses collègues ont donné leur approbation à ce paragraphe relatif aux droits différentiels imposés par l'Allemagne, portant que nous avons à notre portée un remède efficace. Au cours des trois ou quatre années dernières, nous avons fait observer au gouvernement que nous avons en mains un remède efficace.

En 1901, nous avons proposé une résolution comportant que le gouvernement du pays avait à sa disposition un remède efficace ; or, les députés ministériels ont repoussé cette résolution et depuis cette époque le gouvernement n'a pris aucune initiative à ce sujet. On ne nous informe pas si nos représentants ont élevé la voix contre le traitement infligé à notre pays par l'Allemagne, et je tiens à faire observer au premier ministre que, d'après la déclaration formulée à la conférence coloniale, et à laquelle il semble, de concert avec ses collègues, avoir donné son assentiment, le cabinet a le remède voulu à sa disposition, et cependant il hésite à l'appliquer. Il laisse entrer au pays des marchandises de provenance allemande pour la valeur de centaines de millions de dollars, à l'abri de la préférence accordée à l'Angleterre, et laisse les produits de provenance canadienne entrer en Allemagne sous l'empire du tarif maximum, tandis que les marchandises de toutes les autres parties de l'empire et des Etats-Unis bénéficient sur les marchés allemands du tarif minimum.

Il est une question se rattachant à la conférence coloniale, sur laquelle je désire dire quelques mots. A l'issue même de cette conférence, on autorisa la colonie de Terre-Neuve à entamer des négociations avec le gouvernement des Etats-Unis pour l'élaboration et l'établissement d'un traité, dont les stipulations offrent beaucoup d'analogie avec celles de ce qu'on est convenu d'appeler le traité Blaine-Bond, traité sous l'empire duquel, je l'affirme sans crainte, les intérêts du Canada souffriraient sérieusement, si jamais il entre en vigueur.

J'aimerais entendre le premier ministre nous dire quelles sont les vues de son cabinet à cet égard. On le sait, lorsque le traité Blaine-Bond fut proposé, le gouvernement canadien adressa au gouvernement anglais de vives protestations en raison desquelles les négociations furent suspendues pour le moment. Est-ce que le cabinet a pris de semblables mesures au sujet du traité en discussion ? Dans le cas contraire, se propose-t-il de faire ces démarches ? A mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse en s'efforçant d'agrandir notre territoire par l'admission de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne, plutôt que de poursuivre d'inutiles négociations avec les Etats-Unis. Il existe d'importantes relations commerciales entre Terre-Neuve et le Canada, tant avec les provinces maritimes qu'avec celles d'Ontario et de Québec. Il serait facile pour nous, je crois, de conclure avec Terre-Neuve une convention qui tournerait au bénéfice des deux pays, et je verrais avec plaisir le gouvernement prendre l'initiative à cet égard, et il pourrait d'abord, à titre de préliminaires, entamer des négociations avec les autorités impériales, afin de s'assurer s'il ne serait pas possible d'obtenir quelque règlement honorable du différend connu sous le nom de question de la côte française. Le Canada est tout autant intéressé que l'est Terre-Neuve au règlement de ce différend ; et il le serait davantage, si Terre-Neuve entrait dans la Confédération, projet que j'espère voir se réaliser dans un avenir prochain. Quant à nous, députés de l'opposition, nous coopérons cordialement à toute démarche que le gouvernement entreprendra à ce sujet ; et j'espère que le gouvernement prendra l'initiative, dans le but de trancher ce différend de façon à ce que Terre-Neuve puisse entrer dans la Confédération, libre de toute difficulté telle que celle qui malheureusement existe actuellement sur la côte occidentale. Je l'espère donc, le premier ministre sera en mesure de nous offrir quelques renseignements au sujet de cette question et d'assurer la Chambre que le cabinet se rend compte des avantages qui découleraient, tant pour le Canada que pour Terre-Neuve, de l'admission de cette île dans la Confédération canadienne.

Le député d'Haldimand (M. Thompson), a fait allusion à la question des frontières de l'Alaska. Avec mes collègues dans cette Chambre, je regrette la situation qui nous est faite par ce différend. L'attitude du cabinet sur cette question est quelque peu étonnante. L'année dernière, nous avons proposé une motion demandant pour l'édification de la Chambre et du pays le dépôt des documents relatifs à l'abrogation du traité Bulwer-Clayton, et le gouvernement prétendait que le Canada n'était pas directement intéressé au canal projeté à travers la péninsule de Nicaragua. Le premier ministre déclara que le Canada n'avait d'intérêt direct ni dans l'abrogation du traité Bulwer-Clayton ni dans la construction du canal de Nicaragua ; que la construction de

ce canal n'intéressait pas plus le Canada que le traité se rattachant au canal de Suez ou à toute autre convention intervenue entre l'Angleterre et une puissance étrangère. Je me permets de différer d'avis avec le premier ministre à ce sujet. J'affirme, au contraire, que le Canada était directement intéressé dans l'abrogation de ce traité. Quel intérêt les Etats-Unis ont-ils dans le canal de Nicaragua ? Ils ont l'intérêt se rattachant à leurs possessions sur l'Atlantique et le Pacifique, ainsi que celui de la part qu'ils comptent prendre dans le grand commerce de l'Orient. Je laisse à la Chambre le soin de décider si le Canada n'est pas aussi directement intéressé au canal de Nicaragua que le sont les Etats-Unis eux-mêmes. Nos intérêts ne sont peut-être pas aussi vastes que les leurs ; mais nous avons aussi de grandes possessions sur l'Atlantique et le Pacifique, et nous espérons aussi à l'avenir obtenir notre part du grand commerce de l'Orient. Je ne sache pas qu'il y ait de partie de l'empire qui soit plus intéressée que l'est le Canada au canal de Nicaragua et à l'abrogation du traité Bulwer-Clayton. L'attitude du premier ministre à cet égard contraste avec celle prise par lord Lansdowne ; car dans une dépêche adressée à l'ambassadeur anglais à Washington en 1901, il fait allusion aux intérêts de la Grande-Bretagne dans le canal de Nicaragua et dans le traité Bulwer-Clayton, en raison des immenses possessions britanniques sur le continent américain. La session dernière, on a cité dans cette chambre les paroles de lord Lansdowne. Les voici :

Peu après, lord Hershell donna à entendre que les difficultés relatives à la question de la frontière de l'Alaska semblaient insurmontables et qu'il craignait fort qu'il ne fallût rompre les négociations dont il avait eu charge jusque là. Sur ce, lord Salisbury informa M. White qu'il ne voyait pas comment le gouvernement impérial pourrait sanctionner une convention quelconque tendant à modifier le traité Bulwer-Clayton, puisque l'opinion publique de ce pays ne lui donnerait guère son appui, en faisant une concession qui tournerait exclusivement au bénéfice des Etats-Unis, au moment où ceux-ci paraissaient si peu disposés à conclure un règlement satisfaisant au sujet de la frontière de l'Alaska.

Le député d'York-est (M. Maclean) a signalé ces paroles à l'attention du gouvernement, l'année dernière, et en vérité, elles sont très significatives. Apparemment, le gouvernement anglais, à cette époque, avait pris une attitude comportant qu'il ne serait pas convenable d'abroger le traité Bulwer-Clayton sans adopter quelque mesure pour le règlement de la frontière de l'Alaska. Or, en toute justice pour la Chambre et pour le pays, le premier ministre devrait nous dire franchement quelles sont les influences—si, toutefois, il en est intervenu—qui ont provoqué ce changement d'attitude de la part du gouvernement anglais. Et il devrait surtout nous dire si ce changement d'attitude a eu lieu du consentement et avec l'approbation du gouvernement canadien. J'aurais hésité à croire que le cabinet canadien a approuvé cette attitude, n'eût été le langage dont s'est servi le premier ministre, parlant au nom de ses collègues, langage qui semble indiquer que, à son avis, le Canada n'est pas directement intéressé à l'abrogation du traite Bulwer-Clayton et à la construction du canal de Nicaragua. Il peut se faire que le gouvernement ait acquiescé à l'abrogation de ce traité, sans qu'il fût rien stipulé au sujet de la délimitation de la frontière de l'Alaska. Tout ce que je puis dire, c'est que, si le gouvernement a pris pareille attitude, il mérite censure et condamnation de la part de tout bon patriote canadien.

Quelle est en ce moment la situation ? C'est que l'Angleterre a conclu avec les Etats-Unis d'Amérique un traité stipulant que toute la question de la frontière de l'Alaska sera soumise à six juristes impartiaux ; trois de ces juristes impartiaux étant à la nomination de la Grande-Bretagne et trois autres à celle des Etats-Unis. Eh bien ! le premier ministre et ses collègues espèrent-ils que la majorité de ces juristes impartiaux rendra un verdict dans un sens ou dans l'autre ? Quelle était la pensée du cabinet à cet égard, quand il a consenti à ce traité ? Car je suppose qu'un pareil traité, qui intéresse la frontière du Canada, n'a pas été conclu sans le consentement du gouvernement canadien. Ce traité, il est vrai, ne renferme pas les stipulations insérées au traité de Washington, portant qu'il devrait, de toute nécessité, être soumis au parlement canadien, avant d'entrer en vigueur. Le premier ministre nous dira peut-être pourquoi pareille stipulation ne figure pas au traité récemment intervenu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Le gouvernement a jugé bon de conclure ce traité, qui a été négocié par le gouvernement impérial, et cela, je suppose, avec l'approbation du cabinet canadien ; or, il n'y est nullement question de le soumettre au parlement canadien, qui est absolument impuissant à délibérer la question, maintenant que le traité est négocié.

Quant à ces jurisconsultes impartiaux, chargés de décider l'affaire, est-ce que le premier ministre est parfaitement satisfait du choix de ceux nommés par le gouvernement des Etats-Unis ?

La situation me semble fort singulière.

Je ne connais rien par moi-même de l'opinion des trois hommes que le gouvernement des Etats-Unis a choisis ; mais j'ai ici en ma possession des citations empruntées aux principaux journaux de ce pays-là, qui montrent que ces messieurs, ou du moins deux d'entre eux, ont, sur la question, une opinion préconçue. Par exemple, la Tribune, de Détroit, dit que l'opposition qui s'était d'abord manifestée dans le Sénat à l'égard du traité de l'Alaska a disparu quand on a su, par voies secrètes, sur quels

personnages tomberait le choix du gouvernement des Etats-Unis pour représenter les intérêts américains dans la commission, et qu'au surplus, la publication des noms des commissaires a convaincu tout le monde que, quelle que fût la force des prétentions du Canada, les Etats-Unis pouvaient être absolument sûrs de ne rien perdre. Ce journal disait encore

On peut supposer sans la moindre hesitation que la conviction de ces deux hommes—(Lodge et Turner)—est formée d'avance et d'une façon irrévocable..... Si le secrétaire Root venait à manifester quelque signe de faiblesse ou une disposition à concéder sur quelque point, ses deux collègues rompraient sans doute immédiatement les délibérations de la conférence avant qu'il se fît un pas en avant ou en arrière.

Voilà ce que pensait de la situation un des principaux organes de la presse des Etats-Unis. Maintenant, je vous citerai l'opinion exprimée par le sénateur Lodge lui-même, telle que je la trouve consignée dans un journal américain :

Les négociations n'ont pas abouti, pour la raison que le Canada a formulé au sujet de la frontière de l'Alaska une prétention que les Etats-Unis ne pouvaient pas reconnaître et qu'aucune nation ayant tant soit peu d'amour-propre ne pourrait admettre..... Quand en 1867 nous avons acheté l'Alaska, nous avons en même temps acquis tous les droits de la Russie sur ce territoire. A aucune époque, pendant soixante-dix ans environ, on ne nous a contesté notre titre. Arrive la découverte de l'or, et l'Angleterre nous adresse aussitôt une réclamation en complète contradiction avec le traité de 1825 auquel elle avait acquiescé durant soixante-dix ans, la réclamation la plus fantaisiste et la plus frivole qui fût jamais. Si nous y cédions il n'est pas un point de nos frontières du nord que l'Angleterre ne pourrait entamer demain. Lorsque, l'année dernière, on tenta de rouvrir les négociations, le Canada se présenta avec sa réclamation au sujet de l'Alaska, et le Président Roosevelt refusa de la reconnaître, comme devait le faire tout bon Américain..... Aucune nation ne saurait céder son territoire devant une réclamation sans fondement.

Le premier ministre considère-t-il que ce langage est celui d'un "juriste impartial" appelé à se prononcer dans le différend qui existe entre le Canada et les Etats-Unis ?

La Tribune de Minnéapolis, un autre organe de la grande presse américaine, dit de son côté :

Le secrétaire Root et le sénateur Lodge sont deux hommes très distingués, mais ils ne sont pas de ces juristes éminents et impartiaux dont parle le traité. En outre, leurs attaches avec le gouvernement américain en feront inévitablement des fidèles protecteurs de sa cause. Le sénateur Turner n'est même pas une personnalité politique du plus pur caractère ..... En outre, comme représentant d'un état de la frontière, il sera porté à réclamer énergiquement en faveur des intérêts américains.

Le Brooklyn Eagle, dans le langage énergique auquel ont recours même les journaux les plus sérieux des Etats-Unis, exprimait ainsi son opinion :

Le Canada a autant de chances de convaincre les juristes américains de la justice de sa cause que de changer en glace le feu de l'enfer.

Le Commercial Advertiser de New-York dit :

Le secrétaire Root et le sénateur Lodge ont toujours été fermement convaincus que la Grande-Bretagne n'a aucune raison valable de réclamer, en vertu du traité anglo-russe, une partie quelconque de territoire autre que celui dont on lui a de tout temps laissé la tranquille possession. Le sénateur Turner appartient à cette région de l'extrême ouest-septentrionnal où le sentiment public est plus opposé que dans tout le reste des Etats-Unis à l'abandon d'une partie quelconque du territoire de l'Alaska.

Le Literary Digest dit :

L'absence d'un septième commissaire rend presque inévitable un arrêt complet des négociations, et, dans ce cas, la frontière resterait, jusqu'à une nouvelle reprise des pourparlers, en l'état où elle se trouve en ce moment et où les Etats-Unis voudraient qu'elle demeurât.

L'Evening Post de New-York dit :

M. Root, le sénateur Turner et spécialement le sénateur Lodge, manquent des capacités judicatives qui les rendraient aptes à apprécier cette question d'Alaska. Tous les trois se sont prononcés d'une façon non équivoque à l'égard des prétentions canadiennes.

Nous croyons qu'il serait très désirable qu'une indisposition passagère ou l'urgence de quelque autre devoir pressant vinssent à point pour motiver la retraite du sénateur Lodge et son remplacement par un géographe expert en questions historiques.

Le correspondant londonnien du Times de Londres dit :

Si lord Lansdowne a concédé quelque chose, il l'a fait avec le plein consentement du Canada et même à sa prière. Le bureau des Affaires étrangères a toujours tenu compte, peut-être trop scrupuleusement, des avis du gouvernement canadien dans les questions purement canadiennes.

A l'heure qu'il est on se demande quelle attitude le gouvernement se propose de prendre après avoir ainsi embrouillé la question. Pourquoi ne s'est-il pas, dès le début, montré ferme et énergique, comme l'ont fait avant lui les ministères qui ont précédé ceux-ci, et pourquoi n'a-t-il pas insisté pour que le traité Clayton-Bulwer qui nous intéressait—car le Canada avait un intérêt dans la construction du canal du Nicaragua—ne fût pas abrogé avant le règlement équitable du différend, ou au moins avant qu'on fût tombé d'accord sur les moyens propres à amener un règlement de la question de délimitation des frontières de l'Alaska ? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris cette attitude ? Je me refuse à croire que, s'il l'eût fait, le traité, tel qu'il était, eût été abrogé. J'invite l'honorable premier ministre à me reprendre sur ce point. Mais aujourd'hui que le différend a été soumis au jugement de six hommes, que faut-il faire ? Le gouvernement se propose-t-il de participer avec le gouvernement anglais à la nomina-

M. BORDEN (Halifax).

tion des arbitres britanniques ? Je me permettrai de faire observer à l'honorable premier ministre que la question mérite un sérieux examen. Si nous nommons les arbitres, nous sommes sûrs d'avance de ce qui arrivera. Le mieux que nous puissions espérer, c'est un partage égal des voix, mais ce partage égal des voix laissera les choses telles quelles sont présentement, c'est-à-dire que les Etats-Unis resteront en possession du territoire contesté, et que leur position sera même renforcée, car ils pourront dire que le différend a été soumis à un tribunal qui n'a pas pu découvrir si la frontière actuelle est bien ou mal établie. Mais si le Canada ou la métropole nomment des arbitres—j'ai néanmoins des doutes sur la sagesse de cet acte dans les conditions qui nous sont faites—je voudrais qu'on n'imitât point le gouvernement des Etats-Unis dans cette matière. Si nous nommons des arbitres, choisissons des hommes reconnus sans discussion comme des juristes impartiaux. Que les Etats-Unis aient désigné comme arbitres des hommes qui ne nous paraissent pas appartenir à cette catégorie, ce n'est pas une raison pour que nous suivions leur exemple ; agir ainsi ce serait leur pardonner leur conduite par rapport à la nomination de leurs arbitres et nous mettre dans la même position qu'eux.

Je reproche au gouvernement de ce pays de n'avoir fait aucun effort pour éclairer l'opinion publique aux Etats-Unis sur cette question. Si nous avons éprouvé tant de difficultés à obtenir un règlement raisonnable avec les Etats-Unis, c'est principalement parce que les Américains sont presque tous sous l'impression que le Canada veut les tromper avec des prétentions forgées de toutes pièces. Pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas recherché quelque moyen d'instruire là-dessus les citoyens des Etats-Unis ? Il s'est donné beaucoup de peine pour faire connaître la question en Canada sous un jour favorable à sa politique. S'il avait pris quelque soin d'exposer la cause du Canada dans les grands journaux des Etats-Unis, peut-être aurions-nous pu conclure avec ce pays un arrangement meilleur que celui auquel nous sommes arrivés. Je déplore l'état de la question à l'heure qu'il est. Cependant, quelque parti que prenne le gouvernement pour protéger les intérêts du Canada, dans l'extrémité même où il se trouve en ce moment, il recevra de nous le plus cordial appui. C'est une question sur laquelle tous les citoyens doivent s'unir. Si le gouvernement, au moyen d'une résolution de la Chambre ou autrement, désire renforcer sa position, même à cette phase critique des négociations, je crois être autorisé à offrir au nom de l'opposition l'appui le plus cordial de la part de chacun de nous pour soutenir le gouvernement en cette occurrence.

Je n'ai, monsieur l'Orateur, que peu de chose à ajouter. Les délibérations écrites de la conférence intercoloniale nous ont appris que le gouvernement canadien avait proposé la création d'un corps de défense maritime dans nos eaux. Je m'abstiendrai de lire les extraits du procès-verbal ; le très honorable ministre doit se souvenir des termes de la proposition. Le discours du trône est muet sur ce sujet. Je crois que la chose était assez importante pour mériter une mention dans ce discours. L'honorable premier ministre voudrait-il nous donner les renseignements qu'il jugera utile d'apporter aujourd'hui à cette Chambre, afin que nous sachions à quoi nous en tenir à cet égard ?

Le discours du trône consacre un paragraphe à la question des transports et rappelle qu'une immigration considérable se dirige vers nos Territoires du Nord-Ouest. J'ai visité, au cours de l'automne dernier, quelques parties du Nord-Ouest et j'y ai appris avec satisfaction que les Etats-Unis d'Amérique nous fournissent de nombreux immigrants. Nous sommes tous heureux de cette immigration. Ces nouveaux venus sont d'excellentes gens. Comme l'honorable représentant d'Haldimand (M. Thompson) l'a dit avec tant de raison, ils sont habitués à se gouverner, et les institutions représentatives n'ont rien de nouveau pour eux. Je ne redoute pas pour le Canada les conséquences de l'immigration en masse de ces populations dans le Nord-Ouest. Au contraire, je me réjouis de les voir venir à nous en grand nombre et j'espère que leur nombre sera encore plus considérable cette année. Je fais également des vœux pour que le gouvernemnet étudie bientôt la question d'accorder l'autonomie provinciale à ces vastes territoires du Nord-Ouest. Cette contrée se peuple rapidement ; les populations qui l'habitent sont accoutumées à user des prérogatives du gouvernement représentatif, et, pour une bonne part, elles sont mortifiées de ce qu'on ne leur a pas encore donné les droits plus étendus que leurs compatriotes exercent dans les autres provinces du Canada. Je regrette que cette question n'ait pas été touchée dans le discours du trône. Je n'ignore point que l'honorable ministre de l'Intérieur est d'opinion que cette question n'est pas encore mûre. Je ne partage pas ses idées à cet égard et je ne trouve suffisante aucune des raisons qu'il a avancées pour s'abstenir d'agir. J'espère que, malgré le silence qu'il a gardé sur ce sujet dans le discours du trône, le gouvernement se décidera, après un nouvel examen de la question, à proposer un bill pendant cette session parlementaire pour conférer aux populations du Nord-Ouest les plus larges prérogatives du gouvernement autonome.

Au sujet de la question des transports, qui est d'une très grande importance, je vois que le discours du trône contient la déclaration suivante :

> Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatemnt une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Nous serions heureux d'apprendre ce que signifient au juste ces paroles. Ceux d'entre nous qui suivent au jour le jour dans la presse la marche des affaires publiques, savent que des demandes d'autorisation pour la construction de chemins de fer transcontinentaux seront faites au parlement au cours de cette session et la rumeur publique affirme qu'on en sollicitera des octrois ou autres secours ayant pour objet d'aider à exécuter ces entreprises. Je me permettrai de demander à l'honorable premier ministre quelle signification il faut donner à ces paroles. Faut-il croire que ces demandes de chartes seront renvoyées à la commission dont on projette la création, pour y être examinées ? L'à-propos d'accorder des subsides ou autre assistance matérielle pour ces chemins de fer sera-t-il laissé à la décision de la commission ? Si ce n'est là la portée des paroles contenues dans la déclaration ministérielle, nous serions très aises de savoir quelle en est la signification véritable et quel champ doit embrasser le projet qui sera soumis à la Chambre dans ce but.

Je concède volontiers que le gouvernement ne pouvait nous faire dans le discours du trône une déclaration catégorique concernant le régime douanier. Toutefois, M. l'Orateur, je rappellerai que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a parlé devant la Chambre, au cours de la dernière session, de son intention de reviser le tarif douanier à une date assez rapprochée. Je ne veux pas interpréter moi-même les paroles de l'honorable ministre, mais je me rappelle que le député d'Alberta (M. Oliver), adressant la parole à la suite de la déclaration ministérielle, a dit que les propos du ministre des Finances comportaient un avertissement à tous les libre-échangistes du pays, les prévenant que le tarif allait être modifié et modifié dans le sens protecteur. Depuis cette époque, des événements graves que je n'ai pas besoin de rappeler se sont produits à propos de la question fiscale. J'invite l'honorable premier ministre à nous dire s'il faut prendre au sérieux la déclaration formulée dans cette enceinte par le ministre des Finances au cours du débat sur le budget de 1902, et si l'on doit l'accepter comme une promesse publique de reviser le tarif pendant la session qui commence. On a affirmé que la prétendue prospérité dont jouit le Canada dépend directement de l'augmentation de nos échanges commerciaux. Il est vrai que notre commerce a bien grandi depuis 1896, mais le même fait s'est produit dans le monde entier. J'ai tous les chiffres devant moi et je pourrais vous les citer, si je pensais qu'il fût utile de le faire. Le commerce du Canada peut avoir augmenté, mais c'est au détriment de nos industries. Si l'on faisait disparaître brusquement cent fabriques parmi les plus importantes du Canada, le chiffre de nos importations se trouverait augmenté, mais il ne s'ensuivrait pas que le pays fût plus prospère. Pendant deux années consécutives, en 1901 et en 1902, nous avons fait connaître notre programme sur ce point, mais nous n'avons pas encore convaincu nos adversaires de son excellence. Ils l'ont combattu avec acharnement et je crois même qu'ils se combattent entre eux sur ce sujet. Nous maintenons intact le programme que nous avons arrêté en 1901 et en 1902, et si l'on ne nous présente pas une modification du tarif dans le sens indiqué par la résolution que nous avons soumise à la Chambre, nous ferons une nouvelle affirmation de nos principes dans un ordre du jour que la Chambre sera invitée à voter. Je suis heureux de pouvoir dire que nous avons fait une recrue au sein du cabinet même, je veux parler du nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) qui, pendant que son collègue le ministre des Finances pérorait dans le comté d'Yarmouth en faveur d'un abaissement du tarif, déclarait, lui, aux électeurs de Maisonneuve, qu'il était partisan d'une protection légitime pour les industries du Canada. Voilà une déclaration très importante, et la signification de ce langage acquiert une portée encore plus considérable, puisque le ministre fait intervenir le chef du cabinet pour l'appuyer :

> Je suis, comme toujours, en faveur d'une protection légitme de nos industries nationales, et comme mon chef sir Wilfrid Laurier, je demanderai et j'exigerai que les intérêts des différentes classes de la population soient protégés.

Cette profession de foi n'est pas pour plaire à l'honorable ministre des Finances, s'il faut en juger par les déclarations qu'il a faites dernièrement dans la Nouvelle-Ecosse; mais, naturellement, l'honorable ministre serait peut-être disposé à tenir un langage tout différent aux populations de Québec et d'Ontario, et je ne m'étonnerais pas que devant les électeurs de Maisonneuve il dise exactement comme son collègue de la Marine.

Enfin, monsieur l'Orateur, il y aurait aussi quelques mots à ajouter sur d'autres sujets, mais pour ne pas retenir la Chambre plus longtemps aujourd'hui, je me bornerai à ces observations. J'ai appris avec plaisir par le discours du trône que le gouvernement se proposait de soumettre à la Chambre un projet de loi concernant l'immigration des Chinois. Je me souviens qu'en 1896 mon très honorable ami a fait sur cette question des promesses catégoriques au peuple de la Colombie-Anglaise. Il a déclaré que la question concernait peu les populations de l'Est, mais que sur ce point précis de l'immigration des Chinois, le vœu des libéraux de la Colombie Anglaise serait exécuté. Eh bien ! la très grande majorité des députés de cette province est libérale, et ces messieurs ne se sont pas gênés d'exprimer leur opinion sur cette question dans la Chambre. Cependant, nous n'avons pas encore vu le moindre projet de loi sur l'immigration chinoise. J'ai plaisir à constater que le gouvernement se

décide enfin à s'occuper de la question ; quant à nous, nous sommes tous disposés d'avance à accueillir dans le meilleur esprit toute mesure raisonnable qu'il plaira au gouvernement de soumettre à l'approbation de la Chambre. La population de la Colombie Anglaise, ou du moins une bonne partie des habitants de cette province, ont sur ce sujet des idées bien arrêtées, et ceux qui, comme moi, sont partis de la côte de l'Atlantique pour visiter la Colombie Anglaise comprennent pourquoi les habitants de l'est n'ont qu'une notion imparfaite du véritable état de choses qui règne là-bas. Il ne suffit pas d'étudier la question dans les rapports des commissions d'enquête ou autrement, mais il faut encore aller se renseigner sur place, écouter les plaintes qu'exhalent toutes les classes de la population de la province, pour se faire une juste idée des intérêts nombreux et importants qui se rattachent à ce problème, par rapport à la Colombie Anglaise. Le discours du trône ne contient aucune indication de la nature du projet ministériel, mais nous nous réservons de l'examiner et de le critiquer, s'il y a lieu, lorsque le gouvernement le soumettra à la discussion. En attendant, nous offrons au gouvernement nos félicitations pour s'être décidé, après sept ans de délai, à faire un effort sérieux pour régler cette question si importante pour l'Ouest.

Monsieur l'Orateur, je termine. J'exprime la confiance que le chef du gouvernement jugera utile de fournir à la Chambre tous les renseignements que l'intérêt bien compris du pays lui permet de publier concernant les matières que j'ai signalées ; surtout, j'espère qu'il pourra, au sujet de la question de l'Alaska, parler ouvertement et en toute sincérité au peuple du Canada, afin que nous sachions dans quelle situation nous nous trouvons et vis-à-vis des Etats-Unis et vis-à-vis du gouvernement impérial sur une question d'un si haut intérêt pour le peuple canadien, exposé qu'il est à se voir arracher une partie de son territoire.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Avant d'aborder les sujets sur lesquels j'aurai à m'exprimer tout à l'heure en réponse aux observations du chef de la gauche, je considère qu'il est de mon devoir, et ce m'est aussi un réel plaisir, de remercier mon honorable ami (M. Borden) pour les paroles trop aimables qu'il a dites à mon sujet. Je remercie également ses amis de la façon bienveillante dont ils ont accueilli ces remarques. Je me réjouis de cet incident comme d'une nouvelle preuve de la cordialité des rapports dans la vie parlementaire britannique et je constate avec bonheur que mon ami n'est pas de ceux qui peuvent en laisser oublier les traditions. J'ai confiance que, dans ce pays, on sera toujours prêt à se concéder le droit de différer honnêtement d'opinion et à admettre que si l'on peut être divisé sur plusieurs questions, il est un sujet qui réunira toujours l'unanimité : le respect que se doivent les uns aux autres les membres de la Chambre.

Je désire aussi remercier mon honorable ami de l'allusion sympathique qu'il a faite à la mémoire de nos collègues que la mort nous a enlevés depuis la dernière session. Je l'en remercie d'autant plus que je ne saurais rien ajouter à ce qu'il a si bien dit.

J'applaudis aux remarques élogieuses qu'il a bien voulu faire à l'endroit de l'honorable député qui a proposé l'adresse et de celui qui a appuyé cette proposition. L'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) et l'honorable député de Saint-Jean-Iberville (M. Philippe Demers) sont encore de jeunes représentants, et bien qu'ils soient encore au début de leur carrière parlementaire, ils ont déjà conquis une place d'honneur dans les rangs de la députation. Il nous a déjà été donné de les entendre, nous savions ce qu'ils étaient et ce qu'ils pouvaient faire ; aussi, les discours qu'ils viennent de prononcer ont-ils causé de l'admiration et non de la surprise.

Je dois cependant contredire les déclarations faites par mon honorable ami (M. Borden) sur les points fondamentaux de son discours, bien que je concède qu'il les ait formulées dans le meilleur style parlementaire. Sur un ou deux points, il s'est laissé entraîner à une critique exagérée et même malicieuse. Je m'empresse d'ajouter que mon honorable ami n'est pas, de son naturel, la moitié aussi méchant qu'il veut bien le faire paraître lorsqu'il parle au nom de l'opposition dans cette enceinte. La nature l'a doué d'un grand sens d'honnêteté et de justice, et je crois que s'il pouvait s'exprimer, à son siège, avec une vraie sincérité, il modifierait certaines opinions qu'il lui arrive parfois d'émettre. Mais mon honorable ami appartient à un parti qu'une trop longue possession du pouvoir a confirmé dans la croyance qu'il était né pour régner. Regardant l'exercice de l'autorité comme leur attribution exclusive, ces messieurs en sont venus à considérer comme un vol toute victoire politique remportée sur leur parti. Aussi, chaque nouvelle défaite ajoute-t-elle à leur mauvaise humeur, et, comme Rachel pleurant ses enfants, ils refusent d'être consolés.

Mon honorable ami m'a demandé des explications sur différents sujets mentionnés dans le discours du trône et même sur quelques-uns dont le discours ne parle point. Il m'a particulièrement pressé de lui fournir quelques éclaircissements sur l'état de la question d'Alaska. Je ferai les déclarations franches et nettes qu'il me demande.

Enfin, il a été conclu un traité en vue du règlement de cette épineuse question pendante depuis des années. Telle est l'importance de cette question, que si elle n'est pas réglée, elle peut entraîner des conséquences très sérieuses et même très dangereuses. L'ambassadeur de Sa Majesté à Washington a négocié un traité avec le secrétaire d'Etat de la République américaine

pour le règlement de cette question. Au sujet du traité lui-même, je dois dire que, dans mon opinion, il est éminemment juste, si j'en excepte un point très secondaire auquel je toucherai tout à l'heure. Le traité soumet la question de frontière à un tribunal composé de six juristes distingués et impartiaux, c'est-à-dire que la commission aura pour tâche de déterminer quelle est la frontière telle que l'a créée le traité conclu en 1825 entre l'Angleterre et la Russie. Ce n'est pas un compromis, ce n'est pas un arbitrage ; il n'y a ni acquisition ni abandon de territoire ; il s'agit simplement d'une interprétation légale de ce qu'est vraiment la frontière, chaque partie s'engageant d'avance à accepter la limite qui sera déterminée, que celle-ci entraîne un gain ou une perte pour l'une ou l'autre partie. C'est là, à mon avis, une grande victoire remportée sur les prétentions bien connues des Etats-Unis. Jusqu'à présent, les Etats-Unis avaient refusé avec obstination de soumettre le différend à un arbitrage quelconque dont la sentence pourrait leur faire perdre une partie du territoire qu'ils occupent. Cette question est une de celles dont la Haute Commission conjointe eut à s'occuper en 1898. Elle a fait le sujet de longs et fréquents débats au sein de la commission, et chaque fois nous nous sommes heurtés à cet obstacle: les Etats-Unis exigeaient avant tout autre arrangement, que nous reconnaissions les droits qu'ils prétendaient avoir à la possession des territoires qu'ils occupent. La question est particulièrement sérieuse parce qu'il est possible que la frontière, telle qu'elle aura été déterminée par la commission, fasse voir que l'une des parties contractantes était en possession d'une bande de territoire qui appartenait réellement à l'autre partie. Citons, par exemple, la ville de Skagway, qui est en ce moment en la puissance des Etats-Unis. Il est possible que la frontière qui sera délimitée par cette commission indique que Skagway n'appartient pas aux Etats-Unis, mais à la Grande-Bretagne. Jusqu'à présent, les Etats-Unis n'ont pas voulu d'un traité qui mît en danger le droit de possession qu'ils croient avoir sur Skagway ou sur tout autre territoire semblablement situé. Ils exigeaient que, à tout événement, on leur laissât Skagway et les autres territoires qu'ils possèdent. La commission conjointe avait proposé, en 1898 et en 1899, au cours des conférences qui eurent lieu à Washington, que le précédent du Vénézuéla fût suivi, car les deux cas étaient à peu près semblables. Dans le traité vénézuélien on avait posé comme règle le principe suivant—les parties adoptèrent trois principes, mais je me bornerai à vous en citer un, qui suffit à ce débat :

En déterminant la frontière, si le tribunal découvre que le territoire appartenant à l'une des parties se trouvait, à la date de ce traité, occupé par un sujet ou par un citoyen de l'autre partie, le tribunal décidera du sort de cette occupation suivant les dictées de la raison, de la justice et de la loi internationale.

Sir WILFRID LAURIER.

Cette règle nous parut assez équitable. Nous en proposâmes l'acceptation aux commissaires américains ; ils ne voulurent y consentir qu'à la condition qu'on y ajoutât cette clause :

Que toutes les villes et tous les établissements situés près des eaux de marée, et créés sous l'autorité et sous la juridiction des Etats-Unis à la date de ce traité, demeurent sous l'autorité et sous la juridiction des Etats-Unis.

Nous n'avons pas voulu accepter cette condition. Les Etats-Unis l'ont maintenue de 1899 à 1903 ; mais dans le traité qui a été négocié et signé par sir Michael Herbert et M. John Hay, cette clause a été supprimée ; aujourd'hui, les Etats-Unis consentent à un arbitrage avec le Canada sans aucune telle condition; ils reconnaissent que les deux parties devront se soumettre à la décision qui sera rendue par ces six juristes de renom.

Il me paraît que nous ne pouvions obtenir de plus grand avantage que celui qui nous est conféré dans ce traité. Comme l'a dit l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) nous ne voulons pas de territoire qui ne soit nôtre, et nous entendons conserver intégralement tout celui qui nous appartient. Nous sommes prêts à nous soumettre aux décisions de la commission. Nous pouvons y perdre ou nous pouvons y gagner. Si la sentence est contre nous, nous en accepterons les conséquences ; si elle nous est favorable, nos adversaires devront en accepter les conséquences. Voilà dans quelle condition le Canada se présentera devant le tribunal qui aura à trancher la question. Le traité, ou du moins cette partie du traité, ne donne aucun avantage particulier à une partie sur l'autre. Les journaux ont affirmé que le Canada a fait abandon de ses droits. Je suis fier de dire, et ce sera le sentiment unanime du pays, que ce traité ne sacrifie pas une parcelle des droits du Canada. Il est juste et honorable pour les deux pays, et je suis très heureux que la nation américaine y ait donné son adhésion.

A l'égard de la composition du tribunal, l'article du traité qui l'établit stipule que le tribunal sera composé de six juristes distingués et impartiaux dont trois seront désignés par les Etats-Unis et trois par la Grande-Bretagne ; par conséquent, nous aurons un tribunal équitable. Si les deux parties nomment des juristes impartiaux, le tribunal offre toutes les garanties possibles d'équité. J'ai dit qu'il y avait une légère imperfection dans le mode de composition du tribunal, et c'est la seule que je voie : cette composition n'assure pas une solution finale. S'il y avait sept ou même cinq juristes, un partage inégal des voix serait inévitable et l'opinion de la majorité constituerait une sentence finale ; mais avec la composition actuelle du tribunal, il est possible que trois des commissaires soient d'un avis et trois d'un avis contraire, et dans ce cas, il n'y aurait

aucune décision. Mais même alors, nous aurions atteint ce but auquel mon honorable ami (M. Borden) attache une certaine importance—celui d'avoir renseigné le mieux possible l'opinion publique des Etats-Unis, d'Angleterre et du Canada sur le mérite de cette question. Toutefois, je vous dirai que, pour ma part, je n'appréhende rien de tel. Il me semble que six hommes impartiaux devraient pouvoir trouver une solution à une difficulté de ce genre.

Je partage l'avis de mon honorable ami quand il nous conseille de désigner comme commissaires, si nous sommes appelés à ce faire, non des hommes ayant une opinion préconçue, mais les plus capables et les plus droits qui se puissent trouver dans l'empire britannique. Nous avons cru un moment, que tant du côté américain que du côté anglais on choisirait les juristes parmi les membres de la magistrature. Nous aurions été heureux que le président jugeât bon de confier la charge de commissaire à des juges de la cour Suprême des Etats-Unis.

Me voici arrivé au point le plus délicat de la question, le seul sur lequel j'éprouve quelque gêne à m'exprimer. La presse a dit que le président avait choisi des hommes qui ne sont pas des juges et qui, à cause de leurs antécédents, ne sauraient être appelés des juristes impartiaux. J'ignore si M. Root, le secrétaire d'Etat à la guerre, a jamais fait connaître son opinion à ce sujet ; mais il fait partie du gouvernement de M. Roosevelt, et il a paru étrange à certains d'entre nous qu'une personne appartenant à la partie en instance devant le tribunal, soit appelée à siéger comme juge dans la cause. A l'égard de M. Turner, il est exact, je crois, qu'il a critiqué les prétentions du Canada. Toutefois, je n'ai vu aucune déclaration de sa part, excepté les propos que la presse a pu publier. Quant à M. Lodge, il s'est certainement servi d'un langage tel qu'il nous porte à douter de la sagesse de sa nomination comme membre du tribunal. Nous avons fait à l'Angleterre, à ce sujet, toutes les représentations utiles. La correspondance échangée n'a été arrêtée qu'hier, et il m'est encore impossible à cette heure de la déposer sur le bureau de la Chambre. Peut-être vaudrait-il mieux que je n'en dise pas davantage, jusqu'à ce que la correspondance soit apportée, afin de permettre aux députés de juger plus exactement de notre attitude. Je n'irai pas plus loin pour le présent ; mais dans quelques jours je déposerai toute la correspondance échangée sur ce sujet. Je crois qu'il me sera permis de communiquer au parlement toutes les pièces de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Grande-Bretagne depuis la date de l'ajournement de la haute commission conjointe à Washington, en 1899.

Mon honorable ami m'a invité à lui donner quelque information sur notre commerce avec l'Allemagne. Il est juste que je satisfasse sur ce point le désir de mon honorable ami. Il a attiré l'attention du gouvernement sur un paragraphe contenu dans le livre bleu contenant les délibérations de la conférence impériale ; ce paragraphe se lit comme suit :

Dans le débat relatif à la question de commerce préférentiel, la conférence a aussi examiné le point soulevé par le gouvernement de la Confédération australienne au sujet de la perte possible par les colonies du traitement de la nation la plus favorisée dans les pays étrangers, dans le cas où elles consentiraient à une préférence en faveur des marchandises anglaises. Considérant que les exportations des colonies dans les pays étrangers consistent presque exclusivement en produits alimentaires et et en produits bruts utilisés dans différentes industries, il n'y a pas lieu de craindre un traitement abusif sérieux de la part de ces pays, et considérant d'autre part que les exportations des pays étrangers comprennent principalement des articles fabriqués, on a estimé que si cette distinction abusive au préjudice des colonies se produisait, celles-ci avaient entre les mains une arme efficace pour se défendre.

Mon honorable ami a dit il y a un instant : " Si vous aviez à votre disposition le moyen de répondre efficacement à l'attitude hostile de l'Allemagne, pourquoi ne vous en serviez-vous pas ? " La réponse est facile. Mon honorable ami n'a pas oublié qu'il a demandé l'année dernière, le dépôt de la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et les autorités allemandes. Nous ne pouvions pas, à cette époque, publier cette correspondance, car elle n'était pas complète; mais elle l'est aujourd'hui, et dans quelques jours nous la déposerons sur le bureau de la Chambre. J'ajoute que mon honorable collègue, le ministre des Finances, donnera sur ce sujet de nouvelles explications au cours du débat sur le budget.

Mon honorable ami a aussi demandé le dépôt de la correspondance échangée avec les gouvernements de Terre-Neuve et d'Angleterre, relativement au nouveau traité que le gouvernement de Terre-Neuve a négocié avec les Etats-Unis. Je déposerai avec plaisir toute correspondance en la possession du gouvernement. A l'égard de l'attitude que nous avons prise par rapport à cette question, je dirai que le sujet a longtemps occupé l'attention du gouvernement, dont les efforts ont été par la suite couronnés de succès ; nous avons obtenu l'assurance que si Terre-Neuve est autorisée à négocier avec les Etats-Unis un traité de commerce, il ne contiendra aucune clause qui soit préjudiciable au Canada et que le traitement accordé aux Etats-Unis sera concédé également à la Confédération canadienne.

Mon honorable ami a aussi prétendu que le moment est venu d'entamer de nouvelles négociations dans le but de faire entrer Terre-Neuve dans la Confédération. Je dois dire que le gouvernement de sir Mackenzie Bowell a laissé échapper une belle occasion de régler cette question, car, à cette époque-là, les négociations étaient fort avancées ; et

si le Canada eût fait preuve d'un peu plus de générosité à l'endroit de Terre-Neuve, la question, ce me semble, eût été alors résolue. Mais je ne saurais blâmer bien sévèrement sir Mackenzie-Bowell de n'avoir pas tranché cette question quand il lui était possible de le faire parce que, tant qu'il ne sera pas vidé, le différend relatif au French Shore entravera toujours sérieusement l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Je suis d'avis que cette île devrait faire partie du Dominion, et, pour favoriser cet heureux résultat, je serai toujours enchanté de rencontrer les représentants de Terre-Neuve. Mais dans le cas même où il serait en mon pouvoir de résoudre ce problème, mon hésitation serait très grande à le faire, à moins qu'on ne supprimât la si brûlante difficulté du French Shore, faisant ainsi disparaître une source d'ennuis probables pour le Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que mon honorable ami ne m'a pas parfaitement compris. J'ai dit que le gouvernement actuel devrait prendre l'initiative en cherchant à faire aplanir cette difficulté dans le but de faire entrer Terre-Neuve dans la confédération.

Le PREMIER MINISTRE : La correspondance, lorsqu'elle sera déposée, fera voir qu'il a été fait quelque chose dans ce sens. Mon honorable ami a également signalé à mon attention la question du transport et m'a demandé de lui expliquer un paragraphe du discours de Son Excellence, qui a trait à ce problème. Ce paragraphe se lit comme suit :

> La grande affluence de peuple dans nos Territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers. Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

La demande de mon honorable ami est bien naturelle. Ce passage exprime deux pensées : tout d'abord, le peuplement rapide des Territoires du Nord-Ouest exige impérieusement qu'on pourvoie sans tarder à l'établissement de voies qui mettent les diverses parties de la prairie en communication directe avec les ports maritimes. On nous a saisis d'une foule de projets, mais à l'heure présente, le gouvernement n'est lié par aucun engagement ; la question est trop importante, elle est trop grosse de dangers, elle entraîne de trop grandes dépenses pour que le gouvernement tente l'entreprise à la légère, et nous avons cru avant de rien décider, qu'il convenait d'attendre l'ouverture du parlement pour prendre l'avis de nos amis et celui des Chambres. Mais nous prévenons le parlement du Canada—et fort à propos, je crois—qu'il va falloir faire de nouveaux sacrifices pour faire face aux exigences nouvelles résultant du développement de notre pays. Quelle ligne de conduite devrons-nous suivre ? Le gouvernement devra-t-il contribuer à ces travaux, les favoriser de son aide ? Ou bien encore de quelle manière les favorisera-t-il ? Voilà autant de questions qui se posent naturellement, auxquelles nous n'avons pas encore répondu, et au sujet desquelles il nous faudra prendre non seulement l'avis de nos amis, mais encore celui de tout le parlement. Et ce n'est pas tout.

J'appelle l'attention sur la dernière partie de ce paragraphe :

> Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Quel est le sens de ce passage ? La Chambre n'ignore pas que nous avons dépensé des sommes considérables dans le but de parer à l'encombrement qui se produit chaque année à la tête du lac Supérieur, et d'établir des têtes de lignes dans nos différents ports. C'est ainsi que nous avons fait de fortes dépenses à Port-Colborne, à Montréal, à Québec et à Saint-Jean, N.-B. On nous demande de faire de nouvelles dépenses en ces mêmes endroits et ailleurs aussi ; on va demander au parlement de faire de nouveaux sacrifices. Mais avant de nous engager dans de nouvelles dépenses, soit à Port-Arthur, soit à Port-Colborne, à Montréal, à Trois-Rivières, à Québec ou à Saint-Jean, nous croyons qu'il est de la plus haute importance qu'une commission d'experts, composée des hommes les plus expérimentés du pays, soit instituée pour nous renseigner complètement sur nos besoins, de sorte que lorsqu'on viendra nous demander de voter de nouveaux deniers, le parlement sache exactement ce qu'il faut et de quelle façon se fera la dépense. Il me semble que la députation tout entière saisira la sagesse de cette mesure.

L'honorable M. HAGGART : Ce rapport nous sera-t-il soumis à cette session-ci ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est plus que je ne saurais dire. La composition de la commission sera vraisemblablement annoncée lundi, mais je ne suis pas en mesure de dire si elle fera son rapport au cours de la présente session.

Mon honorable ami a consacré une importante part de son discours à la conférence tenue à Londres l'été dernier, et dont à l'entendre, les résultats ont été négatifs. Je ne partage pas son opinion. Non, elle n'a pas été stérile cette conférence de Londres à laquelle ont pris part les représentants de toutes les colonies autonomes. Il est vrai cependant qu'elle n'a pas été suivie des résultats qu'espéraient les esprits étroits qui cherchaient à ramener l'Angleterre à sa po-

litique funeste du dix-huitième siècle, dont l'objet était d'accabler les colonies de fardeaux qu'elles n'étaient point tenues de supporter ; à une politique dont on avait abusé dans le temps, et qui avait provoqué la séparation violente des colonies d'Amérique de la mère patrie. Cette conférence a clairement défini le principe sur lequel l'empire britannique peut seul reposer : c'est-à-dire que l'empire se compose d'une multitude de nations libres soumises à un même souverain, mais qui, avant tout, se doivent à elles-mêmes.

On nous avait invités à discuter trois sujets : les relations commerciales, politiques et militaires qui devraient exister entre la Grande-Bretagne et ses colonies. Pour l'instant, je dirai peu de choses des relations commerciales, parce que je crois qu'il nous sera loisible de les traiter plus à fond plus tard, lorsque mon honorable collègue des Finances fera son exposé budgétaire,—et je me crois autorisé à dire que ce sera à une date très rapprochée. Néanmoins, je vais renseigner mon honorable ami (M. Borden) sur une couple de matières qu'il ne paraît pas posséder parfaitement. Il dit que les représentants du Canada ne semblent pas avoir soumis de propositions à la conférence. Or, M. l'Orateur, nous nous sommes rendus à la conférence sans avoir la moindre proposition à y soumettre ; nous y sommes allés dans le but d'entendre et d'étudier les avis des autres, mais il est arrivé que nous avons eu des avis à donner et des propositions à soumettre. La résolution relative au commerce, que la conférence a votée, était l'œuvre de mon collègue des Finances. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, a présenté une résolution portant sur la réduction du port des journaux et revues publiées dans les limites de l'empire ; je constate avec plaisir que cette résolution a déjà commencé à porter des fruits, et que mon honorable ami a pris des mesures pour que sa proposition ne reste pas lettre morte. C'est encore le directeur général des Postes qui a fait adopter la résolution tendant à faire adopter le système métrique dans toutes les parties de l'empire britannique. Il va sans dire que ces diverses questions n'étaient que d'importance secondaire. Quant à la question principale, elle donnera lieu à un débat particulier ; je me bornerai donc, pour l'instant, à dire que l'état de choses qui existait en Angleterre en 1897, n'était plus le même en 1902-3. En 1897, la Grande-Bretagne n'avait aucun moyen,—si je puis m'exprimer ainsi,—d'effectuer un traité de réciprocité ; mais les circonstances ne sont plus les mêmes : la mère patrie a imposé un droit sur les céréales, elle peut maintenant venir au-devant de nos désirs et peut-être consentir à une réciprocité de commerce avec nous. C'est pour cela qu'en 1902-3 nous avons tenu un autre langage qu'en 1897. Nous ne sommes pas dans la situation de mouches sur une roue—nous sommes de notre époque et, comme les circonstances ont changé, nous avons profité de l'occasion pour saisir le parlement anglais de nos aspirations. Y gagnerons-nous, c'est ce que nul ne sait encore. Le chancelier de l'Echiquier d'Angleterre n'a pas encore fait son exposé budgétaire. Dans quelques semaines, dans quelques mois, nous verrons ce qui se sera fait, et il sera alors temps d'agir.

Vint ensuite l'étude des relations politiques. Celles qui existent actuellement entre le Canada, les colonies en général et la mère patrie donnent pleine satisfaction, elles ne sauraient guère être meilleures, et chaque fois qu'on a tenté de les améliorer, on est entré dans le domaine de l'utopie. Je passerai donc ce sujet sous silence pour en aborder un autre que l'honorable député d'Haldimand a développé : celui de nos relations militaires avec la mère patrie. Il existe aujourd'hui en Angleterre une école qui se recrute surtout dans le monde officiel, et qui, depuis des années, s'efforce de faire entrer le Canada dans les rouages militaires de la Grande-Bretagne. Cette école a fait connaître ses vues et ses aspirations par l'entremise du très honorable St. John Brodrick, secrétaire d'Etat à la Guerre, et de lord Selborne, premier lord de l'Amirauté, mais, ne pouvant partager son avis, nous avons dû repousser ses propositions.

Dans notre pays même, je ne l'ignore pas, il y a des gens qui, sous prétexte que le Canada est une partie intégrante de l'empire, prétendent que nous devrions assumer notre part de la dépense colossale qu'entraîne l'entretien des forces militaires indispensables au maintien de la suprématie de l'Angleterre. Ce raisonnement, dont je ne puis saisir la puissance, impliquerait que la Grande-Bretagne et le Canada se trouvent sur un pied d'égalité, quand on sait qu'il n'en est rien. L'Angleterre a des pouvoirs qui nous manquent ; pour n'en mentionner qu'un seul, elle a celui de conclure des traités, et nous ne l'avons pas. Les pouvoirs n'étant pas également étendus, les obligations ne sauraient l'être davantage. Ce raisonnement signifierait que les intérêts du Canada et de la mère patrie sont en tous points identiques ; mais l'expérience est là pour démontrer qu'il n'en est pas ainsi. Il arrive souvent que ces intérêts sont diamétralement opposés ; la preuve s'en trouve dans le fait que de toutes les nations autonomes qui composent l'empire, il n'en est pas deux qui aient adopté la même politique fiscale. Ce raisonnement ferait encore supposer que la Grande-Bretagne et le Canada sont dans un même état de développement ; or M. l'Orateur, nous savons trop bien que notre pays est soumis à des obligations qu'on ne connait pas dans la mère patrie. Notre situation géographique, l'immense étendue de notre pays et le peu de densité de notre population nous imposent des devoirs, nous créent des difficultés, nous obligent à faire des travaux qui, en Angle-

terre, incombent à l'initiative privée. Bien qu'il y ait inégalité entre la situation de la mère patrie et celle de la colonie, la fierté nationale de cette dernière est aussi grande, ses droits constitutionnels lui sont aussi chers ; et c'est précisément cela qui nous a empêchés de prêter l'oreille aux propositions qui nous étaient faites. J'estime que, en tant que nation—et c'est ce que nous prétendons être—nous devons nous charger de notre propre défense, et s'il faut pour cela accroître notre puissance militaire et maritime, je suis persuadé que le parlement et la nation se feront un plaisir de fournir les deniers nécessaires. Mais je ne crois pas qu'à l'heure présente la nation canadienne soit disposée à faire des sacrifices pécuniaires en faveur d'une organisation militaire qui lui est étrangère. Lorsque, en 1899, nous avons pris part à la campagne sud-africaine, nous l'avons fait de notre plein gré, libres de toute contrainte, et simplement parce que nous avons cru qu'il était juste et convenable d'agir ainsi—et l'Angleterre, rendons-lui cet hommage, n'a pas songé non plus à exiger notre concours. Nous avons refusé de nous lier pour l'avenir, et nous nous maintenons aujourd'hui dans l'attitude que nous avons prise dans le temps.

Le représentant d'Haldimand nous a entretenus, il y a quelques instants, de la prospérité qui règne dans le pays ; il nous a fait un tableau vraiment superbe de la situation du Canada à l'aurore du vingtième siècle, et il s'est servi de couleurs vives, mais assez discrètes, toutefois, pour représenter le développement de notre commerce et de notre agriculture, l'accroissement de notre population ainsi que la multiplication de nos industries. Sur chacune de ces matières le leader de l'opposition a cru devoir garder un silence prudent. Bien que le progrès du pays constitue un sujet inspirant, il ne dit cependant rien à mon honorable ami ni à ses partisans ; s'il leur était donné de pouvoir dire que le pays est en proie à la pauvreté, à la misère, à la ruine, leur joie ne connaîtrait plus de bornes. La prospérité du pays les rend muets, tandis que son malheur provoquerait chez eux une joie bavarde qui se prolongerait jusqu'à la fin de la session. Il y a quelques semaines, mon honorable ami est allé faire de la propagande en certaine partie de la province d'Ontario ; il s'est bien gardé d'y parler de la prospérité du pays, il a plutôt insisté sur les prétendues dissensions qui règneraient dans les rangs libéraux. Ce doit lui être chose facile que de traiter un sujet comme celui-là, lui qui parle au nom d'un parti dont, depuis une dizaine d'années, les chefs nous ont donné le spectacle de l'entente proverbiale qui existe entre chien et chat. L'honorable député est retourné dans l'Ontario ces jours derniers, et pareil à la dernière rose d'été, il a été, de tous les chefs conservateurs, le seul à s'épanouir. Je ne lui en fais point reproche, mais je tiens à lui dire que libéraux et conservateurs n'apprécient pas pareillement les divergences qui se manifestent dans les opinions d'hommes professant la même allégeance politique. La puissante organisation qu'est l'Association conservatrice a établi en principe que tous les esprits doivent être fondus au même moule, que chaque rouage doit évoluer dans la même rainure, et que si l'un de ses membres fait une chose, les autres, nouveaux moutons de Panurge, sont tenus d'en faire autant. Les libéraux ne sont pas encore parvenus à ce degré de perfection ; ce n'est pas ainsi que l'on procède dans nos rangs, tout unis que nous sommes.

M. COCHRANE : Disputez-vous hardiment ; tout ira bien.

Le PREMIER MINISTRE : Assurément ; il peut surgir de légers différends parmi nous que nous réglons ensuite à l'amiable. Mais nous ne sommes pas en proie aux violentes discussions qui régnaient dans les rangs de nos adversaires à l'époque où ils détenaient le pouvoir ; quand la force des arguments ne réussissait pas à apaiser leurs querelles, ils se battaient à coups de poings, et les murs de la chambre du conseil pourraient témoigner des luttes homériques qui s'y sont livrées de leur temps. Au cours de la campagne qu'il a faite ces jours derniers, mon honorable ami a déclaré ne pas connaître la politique du parti libéral. Pareille ignorance a lieu d'étonner, car, si je ne me trompe, voici sept ans que l'honorable député siége en cette Chambre ; pareille ignorance me surprend, car voici six années que la politique du parti libéral est en vigueur. Lorsqu'on l'a énoncée en cette enceinte, on l'a débattue, on l'a critiquée ; elle a subi les attaques de mon honorable ami et de ses partisans. Et faut-il penser qu'il ne savait pas ce qu'il disait cet honorable ami qui, depuis lors, n'a cessé d'assaillir la politique du parti libéral ? Le public a assurément intérêt à ce qu'un député aussi éminent que mon honorable ami sache ce qu'est la politique du parti libéral. L'honorable député n'ignore pas, sans doute, qu'il y a dans nos rangs des personnes qui estiment que le libre-échange est la meilleure, la plus saine des doctrines économiques, et que d'autres donnent la préférence à la protection. A qui s'étonnera de trouver des libre-échangistes et des protectionnistes suivant le même drapeau, je dirai que le propre de l'homme d'état, c'est d'accorder les principes les plus divers et, de la diversité des opinions, de créer une politique satisfaisante pour la nation, se rappelant qu'il n'y a pas de droits absolus en ce pays, mais que tous les droits sont subordonnés à l'intérêt général. Libre-échangistes comme protectionnistes, que mon honorable ami le sache bien—et je crois en ceci faire preuve de plus de franchise que nos adversaires—nous sommes tous d'avis qu'il est aussi peu sage qu'impossible, à l'heure présente, d'appliquer absolument en ce pays la doctrine du libre-échange ou celle

de la protection. Nous avons réalisé notre doctrine en l'an 1897, en établissant un tarif qui sera connu dans l'histoire sous le nom de tarif Fielding. Ce tarif, ainsi que le démontrent l'expérience de ces années dernières et la prospérité inouïe qui a suivi sa mise en vigueur, répond parfaitement aux besoins du pays.

Le leader de l'opposition prétend avoir fait une recrue dans la personne de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui, dit-il, est un protectionniste ; mais s'il avait bien voulu nous lire le discours de mon honorable ami, il aurait cité le passage où mon collègue dit que le tarif actuel est assez protecteur pour le satisfaire, pour satisfaire quiconque fait passer l'intérêt du pays avant celui des partis politiques. Et l'honorable député ajoute que, sur cette question, nous différons d'opinion ; or, que dirait-il si je lui désignais un homme, et non pas un parti, qui ne fût pas d'accord avec lui-même sur cette même question ? Prétendra-t-il qu'il ne se peut pas qu'un individu professe des opinions diverses sur cette seule question ? Qu'il y ait divergence d'opinion au sein d'un parti, cela se conçoit aisément, mais la chose devient plus étrange lorsqu'il s'agit d'une seule personne. Eh bien ! pendant les premières semaines qui ont suivi mon retour d'Europe, j'ai eu le plaisir de lire les discours de mon honorable ami et j'y ai relevé ses propres contradictions sur ce même sujet. Il modifie ses opinions selon les lieux où il se trouve. Toutefois, pour arriver à amuser ses différents auditoires, il faut bien lui rendre cet hommage qu'il a accompli certains tours d'acrobatie dont je ne le croyais pas capable. Qu'on me permette de citer ses propres paroles. L'an dernier, il a formulé ici même ce qui, à son avis, devrait être la meilleure politique fiscale pour le Canada. C'est un jeune chef ; il cherche naturellement à plaire à tous ses amis, et je me plais à le reconnaître, il y réussit à merveille. Voulant formuler un programme politique dont il pût se servir pour se présenter devant le peuple, il proposa la résolution suivante :

Cette Chambre, considérant que le tarif actuel n'a pas donné satisfaction, est d'opinion que ce pays a besoin d'une politique fiscale déterminée et qui acorde une protection "adéquate" au travail, aux produits agricoles et à l'industrie manufacturière, de façon à conserver aux Canadiens le marché du Canada.

"Protection adéquate".... .. ....Autrefois, on appelait cela la Politique Nationale. Mais c'est la même vieille haridelle qui nous revient sous un harnachement nouveau : "la protection adéquate". Que l'on dise protection "adéquate" ou politique nationale, il faut encore savoir ce qu'on entend par une "protection adéquate". Or, le leader de l'opposition ne nous a laissé aucun doute sur ce qu'il entend par là, car au cours des remarques qu'il a faites à l'appui de sa résolution il a dit :

On constate que la moyenne des droits canadiens sur l'exportation totale des Etats-Unis est de 12½ pour 100, et les marchandises passibles de droits, de 24:83, tandis que la moyenne des droits américains sur les importations totales est de 28:91, et sur les marchandises passibles de droits, de 49:83, soit plus du double des droits canadiens dans les deux cas. Comme on l'a déjà fait remarquer, les Etats-Unis accaparent les trois-quarts de nos importations d'articles admis en franchise, pendant que l'Angleterre doit se contenter de 15 pour 100.

Si nous entendons créer et maintenir nos industries, si nous voulons les protéger contre la formidable concurrence des Etats-Unis, notre tarif douanier contre les produits américains devrait être pour le moins aussi élevé que le tarif américain sur les produits du Canada.

C'est-à-dire que nous devons adopter le tarif américain. Voilà qui est de la protection "adéquate" ! Les droits américains étant de quarante-neuf pour cent, il faudrait pour être logique et pour favoriser le développement de nos industries, nous protéger contre les Etats-Unis en portant nos droits à 49 pour 100. Telle est la politique fiscale que mon honorable ami a préconisée en cette Chambre et dans l'est du Canada. Mais pendant les vacances, il est allé faire un voyage au Nord-Ouest, ce dont je le félicite ; car j'estime qu'il a bien fait de se mettre en contact avec la population de ces nouveaux territoires, qui a dû saisir avec empressement l'occasion de voir et d'entendre le nouveau chef du parti conservateur. Tout comme nos adversaires nous avons à nous féliciter de ce voyage, parce que, pour mettre à nu la nature d'une politique, bonne ou mauvaise, rien ne vaut les discours ainsi prononcés un peu par tout le pays. Au fur et à mesure que mon honorable ami avançait vers l'ouest, qu'il aspirait la brise de la prairie, qu'il respirait le parfum du sol fraîchement labouré, qu'il contemplait l'immensité des nouveaux champs de blé, et qu'il se rapprochait du brave colon qui a porté la civilisation dans le désert, ses idées s'élargissaient avec l'horizon que son regard embrassait, et lorsqu'il fut rendu à Medicine Hat, la cure d'air avait déjà produit son effet : des idées nouvelles avaient germé sous son crâne. Il adressa la parole aux gens de Medecine Hat ; aux braves colons il prêcha le nouvel évangile du parti conservateur, et nous allons voir quel langage il leur tint. Vous l'avez entendu se prononcer ici même en faveur de l'imposition de droits de 49 pour 100 au détriment du consommateur canadien ; mais tout autre est le langage qu'il a tenu aux gens du Nord-Ouest :

Il est en faveur d'une protection raisonnable de toutes les industries nationales, et c'est là la politique qu'il est prêt à appuyer devant n'importe quel auditoire canadien. La concurrence que se font nos industries a produit un heureux abaissement des prix, et il ne croit pas que le pays puisse souffrir d'un tarif modérément protecteur. Il dit que nul engagement ne lie le parti conservateur aux manufacturiers dont, il peut l'affirmer, le parti libéral a reçu pendant les six dernières années et reçoit en-

core l'appui. Il a repris son siège au milieu d'applaudissements bien nourris.

Je le crois, mais il me semble qu'on lui aurait ménagé les applaudisements s'il se fût prononcé en faveur de droits douaniers de 49 pour 100. Comparons le langage qu'il a tenu ici aux discours qu'il a prononcés dans les Territoires du Nord-Ouest. Quelle différence entre la doctrine arrogante qu'il prêche dans l'est et la politique modérée, humble, débonnaire, craintive qu'il préconise au Nord-Ouest ! C'est donc vrai, l'honorable monsieur est encore favorable à un tarif modéré qui tienne l'étranger à distance, qui gêne assez le manufacturier pour l'empêcher de réglementer les prix, et qui donne au consommateur le bénéfice de droits douaniers moins élevés. Est-ce bien là la franchise dont se vantent les conservateurs lorsqu'ils parlent de la protection ? Ils ont une doctrine pour l'est et une autre pour l'ouest ; et c'est dans leurs contradictions, M. l'Orateur, que je puise la condamnation de leur politique et la glorification de la nôtre.

Le discours de Son Excellence porte encore sur un autre sujet dont l'honorable député n'a pas soufflé mot ; je veux parler du nouveau projet de loi concernant la représentation, qui doit être présenté à cette session-ci. C'est une mesure qu'il faut adopter de toute nécessité ; et nous nous soumettrons à cette nécessité, non par plaisir, mais plutôt parce que la lettre de la loi nous y contraint. Si l'expérience des années passées démontre qu'il y a diverses manières d'élaborer une mesure de ce genre, le parlement, lui, n'en devrait reconnaître qu'une seule, c'est-à-dire qu'il devrait s'en tenir à une méthode honnête et juste qui ne favorise ni ne moleste personne. Je tiens à la main un relevé portant sur 42 comtés d'Ontario qui, à la dernière élection, ont nommé 25 députés conservateurs et 17 libéraux, bien que les candidats libéraux aient véritablement recueilli la majorité des voix. Dans ces 42 divisions électorales, 88,365 bulletins ont été déposés en faveur des candidats libéraux, et 86,392, en faveur des candidats conservateurs, ce qui donne une majorité de 1,973 voix au parti libéral ; et cependant 25 députés conservateurs et 17 libéraux furent élus ; c'est-à-dire que si les libéraux ont obtenu la pluralité des voix, les conservateurs eux, ont obtenu celle des sièges. Tel est l'esprit de justice qui a présidé au remaniement des comtés depuis vingt ans. Le premier souci du gouvernement dans l'élaboration de sa mesure, sera de faire disparaître les injustices et les abus dont les libéraux d'Ontario souffrent depuis vingt ans ; il s'appliquera ensuite à ne favoriser ni la majorité ni la minorité, à faire en sorte que, de quelque question que le parlement du Canada puisse jamais être saisi, la majorité règne et la volonté du peuple soit toujours souveraine.

A six heures, la séance est suspendue.

Sir WILFRID LAURIER.

Reprise de la Séance.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, je désire mettre toute la brièveté possible dans les observations que j'ai à faire au sujet de l'adresse que la Chambre est sur le point de voter en réponse au discours de Son Excellence. Qu'on me permette de le dire tout de suite, je crois être le fidèle interprète des sentiments de tous mes amis de la gauche en exprimant la joie que nous avons ressentie à entendre le son de voix du très honorable premier ministre. J'y ai reconnu la voix d'un homme qui revient à la santé, et cette heureuse nouvelle que nous venons d'apprendre et qui sera connue demain dans le pays tout entier ne manquera pas de réjouir grandement tous les vrais Canadiens. Je ne suis pas médecin, mais j'ai toujours entendu dire que le premier signe de retour à la santé réside en ce que le malade est enclin à la plaisanterie, et il m'a fait plaisir de trouver dans certains passages du discours du très honorable premier ministre, cet indice d'une convalescence certaine.

Nous avons tous écouté avec une satisfaction réelle les discours des honorables députés qui ont proposé et appuyé cette résolution. Le vaillant député d'Haldimand (M. Thompson) a su s'élever jusqu'à la haute éloquence et, par moments, il me suffisait de fermer les yeux pour me croire transporté dans un de ces paysages fériques, comme ceux qu'a peints Turner, où le ciel est pur, la perspective enchanteresse et où il ne coule que du lait et du miel. Et ce rêve charmeur s'est continué lorsque j'ai entendu le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) faire, dans la belle langue française, un tableau encore plus riant de la prospérité qui règne par tout le pays, et nous exposer toutes les raisons que nous avons de nous estimer heureux et de ne pas chercher à améliorer encore la condition du pays. Je me rappelle que, étant au collège,—il y a de cela bien des années—j'ai étudié le chef-d'œuvre du cygne de Cambrai, les Aventures de Télémaque dans l'île de Calypso, et le discours du député de Saint-Jean et Iberville m'a remis en mémoire l'admirable description du paradis que parcourut Télémaque : les dieux, les déesses et tout ce qui rend la vie douce et plaisante. Ce rêve s'est envolé tout à coup lorsque l'honorable député qui siège à ma droite (M. Borden) a fait ses remarques qui, il n'y a pas à en douter, feront une impression profonde sur l'esprit de nombre de penseurs et d'hommes d'affaires du pays. Ce rappel à la réalité n'a pas duré plus longtemps que le discours de mon honorable ami, car les paroles de contentement du leader du gouvernement m'eurent bientôt replongé dans le rêve. " En ce qui concerne l'Alaska, nous a-t-il dit, nous avons conclu un traité admirable ; nous avons eu une conférence coloniale féconde en résultats excellents ; en ce qui concerne la législation nécessaire pour faire de notre pays ce qu'il de-

vrait être, nous avons adopté une politique parfaite ; l'harmonie la plus parfaite règne au sein de la députation libérale aussi bien que dans le cabinet, et il ne reste plus au gouvernement qu'à se mettre à l'œuvre pour réparer les injustices commises par les administrations passées." Dans ce concert de bonheur et de joie heureuse, j'aimerais beaucoup joindre ma voix à celle du premier ministre, mais, M. l'Orateur, comme tous les membres de cette Chambre, vous êtes vous-même pénétré de ces vérités : il nous faut suivre la loi du progrès ; le Canada est un grand pays dont la condition est variable ; un pays jeune dont on n'a appris à connaître les inépuisables ressources que depuis une vingtaine d'années ; nous avons des concurrents redoutables à nos portes ; la vieille Europe elle-même nous fait concurrence en industrie, en agriculture, en matière artistique, en tout. Avec ce siècle une ère de progrès s'est ouverte qui doit changer notre condition, et, pour nous tenir au niveau des autres peuples, il importe que nous ne restions pas les bras croisés ; il nous faut pousser à la roue, nous rendre compte de notre état de petit peuple dans ce vaste pays ; il nous faut toujours aller de l'avant, faire d'importantes modifications, et nous efforcer, en adoptant une politique dite nationale, de protection suffisante, ou autrement dénominée, de développer ce pays, de former une grande nation et d'accomplir la destinée que la Providence nous a évidemment assignée en nous léguant ce vaste domaine.

M. l'Orateur, après avoir entendu les discours des deux honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse, doit-on croire que la politique du gouvernement est de nature à donner pleine satisfaction au pays tout entier ? Le premier ministre nous a dit, un peu avant la suspension de la séance, que libre-échangistes et protectionnistes suivent sa lumière ; mais doit-on conclure de ce fait que la satisfaction des hommes d'affaires bien pensants, des cultivateurs et des industriels de ce pays, est tellement grande qu'elle ne laisse pas percer en ce moment un désir ardent de savoir quel est l'élément qui domine au sein ce parti dont le chef reconnaît lui-même les divergeances d'opinion en une matière d'importance vitale pour le pays ; de savoir si nous aurons enfin une politique vraiment nationale, ou si l'on va ce contenter de suivre la ligne de conduite que le premier ministre a esquissé en disant que la tâche du gouvernement consiste à concilier, à accorder les doctrines diverses que, de son propre aveu, professent les membres du parti libéral ?

La gauche est exempte de telles dissentions. Je parlerai tout à l'heure de notre politique logique, franche et bien définie, qui, à maintes reprises, a recueilli les éloges de nombre de libéraux aussi bien que ceux de nos propres partisans. Le premier ministre a reconnu que les opinions de ses partisans sont partagées sur l'importante question de la protection. Cet aveu était bien inutile, car nous connaissions déjà ces dissensions que nous savons être plus profondes que toutes celles que l'on pourrait signaler dans nos rangs. Mon très honorable ami ne rend pas également justice à ceux qui sont en faveur d'un tarif élevé et à ceux qui, à l'instar de certains députés qui siégent sur les banquettes de la gauche, estiment que l'on devrait tendre vers un abaissement des droits douaniers, mettant ainsi nos marchés à la merci de nos concurrents étrangers—et c'est cette dernière politique que nous reprochons à nos honorables amis de la droite.

Des élections partielles viennent d'avoir lieu, M. l'Orateur, et notre parti y a été moins heureux que j'aurais voulu ; mais la province de Québec nous a donné un spectacle qui a dû se répéter ailleurs, un spectacle que le premier ministre met tout à l'honneur du parti qu'il dirige. Dans Argenteuil on a vu les membres du cabinet et leurs partisans batailler énergiquement en faveur de l'abaissement du tarif. Sans l'avoir par devers moi en ce moment, je pourrai bientôt déposer sur le bureau de la Chambre le discours-programme de M. Weir, mon ami, qui dirigeait le bataillon ministériel dans la division électorale d'Argenteuil ; et que disait-il dans cette brochure que l'on a distribuée à profusion dans le comté ? Il y affirmait que le parti libéral est resté fidèle à la politique énoncée par mon honorable ami, le ministre du Commerce, dont il rapportait les propres paroles pour répudier jusqu'au moindre élément protectionniste, pour dénoncer la protection comme étant une politique de vol et de scélératesse.

A la même époque, dans la division de Maisonneuve, grand centre industriel de Montréal, on a vu l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se présenter au peuple à la faveur de l'étiquette protectionniste, se déclarant disposé, si on lui en donnait des motifs suffisants, à élever les droits douaniers ; on l'a vu aller frapper à la porte des manufacturiers pour les prier de signer son bulletin afin, disait-il, de faire voir aux industriels et aux ouvriers de cette importante division que le gouvernement s'était engagé à protéger leurs intérêts ; il serait même allé, dit-on—et tout cela dans le but de capter l'appui de ces importants facteurs—jusqu'à écrire des lettres où il s'engageait, au nom du gouvernement, à élever certains droits douaniers. Un peu plus tard, sinon tout à fait en même temps, le ministre des Finances se prononçait dans Yarmouth en faveur d'un tarif moins élevé, en faveur d'un tarif pour les seules fins du revenu ; et au grand banquet offert au candidat libre-échangiste pour célébrer sa victoire, l'honorable député de Guysboro (M. Fraser a blâmé l'attitude du ministre de la Marine et des Pêcheries et réprouvé la tactique en vertu de laquelle on cherchait, dans la province de Québec, à plaire à ceux qui veulent la résurrection de la politique nationale ; il ajouta que la victoire d'Yarmouth devait déterminer son parti à arborer

franchement et hardiment ses couleurs, et réclamer l'abaissement des droits, et même l'établissement d'un tarif pour les seules fins du revenu. Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que la gauche signale les inconséquences de ses adversaires ; c'est son devoir de le faire, et ce devoir, elle s'efforcera de l'accomplir d'une manière satisfaisante. Et, que le premier ministre me permette de le lui dre, si l'amélioration de sa santé dépend de nous, il peut compter que nous ne négligerons rien en vue d'un aussi heureux résultat, et nous espérons que ses propres amis, suivant notre exemple, contribueront, comme nous désirons le faire, à son retour définitif à la santé.

Le premier ministre a dit que des dissensions ont déjà existé au sein de cabinets antérieurs. C'est possible ; mais il a ajouté —j'ai noté cela—qu'elles se sont manifestées dans la salle des délibérations du conseil. Or, lord Melbourne l'a dit bien à propos en une circonstance célèbre, c'est précisément là que les différends doivent se vider. Mais que n'a-t-il parlé des divisions que l'on dit avoir été créées par l'importante question qui plonge aujourd'hui le pays dans un malaise que le très honorable premier ministre est tenu de calmer ? Chez nos adversaires les querelles sont plus violentes, elles ne se vident pas dans la salle des délibérations du conseil ; on a vu les honorables députés de la droite, tels les marins du capitaine Marryatt sur le pont d'un navire, assaillir le premier ministre arrivant d'Europe, malade, et l'accabler de leurs dissensions. Il nous a été donné de voir cinq ministres voler à la rencontre du chef du gouvernement pour exiger de lui le renvoi d'un de leurs collègues du cabinet, parce que ce collègue pensait, avec un certain groupe de son parti, que le moment est venu où les Canadiens ont le devoir de décider si notre pays va pouvoir jouir de ses ressources, si notre richesse nationale va continuer de passer aux mains de nos voisins du sud, et si notre marché va continuer à être inondé des produits des manufactures européennes.

A l'heure qu'il est, la clause préférentielle nous rend victimes des puissants manufacturiers de la Grande-Brtagne. Je répète aujourd'hui ce que j'ai déjà déclaré lorsque l'honorable ministre des Finances m'a défié d'exprimer mon opinion au sujet de cette clause préférentielle, c'est-à-dire que, puisque nous avons accordé une préférence à l'Angleterre, le marché anglais devrait, en retour, nous offrir quelque avantage correspondant. Cette opinion, je la crois partagée par un grand nombre ; c'est celle que l'honorable représentant de Montmorency (M. Casgrain) et moi-même professons depuis longtemps en cette Chambre. Quel que soit notre bon vouloir à l'endroit de la Grande-Bretagne, nous ne sommes pas disposés à lui accordés des faveurs qui mettent en péril nos industries importantes. Prenons, par exemple, la grande industrie qui intéresse particulièrement les provinces de Québec et d'Ontario. Dans la province, grâce à l'action antipatriotique du gouvernement, les Etats-Unis s'emparent de notre richesse en bois à pulpe qui, d'après les calculs des experts les plus dignes de confiance, ne devrait pas s'épuiser avant 800 ans. Nous ne tirons de ce chef qu'un infime revenu. Notre bois de pulpe nous est payé environ $3.50 la corde, et une fois convertie en pulpe dans la république voisine, chaque corde vaut $45 de plus. En plus d'un cas, ce bois nous revient sous forme de papier. Nous avons donc droit de demander au gouvernement s'il entend faire en sorte que l'ouvrier soit admis à partager les bénéfices qui découleraient de la fabrication de la pulpe sur notre propre territoire. Quand on songe que nous avons d'immenses gisements de fer, que l'acier brut entre aux Etats-Unis en payant, pour chaque tonne, un droit de $6 qui est ensuite rendu sous forme de drawback ; que cet acier est converti et nous est ensuite revendu, notre devoir ne'st-il pas d'exiger que le gouvernement fasse en sorte que la fabrication s'opère dans notre pays, et fasse disparaître l'écart de $70,000,000 qui apparait à notre désavantage dans notre commerce avec les Etats-Unis ? Au cours de la récente campagne faite dans Ontario, ayant eu l'avantage de vister la partie septentrionale de la province, il m'a été donné de constater que la matte de nickel, que les Américains paient à peu près $124 la tonne, se transporte en quantités énormes aux Etats-Unis, aux aciéries du New-Jersey, où on lui donne bientôt une valeur de plus de $2,500 la tonne. N'a-t-on pas raison d'inviter le gouvernement à changer cet état de choses, à faire en sorte que le Canada tire tout le partie possible de cette grande richesse natuelle qu'un seul pays au monde partage avec nous ?

Dans tous les endroits que j'ai visités à l'occasion de la dernière élection partielle, on a accusé l'opposition de chercher tout simplement à favoriser le manufacturier au détriment de la classe agricole. Lorsque ces messieurs de la droite auront prêté l'oreille aux plaintes des horticulteurs et des représentants des sociétés agricoles, qui viendront mardi prochain demander la modification du tarif en ce qui les concerne, je me plais à croire qu'on n'osera pas formuler ici les accusations qu'on a proférées contre nous durant la dernière campagne électorale. A ce propos, permettez, M. l'Orateur, que j'appelle l'attention sur les effets de la politique du gouvernement actuel, en matière agricole, durant ces dernières années. En 1896, nos importations de beurre, fromage, lard fumé, jambon, bœuf salé, lard embarillé, viande séchée et autres produits alimentaires de l'union américaine atteignaient le chiffre de $1,288,041. L'année dernière, ces importations de la république voisine ont dépassé la somme de $2,500,000. Prenons séparément un ou deux des articles que je viens de mentionner : en 1896, nos importations de

lard fumé et de jambon des Etats-Unis se chiffraient à $143,000, tandis que l'an dernier, l'importation de ces produits, dont nous devrions nous réserver tout le bénéfice, s'est élevé à plus de $650,000 ; en 1896, le chiffre de nos importations de porc embarillé était de $270,000, et en 1902, il dépassait $580,000. Nous prétendons,—et l'honorable leader de l'opposition n'a pas prêché autre chose—nous prétendons que le moment est venu pour nous, non de recourir à des droits protecteurs de 49 pour 100, ni d'avoir une doctrine pour l'est et une autre pour l'ouest du pays, comme nous a dit le premier ministre,—car en agissant ainsi nous imiterions nos adversaires—mais de proclamer partout, ainsi qu'a fait le chef de l'opposition au cours de son mémorable voyage, qu'il faut développer notre pays et que, puisqu'une grande et puissante nation comme les Etats-Unis a réussi à atteindre le sommet de la prospérité et de la richesse à la faveur d'un tarif élevé, il importe de ne pas sacrifier notre pays à nos voisins, qu'il faut conserver notre richesse pour nous-mêmes, pour notre peuple, et prendre les moyens propres à conduire à ce résultat. Jamais, soit en cette enceinte, soit ailleurs, jamais mon honorable ami n'a prêché d'autre doctrine que celle-là, et je suis tout étonné du langage du premier ministre. Mais pardonnons-le-lui parce qu'il était absent à l'époque du voyage mémorable que mon honorable ami (M. Borden) a accompli dans l'ouest, parce qu'il est seul à ignorer que, quelque reproche qu'on puisse faire au leader de l'opposition, on est unanime à louer sa franchise et à reconnaître l'uniformité de la doctrine qu'il prêche par tout le pays.

Qu'est-ce que l'honorable député d'Halifax (M. Borden) a dit en cette Chambre ?

> Je ne prétends pas que notre tarif doive servir à exercer des représailles—

Ces paroles sont-elles du goût du premier ministre, lui qui prétend que le député d'Halifax aurait expressément réclamé l'imposition de droits de 49 pour 100 ou d'autres droits fixes ?

> Je suis absolument hostile à cete manière de voir. Notre tarif doit être fait au point de vue de conserver le marché du Canada pour les Canadiens.

Telle est la doctrine politique établie par mon honorable ami et dont se réclament tous les membres de la gauche.

Mon très honorable ami ou aucun de ses collègues peut-il prétendre que, dans sa tourné du pays, l'honorable député d'Halifax, chef de la loyale opposition de Sa Majesté ait jamais exposé des principes différents ? Si c'est là ce qu'ils veulent dire, qu'ils citent donc, au moins, quelques mots provenant des discours prononcés par mon honorable ami devant la population de ce pays, et démontrant qu'il se soit départi en quoi que ce soit de cette attitude, ou des principes exposés dans le passage du discours dont je viens de parler. Et, à Victoria, quelles ont été les déclarations de mon honorable ami d'Halifax, se faisant à cette occasion le porte-paroles de ceux qui siègent de ce côté-ci de la Chambre ? Il a dit :

> C'est une question de protection adéquate—

Il n'y a rien là que mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) puisse prendre plaisir à tourner en dérision, ainsi qu'il a déjà fait lorsque sir Charles Tupper a émis la prétention que nous devrions avoir avec la métropole un tarif préférentiel—ce qui ne l'a pas empêché, en toute humilité, de changer complètement d'attitude à ce sujet et de se couvrir la tête de cendre quand il se rendit à la conférence interimpériale. L'honorable député d'Halifax, parlant à Victoria, ajoutait :

> C'est là une politique que l'on prétend être celle du parti libéral-conservateur. C'est là la politique nettement exprimée et déclarée de la population de ce pays—protection bien proportionnée des industries canadiennes, c'est-à-dire une protection devant assurer aux Canadiens de ce pays leurs propres marchés à tous prix et dans toutes les circonstances.

Voilà du patriotisme bien entendu, et, en tant que je sache, nous n'avons jamais combattu pour une autre politique. Je mets au défi mon honorable ami, le ministre des Finances, de citer une seule phrase d'un discours de mon honorable ami le chef de l'opposition, dans laquelle il aurait exposé des idées différentes. Le chef de l'opposition est venu dans l'ouest, et j'ai eu le plaisir de le rencontrer, ainsi que ceux qui l'accompagnaient, dans la ville de Winnipeg. Nous y avons constaté que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'était pas le grand Bonaparte de l'ouest qu'on avait voulu nous faire croire. Mais ce sur quoi je désire attirer votre attention, en même temps que l'attention de cette Chambre, comme suite à la déclaration, laissant percer un certain ridicule, énoncée par mon très honorable ami le chef du gouvernement, ce sont les paroles prononcées par l'honorable député d'Halifax au banquet qui lui a été offert dans la ville de Winnipeg :

> La politique du parti conservateur était une politique de protection dans de justes proportions, une protection canadienne. N'y aurait-il point un avantage inestimable à ce que les mines de plomb, les mines d'or, les mines de fer, et les autres industries fussent développées ? Son parti n'avait reçu mandat d'aucune corporation, et il était d'avis que des manufacturiers l'avaient moins aidé qu'ils n'avaient aidé le parti libéral depuis quatre ans.

Je suis à même de pouvoir confirmer en tous points ces vues exprimées par mon honorable ami.

> Il appuyait la protection parce qu'il croyait qu'elle était favorable aux intérêts de toute la population du Canada. Il désirait avoir l'appui du Nord-Ouest, mais il se refusait absolument à solliciter cet appui en invoquant une autre doctrine que celle qu'il avait invoquée en d'autres parties du Canada, malgré les railleries

auxquelles il avait été en butte de la part de ses adversaires politiques.

Ces remarques, M. l'Orateur, faites à Winnipeg par mon honorable ami, dans cette même province qui, je suis heureux de le dire, est ausi désireuse que nous le sommes dans l'est d'édifier un pays grand et puissant, ces remarques ont été répétées par lui à Lethbridge et partout ailleurs dans la province du Manitoba. Mon honorable ami le chef de l'opposition a aussi dit dans le Manitoba :

En tant que la chose concerne notre politique, nous ne craignons point de la déclarer dans l'est et dans l'ouest. Cette politique est partout la même. Nous voulons la protection, dans de justes proportions, de toutes les industries légitimes du Canada.

Mon honorable ami a mille fois raison de dire que ces vues sont fortement appuyées, et j'oserai même affirmer que ces vues finiront par devenir celles de tous ceux qui désirent l'avancement du pays. Cela est surtout le cas à la Trésorerie où, comme l'a déclaré mon très honorable ami, on est libre d'avoir toutes les opinions qu'on veut, et la mission dont s'est chargé mon honorable ami est de réunir toutes ces opinions, et de tirer de ce chaos quelque chose qui satisfasse tout le pays. Mon honorable ami le député de Maisonneuve, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine), que je suis heureux de voir ce soir à son siège, y a déclaré que si quelqu'un avait à se plaindre en quoi que ce soit du tarif—et son discours a été rapporté au long dans un de ses propres organes—ou si une industrie légitime quelconque pouvait établir qu'elle avait droit à plus de protection, il était prêt pour sa part à en conférer avec ses collègues du cabinet et à leur accorder toute la protection qu'ils désiraient. Le discours du trône ne fait aucune mention spéciale de choses de tarif. M. l'Orateur, je soutiens, contrairement à ce qu'ont déclaré mes honorables amis qui ont proposé et secondé l'adresse, qu'il y a un sentiment actuellement répandu dans le pays, dont nous aurions été heureux et dont le Canada tout entier aurait été heureux de trouver mention dans ce programme ministériel de la session. Nous aurions été heureux de voir nos travaux législatifs se dessiner de telle sorte que l'idée s'en serait dégagée que nous devons nous tenir prêt à nous protéger par des lois contre l'invasion de nos marchés par des hommes plus puissants que nous-mêmes, et contre le gaspillage des grandes ressources naturelles que la Providence nous a accordées, ressources dont c'est notre mission de tirer le plus de parti possible en tant que jeune peuple.

M. l'Orateur, il m'est impossible, pour ma part, de partager entièrement les vues exprimées par mes honorables amis au sujet de l'immigration. Je crois qu'il y va de l'intérêt de ce pays d'être ouvert à la colonisation. Je crois que nous devrions favoriser l'arrivée en ce pays d'hommes désirant sincèrement former partie intégrale de ce grand Etat, et y faire leur devoir comme citoyens. Mais je ne puis pas approuver la politique actuelle du gouvernement au sujet de l'immigration ; et j'aurais été heureux que le discours du trône nous eût annoncé qu'on entendait apporter certains changements à cette politique suivie depuis tant d'années. Nous dépensons trop d'argent pour amener ici des colons, sans nous être assurés d'avance de leur caractère, ou s'ils peuvent nous convenir. Par exemple, je ne crois pas que le gouvernement ait agi prudemment ni convenablement en dépensant tant d'argent, plus de cent mille dollars, pour faire venir ici des gens comme les Doukhobors, qui, alors que nous parcourions le Nord-Ouest, quittaient leurs établissements et ramassaient des pierres et des roches ou arrachaient des souches d'arbres afin de découvrir le Messie dans les plaines du Nord-Ouest. Je crois que la plus grande partie de l'argent que nous dépensons actuellement pour les agences d'immigration —et nous en dépensons bien trop—serait mieux employée à garder nos propres gens chez nous, à empêcher l'exode de la population, et à offrir à nos propres gens toutes les facilités désirables pour s'établir dans les immenses et riches plaines de l'Ouest.

M. l'Orateur, j'ai écouté très attentivement le très honorable leader de cette Chambre, quand il a parlé au sujet de la conférence coloniale. Il nous paraît évident, d'après ce que nous voyons dans le livre bleu anglais, et d'après ce que nous connaissons des résultats de cette conférence, qu'il en est résulté très peu de chose qui soit d'une nature pratique. Sans doute, c'est un grand avantage pour les peuples de ce vaste empire, vivant sous le même drapeau, et pour les représentants de grandes colonies comme le Canada et l'Australie de se rencontrer en conférence. Mais je crois que nous, qui constituons la gauche de cette Chambre, avons le droit de nous attendre à ce qu'il résulte de cette conférence, pour notre propre pays, quelque chose de plus défini. Ainsi, les démarches entreprises par l'honorable ministre des Finances et ceux qui l'accompagnaient dans cette mission lointaine, en tant qu'il s'agissait de la très importante question d'une préférence, n'ont abouti absolument à rien. Il n'en est rien résulté. Je vois, à la page 10 du livre bleu anglais, que :

Les représentants des colonies sont prêts à recommander à leurs parlements respectifs le traitement préférentiel des marchandises anglaises d'après le plan suivant : Le Canada—

Il s'agit de nous.

La préférence actuellement existante de 33⅓ pour 100, et une préférence additionnelle sur listes d'articles choisis—

C'est là, si je comprends bien, la position que l'honorable ministre des Finances était disposé à soutenir pour le compte du Canada, c'est-à-dire le maintien de la préfé-

rence actuelle et une préférence additionnelle sur certains articles choisis.

(a) Par une nouvelle réduction des droits en faveur du Royaume-Uni ;
(b) En élevant les droits contre les importations étrangères ;
(c) En imposant certaines marchandises étrangères entrant actuellement en franchise.

Le résultat réel, pratique, tangible est zéro. Le gouvernement ne nous a donné aucun avis qu'il avait l'intention d'exécuter la promesse apparaissant à la page 10 du Livre bleu, ni comment il entend s'y prendre pour remplir cette promesse. Il n'a pas été question de l'embargo sur notre bétail, qui est une mesure des plus injustes. A-t-on essayé, ou obtenu quelque chose au sujet de l'enlèvement de ces embarras si injustes suscités à notre commerce ? Rien. Aucun résultat. Il me semble que nos amis auraient pu profiter de l'occasion de cette conférence pour insister auprès du gouvernement de la Grande-Bretagne sur l'adoption de quelque projet, de quelque plan permettant à une grand dépendance comme la nôtre d'avoir de nouvelles facilités, de nouveaux moyens d'avoir accès auprès du pouvoir suprême quand il est question de conclure des traités de commerce dans lesquels ce pays est intéressé. Il ne s'est rien passé de la sorte. Pour ce qui est du traité des frontières de l'Alaska, dont mon très honorable ami est si parfaitement satisfait, j'ai en vain prêté l'oreille pour entendre mon très honorable ami faire une déclaration catégorique, afin de savoir si son gouvernement recommandait cette forme de règlement de la difficulté ou s'il y était opposé. Recommande-t-on cette forme de règlement ? A-t-on fait quelques démarches pour assurer à ce tribunal, ou cette commission, ou ce conseil d'arbitrage, comme on voudra l'appeler, la présence d'au moins deux jurisconsultes choisis dans notre propre pays ; et comment s'y est-on pris pour y arriver, si l'on s'est déjà entrevu à ce sujet ? Pour ma part, M. l'Orateur, ce que je soumets respectueusement à cette Chambre, au sujet de cette question si importante, c'est ceci : Il peut se faire que l'étendue de territoire qui a donné naissance au litige ne représente pas une très grande valeur, mais si j'ai bien compris les arguments habilement présentés de vive voix ou par écrit en faveur des réclamations du Canada, nous sommes grandement intéressés à nous assurer la possession de quelques-unes des baies qui pénètrent dans le territoire en litige, afin que ce grand territoire du Yukon, que l'on sait être si important, ait un débouché vers la mer. Eh bien ! M. l'Orateur, mes honorables amis sont-ils d'avis que, avec la commission qui a été constituée, et de plus, comme on nous le donne à entendre, avec l'adjonction à cette commission de deux hommes qui peuvent être des citoyens américains fort estimables, mais qui sans doute ne voient cette question que d'un seul côté, sont-ils d'avis, dis-je, qu'ils ont pris toutes les mesures ou précautions nécessaires pour protéger nos intérêts ? Le très honorable chef du gouvernement a appuyé fortement sur le fait que, lorsqu'il s'est agi de la difficulté du Vénézuéla, on avait stipulé que la position occupée par ceux dont les intérêts étaient contraires aux nôtres ne serait sacrifiée en aucun cas, et que grâce à ses efforts ils avaient obtenu dans le présent traité la disparition de cette clause souverainement injuste. Mais comment concilier cette grande prétention émise par le très honorable ministre avec la déclaration qu'il a faite, quand il a abordé ce sujet, que cette commission était une commission de juristes constituée afin de déterminer où se trouvaient les limites ? Je demande à cette Chambre, si cette commission étant ainsi constituée, c'eût été bien digne pour nous de permettre qu'on stipulât dans le traité que, quelle que fussent les conclusions de la commission d'enquête, Skagway et tous les autres ports actuellement détenus par nos voisins américains, devaient en toutes circonstances continuer à leur appartenir. Il me semble que la prétention d'avoir obtenu pour nous un grand avantage n'est pas de celle que cette Chambre doit accepter volontiers, mais ce que je suis très désireux de voir, M. l'Orateur, c'est qu'on nous fournisse quelque preuve des mesures prises par ce gouvernement, lors de l'abrogation du traité Clayton-Bulwer, et en outre quand le traité actuel était en voie de négociations, afin de nous assurer la pleine protection de nos droits. J'ai demandé l'année dernière, si ma mémoire ne me fait pas défaut, le dépôt de la correspondance échangée entre ce gouvernement et le gouvernement impérial au sujet du traité Clayton-Bulwer, et je ne crois pas me tromper en disant que ma demande a été refusée. Lorsque la correspondance relative à ce traité, dans lequel peut-être, ainsi que l'affirme mon honorable ami siégeant à ma droite (M. Borden, Halifax), nous n'avons aucun intérêt pratique, mais qui a pu avoir été utilisé comme un puissant levier pour faciliter une solution avantageuse de la difficulté de la frontière de l'Alaska, quand cette correspondance sera produite, ainsi qu'on l'a promis à mon honorable ami, et quand les autres documents se rapportant à ce traité seront devant nous, nous serons en meilleure situation pour voir exactement quelles mesures ont été prises afin de sauvegarder nos droits dans cette très importante affaire.

M. l'Orateur, je dois avouer que je suis surpris de la déclaration faite par le très honorable chef du gouvernement que rien n'a encore été arrêté par le gouvernement, et qu'il n'y a rien que le gouvernement puisse produire devant cette Chambre au sujet des nouvelles facilités de transport à travers le continent, auxquelles le discours du trône a fait quelques allusions vagues et indéfinies. Je ne crois pas me tromper en

disant qu'il y a plus de trois mois que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a laissé entendre au public qu'un certain projet était à l'étude, et que lui-même envisageait favorablement l'idée d'une nouvelle route transcontinentale. Depuis lors, d'innombrables discussions se sont élevées à ce sujet dans la presse du pays. Nous avons vu les hommes dirigeants de nos grands réseaux de chemins de fer débattre en public les conditions auxquelles on doit doter le pays de ces facilités additionnelles de transport, et je crois que nous devons regretter de voir que le gouvernement, alors que nous sommes ici réunis, dans le moment actuel, avec la perspective devant nous d'une longue session, n'a arrêté absolument rien de défini au sujet de ces facilités additionnelles, et ne peut pas dire quand la commission, dont il est parlé dans le discours du trône, fera son rapport, ou si le gouvernement attendra ou non qu'on produise ce rapport avant de présenter un projet défini devant le parlement.

Mon très honorable ami termine ses remarques en faisant allusion à la nécessité de réparer une injustice commise il y a trois ans à propos de la distribution des sièges. Comme preuve de cette injustice, il a cité quelques résultats des dernières élections fédérales dans la province d'Ontario. Mais mon très honorable ami a glissé légèrement sur le phénomène bien plus extraordinaire qui s'est produit dans la province d'Ontario: le retour au pouvoir, dans cette même province, d'un gouvernement ayant de fait une minorité de plus de 7,000 votes. Cela paraît une bien plus grande injustice que tout ce qui s'est déjà produit dans l'arène fédérale. Mon très honorable ami n'a pas non plus jugé à propos de faire la moindre allusion au spectacle bien plus déplorable dont nous venons d'être témoins, et qui est que le gouvernement d'Ontario, afin de sauver sa vie et son existence, a eu recours à des méthodes qui ne sont pas toujours découvertes, mais que nous avons vu mettre en pratique par le parti libéral, non seulement dans la province d'Ontario, mais dans la province de Québec et ailleurs. Nous les avons vus, M. l'Orateur, dans la province d'Ontario et ailleurs, se maintenir au pouvoir par un système de corruption qui paralyse, je pourrais dire odieusement, le libre exercice de la volonté du peuple de ce jeune pays.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je ne me lève pas, M. l'Orateur, dans le dessein de prendre part à une discussion du tarif, à l'occasion de ce débat sur l'adresse, car je suis d'avis qu'une discussion de cette nature est en ce moment inopportune. Je n'ai, par conséquent, aucune observation à présenter au sujet des points soulevés par mon honorable ami de Jacques-Cartier. Sous plusieurs rapports, bien entendu, j'approuve les vues qu'il exprime, mais des circonstances peuvent se produire, et se produiront probablement bientôt, qui nous convaincront que la discussion du tarif, ou toute atteinte portée au tarif, ne sont pas pour le moment désirables. Il peut se faire que nous n'ayons pas une connaissance suffisante des prémisses qu'on posera, et que par conséquent nous ne soyons pas en mesure de pouvoir agir ainsi qu'on nous le demandera quand nous serons au courant des conditions. Si nous devons avoir une réunion de la Haute Commission (Joint High Commission), il est évident pour tout député qui examine les faits, que le résultat d'une réunion de cette commission sera de déterminer dans une grande mesure le caractère de la législation fiscale, en ce parlement. Dans le cas où un traité avantageux serait conclu avec les Etats-Unis, je modifierais complètement mes opinions à cet égard, si les Etats-Unis persistaient à maintenir la politique qui a dicté à ce pays sa ligne de conduite depuis 35 ans. Dans ce dernier cas, je coopérerais sincèrement et de tout mon cœur avec mon honorable ami de Jacques-Cartier, et avec ceux qui ont les mêmes idées que lui à ce sujet. Au contraire, si la politique des Etats-Unis devait être révoquée ; si leur politique vis-à-vis ce pays devait revêtir un caractère libéral ; si nous devions nouer avec ce pays des relations fiscales qui nous donnent satisfaction ; alors, évidemment, la politique que je soutiendrais serait entièrement différente de celle que je favoriserais dans l'autre cas. Je crois qu'il n'est ni profitable ni nécessaire d'entreprendre ou de continuer la discussion du tarif en rapport avec le débat sur cette adresse. Je ne crois pas que la Chambre possède les renseignements nécessaires pour lui permettre d'aborder ces matières, et pour décider, comme il conviendrait qu'on le fît, au sujet de la politique fiscale du Canada. Et par conséquent je passe par-dessus la discussion de la question du tarif, pour la raison que, en tant que la chose me concerne moi-même, je ne puis pas dire où nous allons atterrir, quelles sont les conditions auxquelles nous allons avoir à faire face, et quelle direction il nous conviendra de prendre. Cette direction dépendra nécessairement des conditions qui s'élèveront par la suite, et je suis d'avis qu'il est préférable que nous attendions que ces conditions se soient développées. Voilà pour le tarif.

Je ne crois pas, maintenant, M. l'Orateur, que j'eusse pris la parole en cette occasion, si ce n'eût été que j'éprouvais le désir de faire quelques remarques sur une certaine phase du sentiment de ce pays, et sur une certaine disposition manifestée par certaines classes en ce pays, que j'ai raison de croire regrettable, pour ce qui touche à nos relations internationales. Il arrive constamment, au Canada, que l'on critique avec une certaine sévérité, souvent même avec beaucoup de sévérité, la conduite de la Grande-Bretagne vis-à-vis de ce Dominion. Eh bien, M. l'Orateur, nous devrions nous rappeler,

en tant que la chose concerne la Grande-Bretagne, en tant que la chose nous concerne nous-mêmes, qu'il est d'une importance capitale d'entretenir de bonnes relations avec cette grande branche de la famille anglo-saxonne qui a élu domicile au sud de nous. Cela est surtout le cas pour la Grande-Bretagne. La Grande-Bretagne a des intérêts d'une importance mondiale; intérêts qui ne convergent pas tout d'abord et principalement vers le Canada; mais des intérêts se répartissant sur toute la face de l'univers. La Grande-Bretagne possède des intérêts au Canada, et je crois, en tant que la chose concerne sa politique vis-à-vis le Canada, qu'elle s'est acquittée fidèlement de ses devoirs vis-à-vis ce pays et de manière à s'attirer nos remerciements et notre approbation. Mais nous pouvons exagérer, même nous exagérons naturellement l'importance de nos propres questions et de nos propres intérêts. Nous pouvons penser, et nous pensons quelquefois que l'Angleterre devrait tout sacrifier pour soutenir une réclamation ou un intérêt ayant relativemnt peu d'importance mais dont nous faisons grand cas. Je suis d'avis que, dans le passé, l'Angleterre a pris bonne garde de nos intérêts. Dans le passé, je ne crois pas que nous ayons de justes sujets de nous plaindre de la politique du Dominion. Pour cette raison, je crois que l'Angleterre est souvent injustement accusée de ne pas soutenir nos intérêts, en y mettant l'obstination et ce mépris des conséquences que nous voudrions qu'elle y mît. Je le répète, il est d'une importance capitale pour la Grande-Bretagne d'entretenir de bonnes relations avec les Etats-Unis. Nous ne concevons peut-être pas toute cette importance. Nous ne comprenons pas à quel point c'est là un facteur orientant la position de l'Angleterre et la conduite de l'Angleterre au sujet de questions s'élevant entre ces deux pays. Par conséquent, M. l'Orateur, il convient que nous abordions l'étude de ces questions dans un esprit modéré. Nous devrions n'étudier ces questions qu'avec la connaissance complète des faits. Nous devrions ne formuler d'opinions, au sujet de ces questions, qu'en faisant la part, pour l'Angleterre, de la situation spéciale qu'elle occupe, des nécessités auxquelles elle a à faire face, et des difficultés qui l'entourent. Si nous procédions de la sorte, il pourrait se faire en certains cas que notre jugement serait modifié dans une grande mesure.

Lorsque mon honorable ami le chef de l'opposition prononçait cette après-midi son superbe discours, j'ai pris note de ses remarques au sujet du traité Clayton-Bulwer. Comme l'attitude que mon honorable ami a prise sur cette question n'a pas été relevée, ses remarques et ses déclarations pourraient être transmises au pays sans être contredites. L'abrogation du traité Clayton-Bulwer a sans doute été, d'après l'opinion du public du Canada, une mesure impopulaire. Ce traité était en vigueur depuis nombre d'années. Il avait imposé à divers égards aux Etats-Unis des restrictions et des conditions, qui étaient un sujet d'irritation continuelle pour les hommes d'Etat américains à quelque parti qu'ils appartinssent. Ce traité était une source de difficultés, et créait des conditions d'un caractère menaçant. En abrogeant ce traité, la Grande-Bretagne a donné aux Etats-Unis liberté de construire un canal sur l'isthme; et, suivant les conditions créées par l'abrogation du traité, les Etats-Unis ont résolu de prendre l'initiative de la construction du canal par la route de Panama. Eh bien, la question est: Le Canada avait-il quelque raison ou quelque droit de venir dire aux Etats-Unis: vous ne construirez pas ce canal? Etions-nous prêts à le construire? La Grande-Bretagne était-elle prête à le construire? Est-ce que les Etats-Unis, en offrant de construire ce canal, empiétaient sur nos droits ou contrecarraient quelque projet que nous avions nous-mêmes à cœur pour ouvrir des communications entre les eaux de la mer des Antilles et l'océan Pacifique? Bien entendu, nous avons des intérêts sur l'Atlantique et sur le Pacifique, et si nous avions été prêts à joindre les deux océans par un canal à travers l'isthme, nous aurions eu certainement plus raison de trouver à redire aux arrangements intervenus pour l'abrogation du traité. Les Etats-Unis possèdent quinze fois notre population; ils sont vingt-cinq fois plus riches que nous; ils ont d'immenses intérêts sur chaque littoral; et leurs hommes d'Etat ont jugé que la construction de ce canal était nécessaire à la prospérité de ce pays et à ses progrès à l'avenir. C'était un projet depuis longtemps caressé chez le peuple américain d'ouvrir ce qui devait être pour ainsi dire une voie de communication entre ses possessions territoriales sur le Pacifique et l'océan Atlantique. J'étais à Washington le jour même que lord Pauncefote a signé ce traité. Je rendis visite à sa seigneurie, et il m'exprima la très grande satisfaction qu'il éprouvait de ce qu'il lui eût été donné de réserver l'un des derniers actes officiels de sa vie à la signature d'un traité qui devait mettre fin à une question irritante entre les deux grandes nations de la famille anglo-saxonne, et devait rendre improbable ce qui sans cela eût toujours été possible—c'est-à-dire des causes de mécontentement, des relations tendues, ou même un conflit entre les deux pays.

M. BORDEN (Halifax) : Vous a-t-il dit quelque chose, dans le même temps, au sujet de la frontière de l'Alaska ?

M. CHARLTON : Les deux questions furent considérées suivant leurs mérites respectifs. On s'est occupé depuis, de la question de l'Alaska ; j'en parlerai dans un instant. Mais je dirai, en réponse à mon honorable ami, que lord Pauncefote n'avait pas qualité pour dicter au gouvernement

des Etats-Unis quelle conduite il lui faudrait tenir ; et si le gouvernement américain a refusé de joindre la question de la frontière de l'Alaska à celle du règlement du traité Clayton-Bulwer, je ne crois pas qu'il était au pouvoir de lord Pauncefote de forcer les diplomates américains à accéder à ses désirs, et je doute qu'il eût agi de façon bien politique en arrêtant les négociations parce qu'on ne voulait pas lui donner son entier franc jeu. Les deux questions étaient absolument distinctes l'une de l'autre, et ont été étudiées comme telles.

Pour ce qui est de la question de la frontière de l'Alaska, ainsi que le premier ministre nous l'a dit cette après-midi, la haute commission siégeant à Washington en 1899 n'a pas pu en arriver à une entente là-dessus. C'est là la difficulté qui a coupé court aux séances de la commission. Les commissaires anglais refusèrent de continuer les négociations à moins que cette question ne fût réglée. Les commissaires américains désiraient qu'elle fût laissée en suspens, et qu'on abordât les autres questions qui avaient été soumises à la commission. Les commissaires anglais refusèrent d'accéder à ce désir, et la commission fut dissoute. Nous étions tombé d'accord, à titre d'essai, sur plusieurs points qui auraient donné à ce pays un traité passablement avantageux. Il est heureux, cependant, que nous n'allâmes pas alors plus loin, et que les commissaires anglais coupèrent court aux séances de la commission et s'en retournèrent chez eux, parce que le sentiment qui prévaut aujourd'hui au Etats-Unis est à tel point plus favorable, pour ce qui est de la question des concessions aux intérêts canadiens, que, selon toutes les probabilités humaines, nous allons maintenant obtenir un traité bien plus avantageux que celui que nous aurions pu avoir dans le temps. Par conséquent, le renvoi des négociations devant la haute commission se trouvera être entièrement dans les intérêts du Canada.

Pour ce qui est de cette question de frontière, mon honorable ami le chef de l'opposition m'a demandé si lord Pauncefote avait insisté pour joindre la question de la frontière de l'Alaska à la question du traité Clayton-Bulwer. Je réponds non ; il a eu le bon sens de ne pas insister sur cela, parce que, s'il l'avait fait, il s'en serait suivi des complications et des difficultés d'une telle nature que personne n'aurait pu en prédire les conséquences. La question traînait déjà depuis plusieurs années. Dans le temps que la haute commission tenait ses séances, les commissaires américains refusèrent d'accueillir toute proposition faite à ce sujet par les commissaires anglais. Ils s'en tinrent à leurs prétentions et refusèrent l'arbitrage. Ils offrirent, il est vrai, de soumettre la question à des jurisconsultes, choisis en égal nombre dans chaque pays, mais avec cette réserve que tout territoire occupé dans le temps par les Etats-Unis—et Skagway était l'un des points désignés—ne serait pas compris dans le renvoi devant arbitre. Eh bien ! le renvoi a enfin été fait avec cette clause éliminée, et nous avons un renvoi devant un tribunal composé de trois jurisconsultes de chaque pays. On s'attendait, au Canada, que les Etats-Unis nommeraient des jurisconsultes n'ayant aucune attache avec le monde politique, et en conséquence on a vivement regretté que le président Roosevelt, dit-on, n'ait pas réussi à faire un choix de ce genre.

M. BORDEN (Halifax) : Ne devait-il pas y avoir trois jurisconsultes impartiaux d'une célébrité reconnue ?

M. CHARLTON : Oui. Le président des Etats-Unis, rapporte-t-on, selon le désir qu'il en avait, a demandé à des juges de la cour Suprême des Etats-Unis de faire partie de cette commission, et ces juges ont refusé. Tout cela est bien connu.

L'honorable M. TISDALE : Comment ?

M. CHARLTON : J'expliquerai tout cela privément à mon honorable ami. C'est là le bruit courant à Washington. C'est là ce que j'ai entendu de la bouche même d'un des juges de la cour Suprême des Etats-Unis. Le Président resta impuissant à choisir les membres de la commission qu'il désirait avoir, pour la bonne raison que ceux-ci refusèrent d'accéder à ses désirs. Il aurait pu, il est vrai, choisir d'autres jurisconsultes. Ceux-ci, à leur tour, auraient pu refuser pour les raisons déjà exposées par les juges de la cour Suprême des Etats-Unis, c'est-à-dire que, s'ils acceptaient, leurs fonctions ne seraient pas strictement judiciaires. Mais ce traité, à venir à l'époque où l'on se fût assuré que les juges de la cour Suprême refusaient de faire partie de la commission, n'avait pas été ratifié par le Sénat des Etats-Unis. Cette ratification, dit-on, a été obtenue par l'entremise des sénateurs Lodge et Turner, faute de quoi le traité n'aurait jamais été ratifié. Eh bien ! voilà la situation à laquelle le président des Etats-Unis avait à faire face.

On a déjà éprouvé beaucoup de difficultés avec le Sénat des Etats-Unis. Plusieurs traités ont été laissés en suspens par ce corps législatif. Il y a quatre ou cinq traités de réciprocité, entre autre le traité cubain, qui seraient très avantageux pour les Etats-Unis, mais on ne peut pas en obtenir la ratification. Il faut un vote des deux tiers, dans le Sénat, pour ratifier un traité, et, à venir jusqu'à présent, des influences locales et particulières ont réussi en plusieurs circonstances à en empêcher la ratification. Le gouvernement des Etats-Unis désire en finir avec la question des frontières de l'Alaska. C'est une source continuelle d'irritation et de danger, et il est fort à désirer qu'elle soit réglée ; et afin de faire ratifier le traité, et comme premières démarches pour le règlement de la question, il était nécessaire d'obtenir l'appui du Sénat. Je ne suis pas en mesure de pouvoir vous dire qu'on a promis au sénateur

Lodge de le nommer membre de la commission en cas de ratification du traité, mais, d'après le peu que je sais des choses de la politique, il n'y a aucun doute que le Président devait être désireux de s'assurer le concours du seul homme qui pouvait faire accepter le traité par le Sénat. Le traité a été ratifié, et chacun reconnaît que cela n'a pu se faire que par suite de l'appui donné à la ratification par le sénateur Lodge. Eh bien ! le traité une fois ratifié, on a prétendu que le résultat final devait être laissé, en définitive, à la décision du Sénat des Etats-Unis, que ce Sénat était un corps investi de juridiction d'appel, que le traité devait lui être soumis, qu'il serait ratifié ou annulé suivant la décision qu'il lui plairait de prendre, et on a ajouté qu'il n'était pas convenable que ce corps de législateurs, qui avait juridiction finale et absolue en cette affaire, fût représenté au sein de la commission. Que cette prétention soit juste ou non, c'est ce qu'il ne m'appartient pas de dire, mais c'est là ce que l'on a prétendu. On a prétendu que le Sénat des Etats-Unis, en qui réside le pouvoir le plus élevé aux Etats-Unis, à qui il appartient de ratifier tous les traités, et sans le consentement duquel aucun traité ne peut devenir loi, avait le droit d'être représenté dans la commission de l'Alaska. Cette attitude a été approuvée par les Etats-Unis, et on a nommé deux membres du Sénat, et en outre de ces deux membres, le secrétaire Root. Je ne crois pas qu'on puisse prétendre que ce ne soient pas tous des hommes de haut caractère, et qu'ils ne soient pas tous des jurisconsultes. Ils peuvent ne pas être des juristes impartiaux.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Je ne crois pas qu'on puisse trouver six personnes, parmi les vingt millions d'adultes que compte la population des Etats-Unis, qui montreraient de l'impartialité dans cette question. Tous appuieraient les prétentions des Etats-Unis. Mais le sénateur Lodge a déjà exprimé ses vues à ce sujet. Il a formulé ses vues dans une lutte électorale, et mon honorable ami le chef de l'opposition sait lui-même quel poids il convient d'attacher à des déclarations de hustings. Il sait que ces déclarations peuvent être mises à toutes sauces, suivant les exigences et les circonstances. Le sénateur Lodge, alors qu'il faisait la lutte dans le Massachusetts, a fait appel aux préjugés populaires en faisant certaines déclarations au sujet de la question des frontières de l'Alaska. Mais il répudie avec indignation l'idée qu'il manque d'impartialité, qu'il reste sourd à tout raisonnement, et qu'il ne saurait juger une cause suivant ses stricts mérites après avoir entendu les témoignages. Je crois que ce serait là diffamer son caractère, et que nous n'avons aucun droit de supposer que les choses en soient là. J'aimerais autant confier le règlement de cette question au sénateur Lodge qu'à un membre de la Cour Suprême des Etats-Unis. En fait, je crois qu'il serait d'autant plus porté à se montrer impartial que son caractère, son jugement, et ses méthodes ont été attaquées, ce qui devrait lui inspirer un plus vif désir de rendre un verdict équitable et convenable en cette affaire. Les mêmes remarques peuvent s'appliquer dans une grande mesure, sinon même dans une aussi grande mesure, au sénateur Turner, de la côte du Pacifique. Quant au secrétaire Root, je ne vois pas qu'on puisse prendre la moindre ombrage de sa présence parmi la commission. Tel est donc, en tant que cela nous concerne, l'aspect de la situation. Je suppose que nous sommes tous désireux de voir ce différend éliminé des grandes questions renfermant des germes de difficultés et de froissements entre les deux pays. Nous avons en nos propres mains le choix des commissaires, et ce devrait être notre devoir de choisir les meilleurs hommes que nous avons, ainsi que l'a dit le chef de l'opposition. Nous voulons donner l'exemple aux Américains, en appelant à siéger dans cette commission les meilleurs juristes que possède l'empire britannique.

M. MACLEAN : Pourquoi ne nous donnent-ils pas eux-mêmes l'exemple ?

M. CHARLTON : C'est ce qu'ils font.

M. MACLEAN : Où voyez-vous cela—en matière d'affaires canadiennes ?

M. CHARLTON : Je ne crois pas que nous sommes en mesure de pouvoir dicter aux Etats-Unis la conduite qu'ils devraient tenir, ni d'émettre une opinion au sujet de ceux qui peuvent mériter de faire partie de cette commission ou de ceux qui ne sauraient nous convenir. Nous avons affaire à une nation de 80 millions d'habitants et nous ne sommes qu'une nation de 5 ou 6 millions. L'Angleterre a fortement à cœur de maintenir des relations amicales avec cette nation; or, affirmer ici que ces jurisconsultes n'offrent pas les garanties d'impartialité voulues, ce serait faire avorter l'œuvre tant désirée et mettre fin à toutes les négociations. Il nous est bien permis de regretter que le choix de ces juges nous soit peu agréable, mais il ne nous appartient pas de nous ériger ici en critiques de ce choix, et c'est manquer du sens de la véritable proportion des choses que de supposer qu'il est permis à un peuple de cinq millions d'habitants de dicter sa ligne de conduite à une nation de quatre-vingt millions d'âmes. Que nous approuvions ou non ce choix, peu importe; mais en raison de certaines circonstances, les Etats-Unis ont cru utile, important et de bonne politique de confier cette mission à ces messieurs, et c'est se prononcer d'avance sur la cause que de prétendre qu'ils n'ont ni les aptitudes voulues pour remplir leurs fonctions ni l'impartialité exigée en pareilles circonstances. Pour ma part, je regrette que les juges de la cour Suprême des Etats-Unis aient refusé d'agir. Je regrette que

le choix de ces commissaires ne réponde pas à nos aspirations et à nos prédilections; mais, enfin, c'est au gouvernement des Etats-Unis qu'il incombe de choisir ses propres commissaires, et j'augure favorablement des résultats qui découleront de l'établissement de ce tribunal.

Le chef de l'opposition, cet après-midi, nous a cité force extraits de journaux américains au sujet du caractère de la commission et des opinions émises par les commissaires choisis par le gouvernement des Etats-Unis. Pour dire le vrai, je n'attache guère d'importance aux extraits de journaux soit des Etats-Unis, soit du Canada. Les rédacteurs de journaux, assis dans leurs bureaux, se donnent souvent, en écrivant leurs articles, un air de sagesse et posent à l'infaillibilité dans leurs jugements; mais, de fait, ils font souvent erreur; et quant à moi, j'envisage les choses à un point de vue plus large que celui de tel ou tel écrivailleur, qui se prononce sur les faits avant le jugement des tribunaux et s'imagine qu'il possède l'omniscience. Il va sans dire que ma critique ne s'adresse nullement aux rédacteurs de journaux ici présents, suivant l'adage qui veut que les reproches ne s'adressent qu'aux absents. Tout ce que je prétends c'est que ces extraits de journaux américains sont toujours sujets à caution et qu'il ne faut y attacher aucune importance.

M. MACLEAN. Quelles preuves l'honorable député apporte-t-il à l'appui de son assertion, que l'opinion publique des Etats-Unis à l'égard du Canada est moins hostile qu'autrefois?

M. CHARLTON: C'est un fait évident.

M. McLEAN : Dans la presse américaine, je suppose ?

M. CHARLTON : Je ne sache pas que les journaux canadiens, même celui que rédige l'honorable député, fassent exception à la règle. J'y remarque souvent un ton regrettable, un certain parti pris, un manque de justice à l'égard de tout ce qui est américain, ce qui est loin de grandir un journal à mes yeux et ne tend certainement pas à créer de bons rapports d'amitié de peuple à peuple. Le ton des journaux canadiens est de nature à créer une certaine irritation aux Etats-Unis ; je sais que c'est là l'effet produit chez nos voisins, et ceux d'entre eux qui désirent voir de meilleures relations s'établir entre les deux pays déplorent la chose. Si je ne me trompe, nul député dans cette Chambre n'est plus en état que moi de se prononcer sur cette question ; or, je l'affirme sans crainte, l'opinion publique aux Etats-Unis devient de moins en moins hostile au Canada ; il y existe plus de largeur dans les idées courantes au sujet des relations entre les deux pays ; on y est mieux renseigné que jamais sur notre pays ; et par conséquent, les préjugés y ont perdu de leur force. Il y va de notre intérêt, à mon sens, de cultiver l'amitié de nos voisins et de nous assurer jusqu'où peut aller cette heureuse révolution qui s'est opérée dans l'opinion publique en faveur de notre pays, et de se demander quelles heureuses conséquences en peuvent découler. Si, après enquête faite, nous constatons qu'il n'existe pas aux Etats-Unis de sentiment public favorable au Canada, sentiment assez puissant pour provoquer l'établissement de relations amicales, alors il sera temps de prendre l'attitude que prennent nombre de nos concitoyens qui prétendent qu'il vaut mieux se prononcer d'avance sans étudier les faits.

Il n'est pas nécessaire que je fasse maintenant allusion aux autres points soulevés par l'honorable député de Jacques-Cartier. Je l'ai dit tout d'abord, la discussion de notre politique au point de vue financier me semblerait prématurée. Je n'ai pris la parole que pour rectifier ce que je croyais être de faux aperçus relativement à certaines questions délicates et qu'on ne saurait mieux comprendre qu'en se plaçant au point de vue de l'équité et des concessions.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : M. le Speaker, je n'ai pas l'intention d'aborder la discussion de tous les sujets de ce débat. Je me contenterai de traiter la question de la conférence impériale.

Qu'on me permette de déclarer, dès le début, que j'envisage cette question à un point de vue radicalement opposé à celui du leader de l'opposition (M. Borden, Halifax) et de son lieutenant, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Ces messieurs prétendent que cette conférence n'a produit qu'un résultat insignifiant. Sans doute, l'opinion qu'on peut avoir de ce résultat dépend absolument des espérances qu'on fondait sur la conférence elle-même, avant sa réunion. Ceux-là peuvent être déçus dont les prévisions s'inspiraient de l'attitude du ministère et du parlement de la Grande-Bretagne, ou encore des tendances antérieures des parlements coloniaux et, en particulier, du parlement canadien. Mais il est un autre groupe d'opinion qui n'a aucun motif de désappointement : c'est celui qui, à travers les débats qu'ont suscités depuis trois ou quatre ans les progrès de l'idée impérialiste, n'a jamais perdu l'espoir que le bon sens populaire reviendrait aux principes du véritable impérialisme britannique.

Quant à moi, je ratifie sans réserve ces paroles du discours du trône :

> Je suis convaincu qu'il résultera un grand bien de cette conférence qui a réuni dans un contact intime les représentants des grandes colonies autonomes et les hommes d'Etat de la mère patrie.

Cette réunion a dissipé les nuages trompeurs que la conférence de 1897 et la guerre sud-africaine avaient amoncelés. Les représentants des colonies ont pu constater que, dans l'esprit de M. Chamberlain et de ses acolytes, le seul impérialisme réalisable consiste à mettre à la charge des colonies une partie du budget de l'armée et de la

marine anglaises et à leur offrir en compensation quelques éloges stériles. De leur côté, les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne ont dû forcément se rendre compte que le Canada et les autres colonies britanniques avaient traversé cette période, sur laquelle je ne veux pas revenir, où le sentiment public, soulevé par les discours échevelés des politiciens, atteignait son plus haut degré d'exaltation. A cette époque, le peuple et le parlement d'Angleterre avaient pu croire que nous étions prêts à laisser amoindrir nos libertés et notre autonomie, et même le respect que nous devons à notre passé et à notre avenir ; mais ces illusions se sont évanouies, grâce à l'attitude ferme, discrète et digne des délégués des colonies et particulièrement des représentants de l'Australie et du Canada.

Le rapport de la conférence, qui satisfait si peu le leader de l'opposition et l'honorable député de Jacques-Cartier, offre cependant plusieurs points d'un grand intérêt. Je l'ai lu avec beaucoup d'attention ; et si les propositions adoptées ne laissent guère entrevoir une nouvelle orientation dans la politique de la Grande-Bretagne et de ses colonies, je constate que les autorités impériales et coloniales en sont venues à une entente judicieuse sur un grand nombre de points.

Toutefois, je crois devoir exprimer dès ce moment mon dissentiment sur une décision unanime des membres de la conférence —et en ceci j'abonde dans le sens du leader de la gauche. Je veux dire que les délibérations du congrès auraient dû se faire au grand jour et qu'on aurait dû publier le procès-verbal intégral de ces délibérations. J'y insiste particulièrement lorsque je constate que les délégués ont décidé unanimement qu'une conférence impériale devrait se réunir tous les quatre ans. Si les représentants des colonies doivent rencontrer les membres du cabinet britannique pour discuter les problèmes de la politique impériale, je maintiens que toute délibération d'où pourra surgir une orientation nouvelle de la politique de l'empire ne saurait se faire à huis-clos ; et le parlement canadien, de même que toute assemblée britannique qui se respecte, devrait immédiatement affirmer en principe que le peuple de toutes les parties de l'empire devra connaître, jour par jour, ce qui se passera au sein de tout congrès impérial où ses représentants siégeront.

A l'ouverture des séances de la conférence, le secrétaire colonial a prononcé un discours d'inauguration plein d'intérêt, comme toutes les manifestations de la pensée de cet homme d'Etat. Ce discours, à mon avis, indique à merveille que l'impérialisme britannique est bien, dans l'esprit de M. Chamberlain, ce que j'indiquais il y a un instant. Ainsi que le disait l'honorable député de Jacques-Cartier, M. Chamberlain a soumis au congrès trois sujets principaux : l'organisation politique, l'organisation militaire et l'organisation commerciale de l'empire. Sur le premier point, il nous a conseillé de laisser le mouvement s'accentuer peu à peu de lui-même. Quant à l'organisation militaire, il a déclaré que le moment était venu où les colonies doivent s'imposer des contributions à l'armée et à la marine de la Grande-Bretagne. Mais sur le terrain du commerce, il nous a annoncé que l'Angleterre ne peut rien faire pour les colonies, à moins que les colonies n'adoptent une politique qui, de l'aveu de tous, causerait leur mort.

Au sujet des relations politiques, on n'a adopté que la résolution que j'ai signalée, décidant que les représentants de la Grande-Bretagne et des colonies devront se réunir en congrès tous les quatre ans. Je ne m'oppose nullement à ces réunions, lorsqu'elles peuvent répondre à un besoin réel. Mais aucun délégué du Canada ne devra quitter le sol impérial pour aller représenter le peuple canadien à ces congrès avant d'avoir indiqué nettement la politique qu'il soutiendra, les projets qu'il se proposera d'appuyer et ceux qu'il combattra. Avant d'accepter ce mandat, nos représentants devront recevoir du parlement une direction qui détermine nettement leur attitude. C'est ce que le ministère a fait l'an dernier ; c'est ce que le gouvernement australien a fait également ; mais c'est ce qu'on avait négligé en 1897.

Sur le terrain de l'organisation militaire le gouvernement britannique, ainsi que le premier ministre l'a déclaré, proposa un mode de contribution des colonies à l'armée et à la marine. Le ministre de la Marine, lord Selborne, et le ministre de la Guerre, M. Brodrick, ont appuyé ce projet avec beaucoup d'énergie. Le premier ministre de la Nouvelle-Zélande, M. Seddon, donna aussi son appui à M. Chamberlain et formula deux propositions, dont l'une, relative à la marine, est incrite à la page 9 du procès-verbal, et l'autre, concernant l'armée, à la page 27. Les délégués canadiens firent à ces propositions l'accueil que le peuple canadien désirait exactement qu'ils leur fissent. Le député de Haldimand (M. Thompson) nous a lu la conclusion de la réponse de nos représentants; je veux lire à la Chambre le premier paragraphe de ce document, car il indique encore plus nettement l'attitude du gouvernement canadien :

> Les ministres canadiens regrettent qu'il leur ait été impossible d'accepter les propositions de lord Selborne au sujet de la marine et celles de M. Brodrick au sujet de l'armée. Les ministres tiennent à faire observer que leurs objections ne visent pas spécialement la partie financière du projet mais le principe même de ces propositions, lequel, à leur avis, constituerait une atteinte au principe de l'autonomie coloniale. Le Canada est profondément attaché aux libertés et aux franchises que les autorités impériales lui ont accordées par degrés et qui, en développant les richesses industrielles du pays, et en fortifiant en même temps les liens qui l'unissent à la mère patrie, ont été si fécondes en résul-

tats bienfaisants. Si toutefois, les ministres canadiens sont forcés, par ces motifs, de repousser les propositons de l'Amirauté et celles du Bureau de la Guerre, ils reconnaissent hautement que l'accroissement de la population et des richesses du Canada lui fait un devoir de s'imposer des sacrifices plus considérables afin d'exécuter les travaux nécessaires à sa défense, ainsi qu'il incombe à tout pays.

A ceci, aucun Canadien ne saurait trouver à redire. Quant à moi, aussi longtemps que le ministère restera dans les bornes qu'il s'est ainsi tracées, je l'appuierai sans réserve.

Néanmoins, tout danger n'est pas écarté. M. Chamberlain n'est pas homme à céder à cause d'un premier échec et à renoncer aux projets qui lui tiennent tant à cœur. En ce moment même, le secrétaire colonial revient d'Afrique, où il est allé chercher sur certains problèmes des lumières que, par malheur pour le bien de son pays et pour l'honneur de l'empire, il avait négligé d'étudier il y a trois ou quatre ans; et au cours de son voyage, il a prononcé un discours où, s'adressant à toutes les colonies autonomes, il leur rappelle et leur enseigne qu'elles doivent se rendre compte de leurs devoirs envers l'empire. Depuis son retour d'Angleterre, le ministre de la Milice a nettement défini, en deux ou trois occasions particulières, ce qui lui paraît être le devoir du Canada au sujet de la défense impériale. Je concours absolument dans la plupart des opinions du ministre. Ainsi, je ne verrais aucun inconvénient à ce que le Canada se chargeât de l'entretien des fortifications d'Esquimalt et d'Halifax et diminuât d'autant le fardeau du gouvernement britannique. Je ne m'oppose pas à ce que le ministre fasse de notre milice un corps de défense de premier ordre; je le désire même, pourvu qu'il ne perde jamais de vue le principe qu'il a posé lui-même lorsqu'il a déclaré que notre organisation et notre budget militaires doivent être proportionnés aux seules exigences de la défense du sol canadien par le peuple canadien.

Dans le procès-verbal de la conférence, je trouve un rapport du Colonel Altham, sous-quartier-maître général, dont je détache deux pargraphes:

Au cas d'une guerre avec les Etats-Unis, la sécurité du Canada dépendra entièrement de la milice canadienne, jusqu'à ce qu'il arrive des secours d'Angleterre. On peut conclure de là que la meilleure manière pour le Canada de contribuer à la défense de l'empire est de faire de sa milice une force vraiment efficace. Il importe donc davantage de presser fortement les ministres canadiens d'adopter les mesures nécessaires de précaution, plutôt que de maintenir des régiments destinés au service général de l'empire..... Il serait donc peu prudent, à cause de la situation stratégique du Canada, de lui enlever une partie de son armée de défense, à moins que cette armée ne soit plus considérable à l'avenir. Je suggère, en conséquence, qu'au cas où l'on formerait des corps impériaux au Canada, on se contentât, pour le moment, d'un brigade divisionnaire d'artillerie de campagne et d'une brigade d'infanterie. On pourrait organiser ces troupes suivant la méthode qui a été suggérée pour l'Australie.

N'oublions pas que ces paroles sont extraites d'un rapport préparé par un officier de l'armée anglaise, à la demande du ministre de la Guerre qui désire ardemment obtenir une contribution permanente du Canada à la défense de l'empire; et c'est cet officier même qui déclare que le Canada n'a qu'un moyen efficace de contribuer à la sécurité de l'empire: ce moyen c'est de s'occuper de ses milices et de garder ses soldats au pays.

Cependant, je le répète, ne soyons pas trop confiants. Le vent a tourné, je le constate et je m'en réjouis. Ils sont nombreux, au Canada, ceux dont le langage n'est aujourd'hui que l'écho fidèle des paroles que je prononçais il y a trois ans. Mais même lorsque nous ne parlons que de la défense du Canada, ne perdons pas la tête et ne demandons pas au peuple canadien de s'imposer de lourds sacrifices pour la réforme des milices avant de savoir exactement ce que nous ferons de ces troupes. Dans l'un de ses discours auxquels j'ai fait allusion, le ministre de la Milice a dépassé les limites de la simple défense nationale. Il est allé jusqu'à dire—au moins d'après les comptes rendus que les journaux nous ont donnés de ses paroles—que notre devoir n'était pas seulement d'équiper une milice suffisante pour défendre le territoire, mais que nous devrions organiser une armée assez puissante pour courir à la défense des autres parties de l'empire au cas où une guerre extérieure la menacerait.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (l'honorable sir Frederick Borden): Mes paroles ont été mal reproduites.

M. BOURASSA: Je suis heureux d'avoir offert à l'honorable ministre cette occasion de nier l'authenticité des paroles qu'on lui a attribuées; car, en certains quartiers, on les a acceptées en toute confiance.

Il y a déjà quelques années, le général French, sous l'impulsion de l'enthousiasme qui régnait alors aux colonies, avait suggéré l'organisation d'un régime militaire. Voici l'opinion qu'il exprima à ce sujet:

Ayant eu une douzaine d'années d'expérience au contact des troupes coloniales au Canada et autant en Australie, je tiens à mettre deux points en lumière : 1° Il est inutile d'espérer qu'il soit possible d'enrôler dans l'armée impériale un grand nombre de recrues des colonies et de leur imposer les devoirs ordinaires de la garnison en temps de paix et au taux ordinaire de la solde impériale ; 2° Il est non moins certain qu'en cas de guerre, on pourra enrôler des milliers de recrues qui feront le service de campagne pour une solde modérée.

A mon avis, le meilleur moyen d'aider la vieille Angleterre à maintenir son drapeau par tout l'empire, c'est de former des réserves de guerre aux colonies, tout en tenant compte des conditions particulières de chaque colonie. Ainsi le Canada, avec ses 75,000 marins et pê-

cheurs des côtes de l'Atlantique, devrait fournir une grande réserve pour la flotte ; et c'est probable que les Canadiens y consentiraient si l'Amirauté, au lieu de s'en tenir à des règlements inflexibles qui ne conviennent qu'à la Grande-Bretagne, voulait se rendre compte que le temps le plus propice pour instruire ces marins serait la saison où leurs occupations habituelles ne les retiennent pas au foyer.

Ainsi, d'après le général French et d'après plusieurs autres autorités anglaises, le meilleur moyen d'atteindre leur but ne consiste pas à exiger ou à implorer des colonies qu'elles versent des contributions régulières à la caisse de l'empire ou qu'elles mettent à la disposition des autorités impériales un corps d'armée impérial. Ils conseillent simplement de stimuler le sentiment militaire, d'accroître les milices, d'organiser une grande réserve navale, et de préparer ainsi aux colonies un champ fertile de recrutement où l'armée et la marine anglaises puissent venir combler les vides qui éclaircissent chaque jour leurs cadres.

La Ligue navale de la Grande-Bretagne nous a envoyé un délégué qui est venu fonder au Canada une association affiliée à la Ligue. Je présume que ceux de mes collègues qui ont visité l'Angleterre savent que la Ligue navale n'a pas réussi à se faire prendre au sérieux là-bas ; je me permettrai même de dire qu'on la trouve généralement ridicule. C'est pourquoi il me semble que nos hommes publics qui sont entrés dans cette association n'ont pas fait preuve de jugement. Si, toutefois, la ligue navale devient moins ridicule, c'est qu'elle commence à devenir dangereuse ; car le but qu'elle se propose ouvertement aujourd'hui, c'est de venir chercher aux colonies les recrues que le peuple britannique refuse à son armée et à sa marine. Constatant que la Grande-Bretagne ne peut plus trouver chez elle les recrues nécessaires à ses forces de terre et de mer, la Ligue se prépare à venir aux colonies afin d'y développer les instincts militaires et profiter du mouvement créé par la guerre sud-africaine pour arracher à la robuste population des colonies ce que le peuple de la mère patrie ne peut plus donner. Je ne crois pas que le succès réponde à ses efforts ; néanmoins, je regrette que quatre ministres aient prêté leur nom à cette entreprise. Dans un des comptes rendus que j'ai lus dans les journaux, on disait que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) avait été nommé président honoraire, et le ministre de la Milice (M. Borden), président ; dans un autre journal, les rôles étaient intervertis : le ministre de la Milice marchait en tête, avec son collègue de la Marine à ses trousses. Peut-être le ministre de la Marine se sentait-il mal préparé à accepter le commandement de la flotte et de l'armée, et la ligue s'est-elle sentie plus confiante dans le tempérament martial du ministre de la Milice. Je trouve aussi là-dedans le nom du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) et celui du ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Je prierais l'honorable ministre de la Justice de ne pas faire un trop grand zèle pour la flotte anglaise avant de connaître le résultat de l'arbitrage de l'Alaska et avant d'avoir constaté les effets de l'intervention du gouvernement anglais dans nos conflits d'intérêts avec les Etats-Unis. Je demanderais également au ministre de l'Agriculture d'attendre le résultat des efforts que nous faisons pour faire lever l'embargo sur nos bestiaux avant d'accepter un grade dans la marine britannique.

M. MACLEAN : Les pêcheurs devraient entrer dans la marine.

M. BOURASSA : Je pourrais résumer toute cette politique de défense impériale en m'appuyant sur l'opinion que lord Rosebery exprimait, il y a environ neuf ans, au sujet du mouvement impérialiste, lorsqu'il abandonna la direction du parti libéral et avant qu'il fût devenu lui-même un des prophètes de l'impérialisme. Le gouvernement britannique a triplé l'étendue de l'empire et a accru énormément le fardeau que la défense de cet immense territoire impose au peuple de la Grande-Bretagne. Les grands propriétaires anglais s'obstinent à conserver le régime agraire le plus arriéré, le plus stupide de tous les pays civilisés. Les régions agricoles du royaume se sont dépeuplées, déversant aux colonies la partie la plus robuste et la plus intelligente de leur population ; et le reste se partage entre les artisans de métier et les désœuvrés qui remplissent les bouges des grandes cités. Les artisans et les fermiers ne veulent plus servir à l'armée ni s'engager dans la marine ; c'est donc aux bouges que les autorités militaires doivent demander leurs recrues ; et les politiciens sont effrayés à l'idée d'adopter le régime de la conscription, le seul possible pour un peuple saisi d'ambition impériale, assoiffé de conquêtes et d'expansion. Et alors, à cause de l'indifférence ou de l'incapacité du peuple anglais, à cause de l'égoïsme des propriétaires anglais, à cause de la pusillanimité des politiciens anglais, nous, les pionniers des colonies, nous qui avons encore tant de sacrifices à accomplir pour faire fructifier le sol national et contribuer à la gloire véritable de l'empire, il nous faudrait expier les fautes de l'Angleterre et nous saigner à blanc pour exécuter les devoirs que le peuple anglais ne veut pas ou ne peut pas accomplir !

Si j'envisage le seul problème de la défense du Canada, tout en m'interdisant de donner des conseils au ministre de la Milice, je me permettrai de lui faire quelques observations. Ainsi que le colonel Altham le disait, les Etats-Unis sont le seul pays qui puisse menacer le Canada ; et quiconque suit un peu les mouvements de la politique du monde ratifiera cette opinion. L'honorable ministre prétend-il... se trouve-t-il ici un homme jouissant de ses facultés, qui prétendra qu'en ajoutant 25,000 ou 50,000 hommes à notre milice nous diminuerons le danger d'une invasion américaine ? Cet accrois-

sement de forces pourrait nous être utile pendant quinze jours ou un mois ; mais si nous songeons que le seul Etat de New-York jetterait sur notre sol autant de soldats que nous pourrions en enrôler pour défendre nos frontières depuis Halifax jusqu'à Vancouver, nous éviterons de nous échauffer outre mesure à la pensée de nous défendre contre les Etats-Unis—même avec l'honorable député de Colchester (M. Gourley) et toute sa famille dans la tranchée. Il ne saurait être question d'une guerre avec les Etats-Unis à cause du Canada lui-même : se trouverait-il un ministre, conservateur ou libéral, assez insensé pour attirer une telle calamité sur nos têtes? Et quant aux conflits que la mère patrie peut avoir avec nos voisins, il suffit de constater avec quelle persistance l'Angleterre a sacrifié d'année en année les intérêts du Canada à son propre souci de se ménager le bon vouloir de la république américaine, pour ne pas s'inquiéter trop des dangers d'une guerre entre le Canada et les Etats-Unis.

Si nous voulons avancer le jour où nous pourrons résister à l'attaque de nos voisins, développons nos richesses, faisons croître notre population. Et si nous voulons sincèrement atteindre ce résultat, ne poussons pas nos jeunes gens vers l'armée et la marine du Canada ou de la Grande-Bretagne ; n'employons pas les deniers publics à l'accroissement de la milice ; mais, au contraire, consacrons toutes les contributions que le peuple peut nous donner à faire fructifier nos industries, notre agriculture, nos fabriques, nos voies de transport, et à accroître ainsi dans la mesure de nos forces la population et la richesse du pays. Voilà, à mon sens, la contribution la plus féconde à la défense nationale ; c'est aussi la manière la plus efficace pour nous de pourvoir à la défense de l'empire et de prouver que nous sommes non seulement de vrais Canadiens, mais même de vrais impérialistes dans le sens réel du mot.

J'aborde maintenant le terrain des relations commerciales. Sur ce point également l'attitude de nos délégués à la conférence m'a causé la plus vive satisfaction. Dans son discours d'inauguration, M. Chamberlain a parlé sur un ton légèrement protecteur de la politique fiscale du Canada à l'endroit de la mère patrie. Il a déclaré qu'au point de vue purement moral, il voyait avec faveur notre tarif différentiel ; mais il nous a fait comprendre très clairement qu'au fond il ne s'en souciait guère. Je suis heureux de déclarer que nos ministres ont fait au secrétaire colonial la réponse qu'il méritait lorsqu'ils ont dit :

> Si après avoir tenté, par tous les efforts possibles, de transformer la politique douanière de l'empire, le gouvernement canadien constate que les autres colonies ou la mère patrie ne peuvent accepter le principe d'un tarif de faveur mutuelle, le Canada se considérera libre d'adopter la politique qui lui paraîtra la plus propre à faire face aux conditions actuelles.

Le leader de l'opposition a blâmé cette réponse. Il trouve qu'elle n'est pas assez explicite parce qu'elle n'indique pas nettement la politique que le ministre se propose d'adopter. Je ne crois pas dépasser les bornes, M. le Président, en disant que nos délégués se seraient rendus coupables d'impertinence s'ils avaient dénoncé au secrétaire colonial la politique ultérieure du parlement canadien, avant que, revenus au Canada, ils eussent consulté le parlement sur la ligne de conduite que nous devons suivre. Les termes de cette réponse sont exactement ce qu'ils devaient être. Ils indiquent au gouvernement britannique que les conditions économiques ayant changé, que la politique de la Grande-Bretagne n'étant plus celle qui existait lorsque nous avons adopté notre tarif de faveur, le gouvernement canadien reste libre de donner à la politique du Canada l'orientation nouvelle qui lui conviendra.

Je ne suis pas dans la situation d'un ministre : il m'est facile d'exprimer librement mon opinion. J'ajouterai donc qu'en présence des déclarations du secrétaire colonial et de la détermination, désormais sans équivoque, du gouvernement britannique de ne pas sacrifier la moindre partie du commerce extérieur de la Grande-Bretagne pour favoriser ses colonies, nous n'hésiterons pas trop longtemps, j'espère, à prouver au peuple anglais que nous savons protéger nos intérêts aussi bien qu'il sait veiller aux siens ; et si nous ne rappelons pas immédiatement les articles de notre loi douanière par lesquels nous favorisons l'importation des produits anglais, j'exprime dès aujourd'hui l'espoir qu'au moins nous reviendrons à la politique intelligente que le ministère avait adoptée en 1897, lorsqu'il offrait un tarif de faveur à tous les pays qui accorderaient au Canada des avantages réciproques. C'était là une politique véritablement libérale. C'était une attitude vraiment progressive que d'annoncer ainsi notre détermination de traiter libéralement tout pays, étranger ou britannique, disposé à conclure avec nous des arrangements de commerce mutuellement avantageux. Sous la vague de loyalisme qui nous a submergés, nous avons modifié notre attitude ; mais aujourd'hui que nous avons repris l'usage de nos facultés, nous devrions revenir à la politique sensée que nous avions adoptée en 1897.

Le député de Jacques-Cartier a reproché à nos délégués de n'avoir pas soumis au congrès la question de l'embargo que le gouvernement britannique maintient sur les bestiaux du Canada. Je présume que les élections de Maisonneuve, des Deux-Montagnes, d'Argenteuil et de Terrebonne ont tellement absorbé l'attention de mon estimable collègue qu'il n'a pas eu le temps d'étudier à fond le procès-verbal des délibérations de la conférence ; car il aurait constaté que les délégués canadiens ont voulu discuter cette question. Qu'il ouvre le livre bleu, à la page 41, et il lira ce qui suit :

> Les représentants du Canada exprimèrent le désir de soumettre au congrès la question des

bestiaux canadiens dont une loi britannique ordonne l'abattage aux ports d'entrée du Royaume-Uni.

Le congrès a décidé cependant que cette question n'offrait pas un intérêt assez général pour lui être soumise ; et il resta entendu que les délégués canadiens auraient à ce sujet une entrevue particulière avec le président du bureau de l'agriculture.

Ainsi, s'il y a eu faute, ce n'est pas nos délégués qui furent coupables, mais bien leurs collègues qui ont refusé de s'occuper de cette question. Sans doute, les représentants du Canada ont entamé des négociations particulières avec le président du bureau de l'agriculture. Tout ce qui en est résulté, la Chambre ne l'ignore pas, c'est que le ministre britannique a déclaré nettement, et même presque brutalement, qu'il ne proposerait aucune modification de la loi et n'offrirait aucune ouverture à notre commerce de bestiaux ; et il persite à traiter nos bestiaux comme s'ils étaient contaminés, bien qu'il sache, comme tout le monde, que les troupeaux du Canada sont exempts de toute contagion, tandis que ceux du Royaume-Uni en sont profondément atteints. Mais il est survenu, depuis cette rebuffade, un autre fait qui jette une lumière très instructive sur la politique du gouvernement anglais et sur celle de M. Hanbury en particulier : c'est que le marché anglais accorde aujourd'hui aux bestiaux de la République Argentine un accès plus facile qu'à ceux du Canada.

Je ne veux blesser en aucune sorte les sentiments de ceux de mes collègues qui ont condamné l'attitude que j'ai observée depuis trois ans à l'endroit de la Grande-Bretagne, mais ils me permettront bien de leur demander où nous en sommes avec notre déploiement de loyalisme tapageur ? Quelles est la récompense de nos lourds sacrifices ? Comment trouvent-ils ce procédé du gouvernement britannique qui méconnait la loyale colonie du Canada et réserve ses faveurs à un pays étranger qui n'a contribué à la guerre de l'empire que par la vente, grassement rétribuée, de ses produits agricoles ?

Ce n'est pas là du reste le seul fait qui nous prouve que si nous voulons sauvegarder nos intérêts, nous ferons mieux d'y veiller nous-mêmes que d'attendre les faveurs du gouvernement britannique. Qu'avons-nous appris l'automne dernier ? La paix étant conclue en Afrique et les autorités britanniques s'étant engagées à restaurer les fermes de l'Afrique du Sud, on acheta 18,000 charrues d'une seule usine américaine. Qu'en disent mes excellents collègues d'Ontario, de la droite ou de la gauche ? Que pensent-ils de la reconnaissance du gouvernement anglais qui, oubliant les bons fabricants d'Ontario, s'en va demander à nos voisins de l'aider à restaurer les fermes sud-africaines que nos soldats avaient contribué à conquérir pour la Grande-Bretagne ? Au mois de septembre, un exportateur de bestiaux de la République Argentine, de passage à Montréal, annonçait triomphalement au public canadien que ses associés et lui avaient obtenu des autorités britanniques un contrat qui leur permettrait d'envoyer au Sud-africain pour un million valant de bestiaux afin de remplacer les troupeaux détruits. Nous avons appris également qu'une grande minoterie américaine s'était engagée à livrer 75,000 sacs de farine aux représentants du gouvernement anglais en Afrique ; mais nous n'avons entendu parler d'aucun contrat de ce genre au Canada. Les journaux nous ont également fait connaître la démarche des exportateurs de farines canadiennes demandant au gouvernement britannique de ne pas prélever la taxe d'entrée sur les farines expédiées en Europe et traversant l'Angleterre en transit. C'était demander l'équivalent de ce que nous faisons nous-mêmes lorsque nous laissons passer libres de droit les marchandises anglaises à destination des Etats-Unis. Mais nos meuniers continuent à payer au trésor anglais un droit de 18 centins sur les farines qui, n'étant pas consommées en Angleterre, sont expédiées sur les marchés du continent. Lord Strathcona a fait des démarches auprès du gouvernement impérial, mais on lui a répondu qu'on n'y pouvait rien.

Cependant ce bon vouloir de l'Angleterre, que notre loyalisme devait nous assurer à jamais, s'est manifesté l'an dernier, mais sous une forme particulièrement ironique. Un jour, les journaux de Toronto annoncèrent que le camp de remonte que les autorités anglaises avaient établi au Montana et qui était resté là pendant toute la guerre, allait enfin se transporter au Canada. En effet, le camp se transporta ; mais quelques jours plus tard, la paix était conclue ; et tandis que les Américains, qui n'avaient contribué à la guerre ni un homme ni un sou, ont battu monnaie avec les gros contrats de remonte de l'armée anglaise, les Canadiens attendent encore leurs bénéfices.

Ai-je besoin de rappeler la manière dont nos officiers et nos soldats ont été reçus à Londres, lors des fêtes du couronnement? La presse nous a très bien instruits à ce sujet. On a même raconté que notre contingent militaire fut parqué aux environs du Palais Alexandra, et que les bons bourgeois de Londres payaient un shilling d'entrée pour contempler nos guerriers. Si ce fait est inexact, je présume que la Chambre en sera informée avant la fin de la session, J'espère au moins que nos délégués ont réclamé les recettes de cette exhibition: je proposerais qu'on les employât à élever un monument commémoratif, immortalisant l'accueil somptueux que nos troupes ont reçu à Londres. Les journaux nous ont informés d'un autre affront que le contingent canadien aurait subi si la cérémonie du couronnement n'avait été retardée par suite de la maladie du roi. Nos soldats, en se rendant

à Londres, s'attendaient à parader glorieusement dans les rues de la capitale avec les détachements de toutes les autres colonies britanniques ; mais il paraît qu'on avait décidé de les poster aux coins des rues afin d'empêcher la voyoucratie de Whitechapel de gêner la circulation de l'aristocratie du Royaume. On m'a affirmé que nos ministres durent faire des instances réitérées auprès des autorités britanniques avant de pouvoir leur faire comprendre que les soldats canadiens n'étaient pas venus à Londres pour faire la besogne des sergents de ville.

On a beaucoup parlé des traités au cours de ce débat: je ne prolongerai pas la discussion sur ce terrain. A chacune des deux ou trois dernières sessions, j'ai discuté l'abrogation du traité Clayton-Bulwer et la question de l'Alaska. Sur ce dernier point en particulier, je ne me sens pas libre de dire toute ma pensée. Mais je tiens à ajouter ceci au débat: c'est que le traité Clayton-Bulwer ayant été abrogé sans que la Grande-Bretagne ait obtenu, en compensation, un règlement équitable, au point de vue du Canada, de notre dispute des frontières de l'Alaska, le gouvernement canadien ne pouvait guère s'opposer à la création du tribunal qui vient d'être constitué. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a commis une légère erreur lorsqu'il a répliqué au premier ministre. Il a déclaré que le premier ministre, en acceptant le tribunal actuel, n'avait réussi qu'à faire disparaître certaines restrictions analogues à celles que contenait la convention d'arbitrage du Venezuela. Mais il y avait un autre obstacle que mon honorable collègue a oublié ou qu'il ignorait: c'est que les plénipotentiaires des Etats-Unis au Congrès anglo-américain voulaient imposer des restrictions encore plus étroites que celles de la convention venezuelienne, ainsi qu'on peut le constater par le dernier protocole du Congrès, que le premier ministre a lui-même communiqué à la Chambre en 1899. Les plénipotentiaires américains refusèrent de soumettre le conflit à un arbitrage, quels que fussent la composition du tribunal et le nombre des arbitres, à moins que tout territoire occupé par les Etats-Unis ne restât américain; non contents d'invoquer une possession de trente ans ou de dix ans, ils exigeaient même que des occupations toutes récentes, comme celles des ports de Dyea et Skaguay, assurassent aux Etats-Unis un titre indiscutable de propriété, quelle que fût la ligne-frontière déterminée par les arbitres.

Je n'irai pas jusqu'à dire que le tribunal qu'on va constituer nous donnera entière satisfaction, ni que le traité actuel soit le meilleur que nous eussions pu obtenir il y a deux ou trois ans. Mais je n'hésite pas à affirmer qu'étant donnée la situation où le gouvernement britannique s'est placé lui-même en consentant à l'abrogation du traité Clayton-Bulwer, le gouvernement canadien a remporté une victoire signalée lorsqu'il a fait disparaître les conditions restrictives que les Etats-Unis nous posaient il y a quatre ans.

Il est d'ailleurs une vérité que nous ne saurions méconnaître, c'est que la position de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis n'est plus ce qu'elle était il y a quatre ans. En signalant les manifestations fréquentes du mauvais vouloir des autorités britanniques à l'endroit du Canada, surtout lorsqu'il s'agit de nos relations avec les Etats-Unis, je présente les faits tels qu'ils existent. Mais si j'étais appelé à porter un jugement sur la politique anglaise, je ne serais pas en peine de signaler tout ce qui justifie l'attitude actuelle de l'Angleterre. Le gouvernement et le peuple de la Grande-Bretagne ne sont pas en mesure de manœuvrer à leur guise. La guerre de l'Afrique du sud n'a pas fait à l'Angleterre une positon tellement glorieuse et forte qu'elle puisse, à l'occasion d'un lambeau de territoire canadien, dicter aux Etats-Unis les mêmes conditons qu'elle aurait pu imposer il y a quelques années. Le peuple canadien qui a tant fait pour induire l'Angleterre à s'obstiner dans l'attitude qui a précipité et prolongé la guerre d'Afrique, et le parlement canadien qui a appuyé la politique du gouvernement anglais au Sud-africain, doivent forcément accepter les conséquences de cette guerre et de cette politique. Et si aujourd'hui la situation diplomatique et militaire de la Grande-Bretagne lui interdit d'adopter une attitude énergique en face des Etats-Unis, ni le peuple ni le parlement du Canada n'ont le droit de s'en plaindre.

Je ne désire nullement exciter au Canada un sentiment d'animosité contre la Grande-Bretagne ; mais je demande que nous constations enfin que, dans nos relations avec les Etats-Unis, il est absolument inutile de compter sur le ferme appui du gouvernement britannique; car la Grande-Bretagne n'est pas en état de nous accorder cet appui.

Un grand nombre de ministres et de députés sont allés à Londres l'an dernier; les uns favorisent la politique impérialiste, les autres la repoussent ; mais s'ils pouvaient manifester leur pensée sans ambages, ils témoigneraient tous que leurs rapports avec les hommes d'Etat anglais les ont convaincus que le but suprême de la politique de l'Angleterre est de s'assurer à n'importe quel prix l'appui des Etats-Unis; et cette orientation ne variera pas d'ici longtemps. Durant mon séjour en Angleterre, libéraux et conservateurs, voire même un quasi-ministre, m'ont assuré que les Canadiens auraient tort d'entretenir le moindre espoir à ce sujet: ni dans la négociation des traités ni dans l'exercice de son commerce, l'Angleterre ne risquera d'envenimer, ni même d'entraver par le moindre obstacle, ses relations avec la République Américaine. Tout ce qui nous reste à faire c'est d'en prendre résolument notre parti, de sauver ce qui peut

être sauvé et de sacrifier ce que nous ne pouvons conserver.

Il est un point sur lequel je regrette que la conférence ne se soit pas prononcée. Je veux parler de la loi martiale et de la suspension de la constitution à la Colonie du Cap, qui mettait en cause le droit général des autorités impériales d'attenter à la constitution des colonies autonomes de la Grande-Bretagne. La question de la loi martiale n'a malheureusement jamais été traitée au Canada. En Angleterre, on l'a discutée à fond, et le comité judiciaire du Conseil privé a rendu à ce sujet un arrêt qui renverse un principe reconnu jusqu'à ce jour comme la base de l'autonomie coloniale. Il est heureux qu'on ait enrayé le mouvement organisé pour faire suspendre la constitution de la Colonie du Cap. Bien que le congrès intercolonial n'ait adopté aucune résolution à ce sujet, j'ai lu avec satisfaction dans les journaux de Londres que nos délégués et ceux de l'Australie avaient été pressentis et qu'ils avaient nettement signifié à M. Chamberlain que la suspension des franchises de la colonie constituerait un acte de mauvaise politique. Cette question nous intéresse profondément ; car il s'agissait de décider si le parlement anglais a le droit de suspendre ou de modifier la constitution de toute colonie britannique. Je partage entièrement sur ce point l'opinion de M. Haldane, qui fait autorité sur ces matières, en Angleterre : c'est que lorsqu'une libre colonie britannique jouit des institutions représentatives, sa constition ne peut plus être amendée ou suspendue que par l'autorité de son propre parlement.

En somme, le résultat de la conférence impériale et l'attitude de nos délégués me paraissent tout à fait satisfaisants. Cette attitude a pu déplaire en certains quartiers, mais la très grande majorité du peuple décidera que nos représentants ont accompli leur devoir d'hommes d'Etat canadiens et de citoyens britanniques. Nous pouvons différer d'opinion sur plusieurs aspects du problème impérialiste ; la guerre sud-africaine a pu créer entre nous d'amers dissentiments; mais ces jours de discorde sont passés. Ainsi que le disait l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson), la paix est faite en Afrique ; et je suis heureux que cette paix se soit conclue sur des bases acceptables. S'il m'est permis d'exprimer un sentiment tout à fait personnel, je souhaite ardemment que la paix règne également au Canada. Quelles que soient nos théories particulières sur l'impérialisme, nous devrions tous nous rencontrer sur un terrain commun et nous entendre pour adopter une seule politique qui préfère nos intérêts à ceux de toute autre partie de l'empire, et même aux intérêts de la Grande-Bretagne.

La réaction du sentiment canadien contre l'impérialisme ne se fait pas sentir senlement du côté du ministère : elle se manifeste également dans l'opposition, et ses deux chefs en ont donné des exemples frappants. Le leader de la gauche a parlé aujourd'hui de l'immigration japonaise ; son langage a d'ailleurs été moins énergique que lorsqu'il s'adressait aux électeurs de la Colombie Anglaise. Le 8 septembre, il fit, à Victoria, en présence d'une assemblée populaire, un discours habile et éloquent. Il parla des lois de la Colombie sur l'immigration, que le gouvernement fédéral a frappées de son veto. Voici ce qu'il déclara :

En considérant l'abrogation de nos statuts au point de vue de la province de la Colombie, j'ose exprimer l'opinion qu'aucune considération impériale ne devrait prévaloir contre votre volonté ; car aucune considération impériale n'avait prévalu contre les lois analogues de l'Australie, de la Tasmanie, de la Nouvelle-Zélande et du Natal. Pourquoi les lois du Natal n'ont-elles pas été abrogées ? Et si l'on ne trouve aucune réponse à cette question, pourquoi les autorités fédérales ont-elles abrogé vos lois ?

Je suis heureux de constater que l'honorable député devient anti-impérialiste. Quant à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), c'est avec un égal plaisir que j'ai lu le compte rendu de ses discours qu'il a prononcés l'automne dernier dans la province de Québec, l'un à Saint-Eustache et l'autre à Saint-Jacques de l'Achigan. Il a combattu le projet d'organisation de la défense impériale et il a protesté contre la discussion, à la conférence intercoloniale, de tout autre sujet que les questions de commerce.

J'espère que ce sentiment canadien va maintenant dominer les deux partis, et que le seul but de notre action politique, qu'il s'agisse de notre organisation constitutionnelle, de notre régime militaire ou de nos lois économiques, sera de veiller avant tout à la sauvegarde des intérêts canadiens.

La motion de M. Thompson (Haldimand) est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que cette adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du Conseil privé.

Motion adoptée.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que, mardi prochain, cette Chambre se forme en comité pour prendre en considération un subside à accorder à Sa Majesté.

Motion adoptée.

VOIES ET MOYENS.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que, mardi prochain, cette Chambre se forme en comité pour prendre en considération les

voies et moyens de prélever le subside à accorder à Sa Majesté.

Motion adoptée.

PRESENTATION DE RAPPORTS.

Les comptes publics du Canada pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding).

Le rapport de l'Auditeur général pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding).

Le rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice finissant le 30 juin 1902. —Le directeur général des Postes (l'honorable sir Wm. Mulock).

Le rapport du ministère de l'Intérieur pour l'exercice finissant le 30 juin 1901-2. —Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton).

Le rapport du ministre des Affaires des Sauvages pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton).

Le rapport du ministère du Revenu de l'intérieur pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre du Revenu de l'intérieur (l'honorable M. Bernier).

Le rapport du ministère de la Justice relativement aux pénitenciers, pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick).

Les tableaux du commerce et de la navigation, pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson).

Le rapport de la branche des pêcheries, du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice 1902.—Le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine).

Le rapport du ministère de l'Agriculture pour l'exercice finissant le 31 octobre 1902. —Le ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding).

AJOURNEMENT.—CHANGEMENTS MINISTERIELS.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. MONK : Avant l'adoption de cette motion, je désire savoir du ministre des Finances quand on nous donnera les explications relatives aux changements ministériels, et qui, d'après la déclaration du premier ministre, devaient nous être fournis après l'adoption de l'adresse.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'allais précisément dire que suivant les instructions du premier ministre, je dois informer la Chambre que, mardi prochain, il fera la déclaration d'usage au sujet des changement ministériels.

M. MONK : Si j'ai demandé ce renseignement, c'est que le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) est obligé de s'absenter mardi, et s'il n'y a pas d'inconvénient à renvoyer ces explications au mercredi, il en serait bien aise.

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose pourrait peut-être rester en suspens jusqu'à lundi, et alors, si on le juge bon, il sera facile, séance tenante, de s'entendre à ce sujet, à la convenance du chef de l'opposition. Pour le moment, j'hésiterais à m'écarter des instructions que m'a données le premier ministre.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 10 heures 45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 16 mars 1903.

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

VOIES ET MOYENS.—ECONOMIE INTERNE.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) remet un message de Son Excellence le Gouverneur général, lequel est lu par M. l'Orateur comme suit :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice expirant le 30 juin 1904, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, le 16 mars 1903.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que lesdits message et budget soient référés au comité des subsides.

Adopté.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de remettre à la Chambre un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR : Voici la teneur de ce message :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes une minute du conseil approuvée nommant le très honorable sir Richard J. Cartwright, C.C.M.G., ministre du Commerce, l'honorable James Sutherland, ministre des Travaux publics, et l'honorable Joseph Raymond Fournier Préfontaine, ministre de la Marine et des Pêcheries, pour agir avec l'Orateur de la Chambre des communes, comme commissaires pour les fins et en vertu des dispositions du chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, intitulé : " Acte concernant la Chambre des communes."

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 16 mars 1903.

ELECTION CONTESTEE.—JUGEMENT DE LA COUR SUPREME.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour Suprême du Canada, une copie certifiée du jugement rendu par cette cour sur l'appel dans la cause de l'élection contestée de la division électorale de Saint-Jacques. La décision des juges de la cour de première instance, annulant la dite élection, est maintenue et l'appel rejeté.

De plus, quant à l'appel de cette partie du jugement de la cour inférieure déclarant que l'appelant s'est livré à des pratiques frauduleuses, les juges de la cour Suprême se sont également divisés sur la décision à rendre, il est rejeté. Par conséquent, le jugement de l'honorable sir Melbourne M. Tait et de l'honorable L. O. Loranger, déclarant que l'appelant a commis ces fraudes, est confirmé. Les juges de la cour de première instance ayant rapporté que ces actes frauduleux ont été commis sur une grande échelle, au cours de cette élection, J'ai, me conformant en cela aux prescriptions de l'article 48, chapitre 9 des Statuts revisés du Canada, différé d'émettre mon bref pour une nouvelle élection. J'attendrai la décision que la Chambre jugera à propos de prendre dans cette affaire.

RAPPORTS.

Rapport du département de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—(Très honorable sir Wilfrid Laurier).

Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—(Honorable A. G. Blair).

Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice finissant le 39 juin 1902.—Honorable sir Richard Cartwright).

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales.—(M. Charlton).

Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone.—(M. Maclean).

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. CHARLTON : Je présente le bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8, 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer, lesquelles se rapportent aux subventions destinées à aider à la construction des voies ferrées mentionnées dans cette loi.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Veuillez donner quelques explications.

M. CHARLTON : Il s'agit des subventions accordées suivant l'évaluation des travaux exécutés. Ce bill a pour but de réduire de $60,000 à $30,000 le montant minimum ainsi accordé à ces compagnies lorsqu'elles construisent leurs lignes.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

COMPAGNIES DE TELEPHONE.

M. W. F. MACLEAN (York-est): Je présente le bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer. En résumé, ce projet de loi a pour but d'obliger toute compagnie de chemin de fer qui accorde quelques avantages à une compagnie de téléphone, de traiter de la même façon toute autre compagnie qui demande les mêmes privilèges, aux mêmes conditions. Déjà, le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres compagnies de chemin de fer du pays ont conclu avec la Compagnie de téléphone Bell, une convention accordant à cette dernière le droit exclusif de placer ses appareils dans les différentes gares de ces compagnies. Je déclare que cela est contraire à l'intérêt public; ce fait constitue une préférence injuste. On viole l'esprit de la loi des chemins de fer, parce que toutes les compagnies de chemin de fer doivent accorder à toutes les messageries des avantages semblables. Le projet de loi que je présente a simplement pour but de permettre à toute personne ou à toute compagnie de téléphone d'installer ses appareils aux gares des différentes compagnies de chemin de fer. J'aimerais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'il accepte le principe de ce projet de loi, tenant surtout compte du fait qu'en répondant dans l'affirmative, le gouvernement permettra à un grand nombre de compagnies de téléphone particulières de s'établir dans tout le pays. Cette mesure rendrait un immense service au commerce et aux habitants du Canada.

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

FOSSES GARDES-BESTIAUX SUR LES VOIES FERREES.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Leeds): Je présente le bill (n° 6) amendant la loi des chemins de fer. C'est la copie exacte du projet de loi que la Chambre a discuté à la dernière session. Il se rapporte aux fosses garde-bestiaux situées aux passages à niveau des chemins publics.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

PENSIONS DE RETRAITE DES JUGES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick): Je présente un bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des Statuts Revisés en ce qui se rapporte aux pensions de retraite des juges.

M. BORDEN (Halifax): Quel est le principe de ce projet de loi?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il a pour but de permettre aux juges de la cour Supérieure qui ont atteint un certain âge, disons 75 ans, et qui ont exercé leurs fonctions comme magistrats durant un certain nombre d'années, de recevoir leur plein traitement.

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

ACTE DES EXPROPRIATIONS—AMENDEMENT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations.

M. BORDEN (Halifax): En quoi consiste ce projet de loi?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Il n'est que la reproduction d'un bill présenté à la dernière session, permettant au gouvernement d'exproprier certains intérêts se rattachant à des immeubles; ainsi, par exemple, si le gouvernement veut exproprier une carrière pour un temps limité sulement, il pourra le faire suivant les dispositions de ce projet de loi. D'un autre côté, si le gouvernement, après avoir donné avis de l'expropriation d'un certain terrain, constate que l'intérêt public n'exige pas cette mesure, il pourra, d'après ce bill, s'exempter de procéder à l'expropriation, sauf à payer les dommages soufferts dans l'intervalle par les intéressés. Dans le cas où l'expropriation aurait eu lieu, le gouvernement pourrait payer les pertes occasionnées par l'exécution de certains travaux, postérieure à l'expropriation.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

AMENDEMENT A LA LOI DU TERRITOIRE DU YUKON.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable C. Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 19) amendant la loi du territoire du Yukon.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ce projet de loi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les autorités locales du Yukon ont rendu une ordonnance relative à la convocation des jurés, et comme il existe dans les esprits quelque doute à ce sujet, et qu'on s'est demandé si le conseil du Yukon a bien le droit d'établir pareille loi, nous présentons ce bill-ci, tendant à donner plein effet à la loi en question.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

M. BORDEN (Halifax).

JEUNES DELINQUANTS.—NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable C. Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants, dans la province du Nouveau-Brunswick.

M. BORDEN (Halifax) : Cette mesure est sans doute provoquée par les difficultés qui ont récemment surgi dans cette province ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, c'est le résultat de l'affaire Godsoe, survenue au Nouveau-Brunswick. Il existe, évidemment, une omission dans le code pénal. Le code pénal statue sur le transfert des jeunes délinquants du pénitencier à l'école de réforme, mais il n'y a rien de stipulé au cas où l'on fait l'inverse, c'est-à-dire, touchant le transfert des prisonniers de l'école de réforme au pénitencier.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

PUBLICATION DES STATUTS REVISES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Chas. Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ce bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit de statuer sur les honoraires auxquels un certain fonctionnaire a droit, quand on lui demande un exemplaire d'un bill.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

SPECTACLES IMMORAUX.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Chas. Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ce projet de loi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce projet de loi tend à la répression des représentations ou spectacles et amusements immoraux qui se produisent quelque fois dans quelques grandes villes. Il s'agit de statuer sur une pénalité plus sévère contre ceux qui se livrent à ce genre d'amusements, et c'est à la demande du recorder de Montréal et avec l'approbation d'autres citoyens de cette ville que je présente ce bill.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

AMENDEMENTS A LA LOI DES ELECTIONS FEDERALES CONTESTEES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Chas. Fitzpatrick) : Je présente le bill

(n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ce bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit que d'une question de procédure à régler. Aujourd'hui, d'après la loi des élections, il faut de toute nécessité que l'instruction du procès ait lieu dans le comté où se fait l'élection, et parfois il est préférable que l'instruction de la cause se fasse dans la ville voisine du comté. La loi des élections ne statue nullement sur le transfert de l'instruction d'un certain endroit en dehors de ce comté, et *vice versa*. Ainsi, prenons comme exemple le comté de Québec que je représente ici ; advenant une élection dans ce comté, et une demande d'invalidation, il faut que le juge tienne sa cour dans les limites mêmes du comté ; tandis que dans la ville de Québec, qui est limitrophe du comté en question, on trouve tout le mécanisme voulu pour la tenue d'une cour de justice ; et c'est précisément pour faciliter la chose que je présente ce bill.

M. CASGRAIN : Il n'y a jamais de contestations d'élection dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas maintenant, mais nul ne saurait prévoir l'avenir.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

QUESTIONS.

TRAITEMENT DES JUGES.

M. CASGRAIN demande :

Le gouvernement se propose-t-il de présenter au cours de la présente session quelque mesure à l'effet de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales dans le but d'augmenter les traitements des juges en général ou de les répartir d'une manière plus égale suivant les circonstances se rapportant au domicile, au coût de la vie, etc.?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas. Fitzpatrick) : En réponse à l'honorable député je dois dire que cette question est maintenant sous considération par le gouvernement.

LIBERATION CONDITIONNELLE DES DETENUS.

M. CASGRAIN :

1. Quel est le chiffre des détenus qui ont obtenu leur libération conditionnellement sous l'empire des lois concernant la libération de ces personnes ?
2. Quels sont les noms de ces personnes ?
3. Pour quels délits et à quelles dates ont-elles été condamnées ?
4. A quelles dates ont-elles obtenu leur élargissement ?
5. Quelques-uns des permis d'élargissement ainsi accordés ont-ils été révoqués ? Et, dans l'affirmative, combien ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Chas. Fitzpatrick) : Je n'ai pas à ma disposition les renseignements voulus pour répondre au premier et au cinquième paragraphes ; je les aurai dans quelques instants. Quant au deuxième paragraphe, il serait contraire à l'intérêt public de divulguer les noms de ces personnes.

Relativement aux paragraphes 3 et 4, il serait préférable que l'honorable député (M. Casgrain) demandât le dépôt d'un rapport, car il nous est, pour ainsi dire, impossible de fournir, dans les étroites limites d'une réponse à une interpellation, tous les renseignements qu'il demande.

EXERCICE DE LA PREROGATIVE DE LA CLEMENCE.

M. CASGRAIN :

1. Dans combien de cas la prérogative de clémence a-t-elle été exercée par Son Excellence le Gouverneur général pour délits contre les lois fédérales ou provinciales du 1er janvier 1902 au 12 mars 1903 ?.
2. Quels sont les noms des personens qui ont bénéficié de ce pardon pendant cette période ?
3. Pour quels délits avaient-elles été condamnées ?
4. A quelle peine avaient-elles été condamnées ?
5. A quelles dates avaient été prononcées les sentences contre elles ?
6. A quelle date la prérogative de clémence a-t-elle été exercée dans chaque cas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas. Fitzpatrick) : La réponse apportée à la question précédente s'applique à celle-ci. Quant à la première partie de la question, je donnerai dans quelques instants le renseignement voulu ; mais quant à la seconde, il serait contraire à l'intérêt public de divulguer les noms des individus ; et relativement aux paragraphes 3, 4, 5 et 6, il serait préférable, pour obtenir ces renseignements, de demander le dépôt d'un rapport.

AMENDEMENT A LA LOI DES BREVETS.

M. CASGRAIN :

En raison du jugement rendu le 15 décembre 1903 par la cour Suprême du Canada dans la cause de Michael Power, appelant, et Judson McGriffin et un autre, intimés, est-ce l'intention du gouvernement de présenter au cours de la présente session une loi portant modification du paragraphe un de l'article trente-sept de la loi des brevets, tel que modifié par l'article deux du chapitre treize des Statuts de 1890, et modifié par l'article un du chapitre trente-trois des Statuts de 1892,—et prescrivant :—

(a) Qu'aucun brevet ne sera considéré comme étant tombé en déchéance pour le motif que le breveté ou ses représentants légaux n'ont pas commencé ou continué à exploiter au Canada l'invention brevetée, à moins qu'il ne soit démontré que ledit breveté et ses représentants

légaux ont manqué de fournir ladite invention brevetée sur demande à eux régulièrement adressée ?

(b) Que plus d'une prorogation de délai de fabrication soit accordée ?

(c) Que des prorogations de délais de fabrication et d'importation, signées par le sous-commissaire des brevets, soient déclarées valables pour toutes fins ?

(d) Que ledit projet de loi soit une définition de la loi telle que contenue dans les actes ci-dessus cités ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le gouvernement se propose, au cours de la session, de saisir la Chambre d'un projet de loi tendant à modifier la loi des brevets, et de lui faire subir quelques amendements découlant du jugement auquel fait allusion l'honorable député (M. Casgrain).

IMPORTATIONS DE GRAIN PAR VOIE DES PORTS DE L'ONTARIO OCCIDENTAL EN 1902.

M. BENNETT :

Quelles quantités de grains a-t-on reçues aux ports de Midland, Depot-Harbour, Collingwood, Owen-Sound, Meaford, Goderich, Sarnia, Kingston et Prescott, pendant la saison de navigation de 1902 ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : Quand j'ai remarqué l'interpellation portée par l'honorable député (M. Bennett) sur le feuilleton de la Chambre, j'ai fait transmettre aux percepteurs des douanes aux ports en question, la dépêche que voici :

Transmettez par voie télégraphique le chiffre des grains de toute nature reçus à votre port au cours de la période de navigation, 1902.

Et voici la réponse :

	Boiseaux.
Midland	15,017,760
Depot-Harbour	12,710,303
Collingwood	2,447,824
Owen-Sound	1,794,381
Meaford	2,563,311
Goderich	2,226,660
Sarnia	
Kingston	6,848,000
Prescott	97,749

La réponse de Sarnia n'est pas encore arrivée. Je pourrai peut-être la communiquer à l'honorable député quand elle me sera parvenue.

FABRICATION DE L'ALCOOL METHYLIQUE.

M. BENNETT :

En quels endroits du Canada se fabrique l'alcohol méthylique ? Combien en a-t-on fabrique à Longford, Ontario ? Le ministère du Revenu de l'intérieur achète-t-il la totalité de la production ? Chacun est-il libre de se livrer à cette industrie au Canada ? Dans l'affirmative, quelles sont les règles ou les restrictions apportées à cette production ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : En l'absence du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Bernier), voici la réponse que je crois devoir donner aux questions posées par l'honorable député :

1. D'après les renseignements que possède le ministère, l'alcool méthylique se fabrique à Deseronto, à Fenelon Falls, et à Longford, dans la province d'Ontario, ainsi qu'à Cookshire, dans la province de Québec.

2. Quant à la production à Longford, les renseignements font défaut au ministère.

3. Non.

4. La production de l'alcool méthylique ou naphte n'est pas sujette aux droits d'accise, et la fabrication de cette substance est libre au Canada.

BUREAU DE POSTE DE VALLEYFIELD.

M. MONK:

1. Le gouvernement a-t-il enfin décidé de bâtir un bureau de poste à Valleyfield, dans le comté de Beauharnois ?

2. Dans l'affirmative, quand cette décision a-t-elle été arrêtée ?

3. Le gouvernement a-t-il acheté un terrain dans ce but ?

4. De qui le gouvernement a-t-il acheté ce terrain et pour quelle somme ?

5. Depuis combien de temps la personne qui a vendu au gouvernement possédait-elle ce terrain et de qui le tenait-elle ?

6. Le terrain ainsi acheté par le gouvernement était-il la propriété de M. George M. Loy, M.P.?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable James Sutherland):

1. Oui.

2. La réponse au n° 1 s'applique ici.

3. Oui.

4. R. W. Johnston, $10,000.

5 et 6. Du 14 juillet 1902; et du propriétaire à cette époque, M. Loy.

CREATION D'UNE BIBLIOTHEQUE DE DROIT A LONDRES.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency), (Texte) propose que :

Copie de tous documents, lettres, correspondance et papiers concernant la création, à Londres, d'une bibliothèque d'ouvrages de droit pour l'usage des avocats appelés à plaider devant le comité judiciaire du Conseil privé.

La motion que je fais en ce moment a pour objet de faire déposer sur le bureau de la Chambre des documents qui intéressent le ministre de la Justice, le Solliciteur général, les avocats et les clients ; c'est-à-dire les justiciables et le public, en général, du Canada. Tous ceux qui vont à Londres pour plaider des causes devant le comité judiciaire du Conseil privé, savent qu'il est extrêmement difficile d'obtenir les livres qu'il leur faut, pour appuyer leurs plaidoiries, avec satisfaction pour eux et pour leurs clients.

Avec la permission de l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) je dirai que nous avons eu, lui et moi, des conversa-

tions sur ce sujet, et je crois qu'il y a dans son département, une correspondance sur ce point.

Les avocats qui vont plaider à Londres, —et ici je parle non seulement des avocats de la province de Québec, mais de ceux de toutes les provinces,—savent qu'il leur est extrêmement difficile d'obtenir les livres dont ils ont besoin pour plaider leurs causes. Il est vrai qu'il existe de grandes bibliothèques au Lincoln's Inn et au Temple Bar ; mais pour y avoir accès il faut d'abord s'y faire présenter par un avocat ou barrister de Londres qui soit membre de cette corporation et, ensuite, s'éloigner considérablement du lieu où siège le Conseil privé.

Mais la situation est encore plus difficile pour les avocats de la province de Québec et mon honorable ami, le ministre de la Justice, sait comme moi qu'il leur est presqu'impossible d'obtenir les livres dont ils ont besoin. Il est vrai que les grandes bibliothèques dont je viens de parler, en contiennent quelques-uns ; mais ces livres sont plutôt là à titre de curiosité ou bien pour permettre à ceux qui se livrent à l'étude du droit comparé de poursuivre leurs travaux. Ainsi, dernièrement, je me suis aperçu que, par exemple, dans la bibliothèque du Lincoln's Inn, il n'y avait ni le répertoire de Dalloz, ni Laurent, ni Baudry-Lacantinerie, ni les Pandectes françaises, ni Sirey, tous ouvrages qui sont extrêmement précieux, pour ne pas dire indispensables, à ceux qui plaident devant les tribunaux de Londres. Il s'ensuit que les avocats sont obligés d'apporter avec eux une bibliothèque assez considérable, ou bien de faire copier les extraits dont ils ont besoin. Dans le premier cas, on comprend à quels embarras les avocats sont soumis lorsqu'ils vont plaider à Londres. Dans le second cas, qui consiste à copier les extraits dont ils veulent se servir, il est assez difficile d'arriver devant le Conseil privé et de faire accepter comme authentiques les copies ou extraits qu'ils ont entre les mains.

Quelle que soit la réputation des avocats, il n'en est pas moins vrai qu'ils restent toujours, jusqu'à un certain point, sujets à caution. Il me semble que, dans ces circonstances, il est désirable que le gouvernement établisse au bureau du Haut-commissaire, à Londres, une bibliothèque de droit, non pas considérable, mais au moins renfermant les principaux ouvrages de droit français et anglais. Ainsi, on pourrait réunir les ouvrages des principaux auteurs et les recueils des décisions des tribunaux français. Ce serait assez. On devrait aussi avoir les principaux ouvrages anglais ainsi que les statuts et les recueils des décisions rendues dans toutes les provinces du Canada. Je crois que cela serait satisfaisant pour les avocats qui vont plaider devant le comité judiciaire du Conseil privé. Cette bibliothèque ne nous coûterait pas bien cher non plus. D'après une évaluation, que j'ai pu contrôler, il suffirait d'une somme de $5,000 environ.

C'est là une question bien importante pour les avocats qui plaident devant le Conseil privé, mais cette question intéresse aussi les clients, car des plaidoiries que font les avocats devant ce tribunal dépend en bonne partie le sort des causes qui y sont portées. Il s'ensuit donc que cette question est d'intérêt public, et je crois que si mon honorable ami, le ministre de la Justice, peut mettre devant cette Chambre la correspondance mentionnée dans ma proposition, elle indiquera l'importance capitale qu'il y a d'avoir à Londres la bibliothèque dont je parle.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable C. Fitzpatrick) : J'abonde dans le sens des observations de l'honorable député (M. Casgrain), au sujet des inconvénients qu'éprouvent les avocats appelés à plaider devant le comité judiciaire du Conseil privé, et cela par suite de l'absence de comptes rendus de nos tribunaux judiciaires. Quant au gouvernement fédéral, je dois dire que nous transmettons tous les ans au bureau du Haut-commissaire les exemplaires des comptes-rendus judiciaires tant de la cour Suprême que de la cour de l'Echiquier, ainsi que de nos propres statuts. A mon avis, les autorités provinciales seraient plutôt en lieu de remédier à quelques-uns des inconvénients signalés par l'honorable député. Les gouvernements provinciaux sont puissamment intéressés à ces causes, puisque ce sont dans une large mesure, les lois établies par les législatures provinciales dont il est interjeté appel au comité judiciaire du Conseil privé. Si l'honorable député juge bon de se rendre à mon avis, je serais, pour ma part, bien aise de voir les législatures provinciales prendre l'initiative à cet égard en s'abouchant avec les procureurs généraux des provinces, dans le but de remédier aux sérieux inconvénients qu'a signalés l'honorable député.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Il importerait que les législatures locales transmissent des exemplaires de leurs statuts au bureau du Haut-commissaire. On devrait aussi transmettre à Londres des exemplaires de nos statuts fédéraux qui ne s'y trouvent pas. Etant donné le fait que le comité judiciaire du Conseil privé a juridiction sur près de la moitié du monde, il est fort étrange qu'il n'y ait pas quelque bibliothèque à la disposition des avocats venant de l'Australie, du Canada et des Indes. Je tiendrais à savoir si le ministre de la Justice s'est jamais abouché à ce sujet avec les autorités impériales.

J'ai moi-même éprouvé les inconvénientns auxquels fait allusion l'honorable député. La plupart du temps, on peut avoir accès aux bibliothèques de Londres grâce à la courtoisie des avocats anglais chargés de ces causes; mais ici encore il se présente des inconvénients, car il est presque impossible de trans-

porter les volumes d'un endroit à l'autre, en raison de la distance des lieux. Une autre observation que je tiens à faire, c'est qu'une institution de l'importance du comité judiciaire du Conseil privé devrait habiter un édifice plus convenable que celui où il siège actuellement. C'est ce qui frappe tous les avocats des colonies qui vont plaider devant ce tribunal. Il paraît qu'à Londres, en ce moment, il est sérieusement question de remédier à la chose. Quoi qu'il en soit, il importe grandement que le gouvernement impérial, s'il n'y remédie pas lui-même, s'entende au moins avec les gouvernements des colonies, afin de mettre une bibliothèque à la disposition des avocats des colonies qui vont plaider devant ce tribunal.

Adopté.

AFFAIRE ARTHUR BRUNET—LOI DES ELECTIONS FEDERALES DE 1900.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : Je demande :

Copie de toutes pétitions, décrets du conseil, correspondance, documents et papiers concernant la condamnation et l'emprisonnement d'Arthur Brunet, de la cité de Montréal, pour délits contre la loi des élections fédérales, 1900, et le pardon, la suspension de la sentence ou l'élargissement du dit Brunet.

On comprendra, à la simple lecture de cette motion, qu'elle touche à des questions de haute importance tant pour cette Chambre que pour le pays en général. Mes honorables collègues ont sans doute encore présent à la mémoire ce qui s'est passé après l'élection de monsieur Brunet, représentant du collège électoral de Saint-Jacques, de Montréal, à la Chambre des communes. On s'en souvient, il se fit une enquête préliminaire touchant certains actes entachés de corruption commis pendant l'élection en question ; et l'on constata, au cours de l'enquête, que deux témoins qui devaient rendre témoignage au sujet de la corruption qui s'était exercée avaient disparu du pays, et avaient été envoyés aux Etats-Unis. L'enquête préliminaire se poursuivit néanmoins, et Arthur Brunet, qu'on avait accusé d'actes entachés de corruption de nature fort grave, commis à cette élection, fut renvoyé à la cour du Banc du Roi, pour y subir son procès. Il fut prouvé que la substitution de personnes avait été pratiquée par des individus salariés dans ce but ; qu'au comité central de M. Brunet, l'ex-député, on leur avait donné des billets pour voter à certains bureaux de votation et qu'ils avaient perpétré nombre de fraudes électorales de nature grave. Il fut aussi prouvé qu'à un certain bureau de vote, on avait engagé et payé le président du scrutin et le greffier du bureau de vote pour falsifier les bulletins.

Le résultat fut que lors du recensement des bulletins d'un des bureaux de vote on découvrit que M. Bergeron n'avait recueilli que quatre voix, tandis que son adversaire, M. Brunet, obtenait une majorité écrasante, bien qu'un nombre important d'honorables citoyens aient affirmé sous la foi du serment qu'ils avaient voté pour M. Bergeron. Pour assurer davantage la réussite du plan de corruption, on avait jugé à propos de faire transporter de l'alcool au bureau de vote, de sorte que le président du scrutin s'enivra si bien, qu'il finit par n'avoir plus connaissance de ce qui se passait; ils n'étaient certainement plus en état de se rendre compte de la gravité de la faute qu'ils commettaient. Il convient de noter que les partisans de M. Brunet avaient offert de l'argent à de jeunes étudiants pour les engager à faire cette sale besogne ; mais j'ai aussi le plaisir de dire que, en dépit des offres alléchantes qu'on leur fit, ces jeunes gens eurent assez d'honneur, assez de courage pour ne pas se prêter à cet escamotage de bulletins, à ces suppositions de personnes.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CASGRAIN : Pareil refus de la part de ces étudiants est tout à leur honneur, et je suis heureux de signaler le fait en cette enceinte parlementaire. A la clôture du scrutin à ce bureau de vote, un des chefs de la bande qui avait imaginé cet abominable système d'escamotage de bulletins et de supposition de personnes déclara ouvertement, et publiquement que l'élection de M. Brunet était certaine, parce que ce qui avait été fait dans ce bureau de vote ayant été pratiqué dans dix-huit autres, l'élection du candidat ne faisait pas le moindre doute. Il appert donc que ces menées corruptrices ne se sont pas limitées à un seul bureau de vote, mais qu'elles furent plutôt l'œuvre d'une organisation générale qui a fonctionné sur tous les points dans cette élection-là. On a recouru à la supposition de personnes, à l'incitation au parjure, à la corruption de fonctionnaires et à d'autres attentats odieux pour paralyser l'expression de la volonté populaire. Ces manœuvres, les journaux de tous les partis les ont dénoncées.

En vertu de l'Acte des élections fédérales, certains délits dont on s'est rendu coupable sont passibles d'une amende de $200 au plus et de deux à six mois d'emprisonnement, tandis que d'autres sont passibles de trois ans de détention au plus, et d'au moins six mois d'emprisonnement et $300 d'amende.

Qui fut l'instigateur de tous ces délits? Quel fut le principal conspirateur? Quel est celui qui donna de l'argent aux malheureux présidents de scrutin et à leurs greffiers pour qu'ils violassent le serment qu'ils avaient prêté de remplir honnêtement les devoirs de leur charge? Qui a payé, qui a fait agir les gens qui se sont rendus coupables de supposition de personnes ? Et qui donc encore est allé offrir de l'argent aux étudiants pour les déterminer à pécher gravement contre la morale publique? Cet homme, c'est Arthur Brunet. Disons, à l'honneur de la province de Québec, que cet individu a

été traduit en justice, et que, malgré la fuite de certains témoins, on lui a fait son procès et, comme il s'était reconnu coupable de trois délits prévus par l'Acte des élections fédérales, il fut condamné à six mois de prison sur chaque chef d'accusation. Je n'ai pas à juger si son châtiment fut assez sévère, mais je suis persuadé que le juge en chef qui a présidé au procès, tenant compte de toutes les circonstances atténuantes, n'a condamné Arthur Brunet qu'à la peine la plus légère que la loi lui permettait d'infliger.

Voici donc un individu trouvé coupable des offenses les plus graves, un individu condamné à six mois d'emprisonnement pour des délits qu'il reconnaît lui-même avoir commis. Chacun se plut à croire, dans le temps, qu'Arthur Brunet avait été bien et justement puni ; il est évident que l'escamotage des bulletins et les suppositions de personnes se sont pratiqués dans tout le pays aussi couramment que dans la province de Québec. Il n'y a pas encore bien des années, la province d'Ontario fut le théâtre de fraudes électorales d'une gravité telle que cette Chambre dut instituer une commission chargée de rechercher les coupables et de s'enquérir de l'étendue des menées. Arthur Brunet prit donc le chemin de la prison, et tous les honnêtes gens se félicitèrent de ce qu'on eût enfin réussi à mettre la main sur un individu qui, de son propre aveu, s'était adonné à ces odieuses pratiques. Je ne veux pas le moindre mal à Brunet ; je ne connais même pas ce jeune homme. Mais il s'est rendu gravement coupable ; on l'a pincé sur le fait ; il faisait partie de la bande qui opérait dans tout le Dominion, escamotant les bulletins des honnêtes gens et paralysant l'expression libre de l'opinion publique sur l'administration des affaires du pays. Il est certain, je le répète, qu'en ne condamnant cet individu qu'à six mois d'emprisonnement, le juge en chef avait largement tenu compte de toutes les circonstances atténuantes. Néanmoins, on fit signer des requêtes qu'on adressa au gouvernement, et celui-ci—j'arrive à la raison d'être de ma motion—jugea convenable d'accorder son pardon, de rendre la liberté à cet individu qui, si je ne me trompe, n'avait purgé que quatre mois de sa sentence. Il importe que la Chambre prenne connaissance des requêtes en question. Le gouvernement cherchera peut-être à s'abriter derrière les noms qui couvrent ces requêtes ; mais dans des circonstances de cette nature, un devoir sacré incombe au gouvernement : celui de veiller à ce que le coupable subisse la totalité de la peine prévue par la loi, ou du moins de celle que le tribunal a infligée. Je dis que le gouvernement ne saurait s'abriter derrière les requêtes présentées à l'autorité compétente, car toute personne de quelque expérience sait parfaitement de quelle manière s'obtiennent les signatures qui couvrent de telles pièces. Un ami intime, un parent, parfois même un frère du prévenu va frapper de porte en porte pour les faire signer. Il arrive ainsi qu'on s'adresse à quelqu'un au moment où il est très occupé et que, plutôt que d'entrer dans de longs détails au sujet du délit, il appose sa signature pour se débarrasser plus vite de l'importun qui vient l'ennuyer. L'autorité devrait tenir compte de ces faits ainsi que des circonstances qui accompagnent la signature de ces requêtes. Mais cela ne saurait dégager l'autorité compétente du devoir qui lui incombe de veiller au respect de la loi, de voir à ce que tous ceux qui commettent des offenses aussi graves que celles qui ont valu à Brunet sa condamnation soient châtiés avec toute la sévérité nécessaire. Un soupir de soulagement s'est échappé de toutes les âmes honnêtes lorsqu'on apprit que Brunet s'était fait pincer, qu'on l'avait traduit en justice et condamné ; mais quand le gouvernement le rendit à la liberté après quatre mois d'emprisonnement, ce fut un scandale.

M. HUGHES (Victoria) : Cela vaut mieux que ce qui se passe dans Ontario où ces gens-là ne vont pas en prison.

M. CASGRAIN : Comme je l'ai déjà dit, l'arrestation et la condamnation de cet homme font honneur à la province de Québec. En demandant la production de ces documents, j'ai un autre objet en vue : il faut que l'on sache que ceux qui signent des requêtes comme celles qui nous occupent assument une grande responsabilité. Il me semble que dans le cas actuel tous les noms devraient être dévoilés à la Chambre, afin qu'à l'avenir les gens n'ignorent point, si on va leur demander de signer de ces requêtes-là, que leurs noms pourront être révélés au parlement et qu'ils devront subir leur part des conséquences de leur action.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. l'Orateur, dans des cas comme celui-ci, il est d'usage en Angleterre de ne pas déposer les documents qui ont guidé la Couronne dans l'exercice de son droit de grâce. et cette coutume est assez généralement suivie au Canada. Sir John Thompson s'en est prévalu dans un cas que je signalerai lorsque les documents seront déposés. Je dois cependant rendre grâce à mon honorable ami d'avoir demandé qu'il y fût fait exception dans le cas actuel, car il s'agit d'un cas exceptionnel, d'un cas que la Chambre devrait assimiler à celui de McGreevy et de Connolly. J'approuve ce que l'honorable député a dit au sujet de la production des requêtes présentées au gouvernement. Bien que j'assume l'entière responsabilité de ce qui a été fait, je tiens à déclarer que je n'ai pas signé cette recommandation à la clémence. Je crois qu'il est à propos que la Chambre soit saisie de ces requêtes, car mon honorable ami s'apercevra alors qu'elles ne portent pas seulement la signature de partisans du gouvernement ment, mais aussi celle de personnes qui occupent un rang élevé dans le parti con-

servateur et une place éminente en cette Chambre. J'abonde absolument dans le sens de l'honorable député lorsqu'il déclare qu'il faut punir les auteurs de délits aussi graves que ceux auxquels Brunet doit sa condamnation. Mais ce n'est pas aujourd'hui seulement qu'on commet de ces fautes-là. J'ai souvenance d'avoir moi-même poursuivi en justice, dans la province de Québec,—les rapports judiciaires en font foi—des gens qui, dès 1880 et 1881, s'étaient rendus coupables de délits encore plus graves que ceux-là ; mais la justice ne put les atteindre. Il est vrai qu'à cette époque-là les libéraux ne détenaient pas le pouvoir à Québec.

M. HUGHES : S'ils l'avaient détenu, la justice aurait-elle eu un autre cours ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, mais mon honorable ami a fait observer que Brunet a été condamné sous le régime libéral. Il sera temps de discuter cette question lorsque les documents seront sur le bureau de la Chambre. Il est possible que dans le cas actuel le gouvernement ait pris une attitude qu'il devra expliquer ; mais il sera facile de démontrer que la responsabilité ne retombe pas uniquement sur les membres du cabinet. On verra aussi que d'autres cas également graves se sont présentés, où les motifs d'exercer le droit de grâce étaient moins plausibles que dans le cas actuel. Je dois dire que des certificats de médecins ont établi dans le temps que l'état de santé de Brunet était très précaire. Ce n'est pas pour les y faire mourir qu'on envoie les gens en prison ; c'est plutôt pour leur faire expier leurs fautes, et lorsque des hommes de l'art déclarent que la vie d'un prisonnier est mise en péril par la prolongation de sa détention, il devient nécessaire que l'exécutif accorde son attention à pareil cas.

Je devrais dire aussi que, dans le même temps, en cour d'assises, à Québec, un homme qui avait subi son procès pour une offense du même genre, se rapportant à une élection municipale, a été envoyé en prison pour deux ans. Je n'ai pas le nom, mais je me le procurerai. Il fut envoyé en prison pour deux ans, et M. Brunet qui a subi son procès après lui, a été condamné à six mois de prison. Une autre personne, accusée de la même offense, a subi son procès au cours du terme suivant, et le verdict a été douze mois de prison. Toutes ces choses seront mises en discussion en temps et lieu, et nous découvrirons comment ces inégalités de sentences ont pu se produire ; en outre nous verrons si, vu ces inégalités, il était nécessaire ou non pour l'exécutif d'intervenir occasionnellement.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, attendu que la sentence de Brunet est pour un terme d'emprisonnement beaucoup plus court que les sentences prononcées dans les autres cas, il me semble qu'il n'était guère nécessaire d'intervenir en cette circonstance, quoi qu'on puisse dire des autres procès. Si ce que mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) a dit de la gravité du délit dans l'affaire Brunet est exact, la sentence condamnant ce dernier à six mois était très légère. Et si l'on se rappelle ce qui a été dit devant cette Chambre il y a deux ou trois ans, par mon très honorable ami le premier ministre, au sujet de la gravité de délits de ce genre, il doit sembler étonnant que le gouvernement, après qu'une sentence de six mois a été imposée à cet homme—et ce terme d'emprisonnement est très court—ait jugé à propos d'abréger ce terme de deux mois.

Je suis d'accord avec mon honorable ami, le ministre de la Justice, que cette cause pourrait peut-être être mieux discutée quand tous les documents seront déposés, mais l'honorable monsieur a entrepris d'en faire lui-même la discussion jusqu'à un certain point, et il devra nous pardonner si nous en disons quelques mots maintenant. L'honorable ministre de la Justice semble se faire une idée quelque peu singulière de la responsabilité du gouvernement et de sa propre responsabilité en toute cette affaire. S'imagine-t-il que si tous les conservateurs de la ville de Montréal signaient une pétition, sollicitant le pardon de cet homme, sa responsabilité s'en trouverait le moindrement allégée. Si c'est là ce qu'il pense, il comprend tout autrement que moi les devoirs de sa position. Voici un homme qui a été trouvé coupable d'un crime très grave—des crimes de ce genre ont malheureusement été trop fréquents parmi nous depuis cinq ou six ans—et en parlant de ces sortes de délits, le premier ministre a déjà dit devant cette Chambre, il y a quelques années, qu'aucun sujet ne pouvait mieux solliciter l'attention des juges qu'une enquête au sujet d'accusations de cette nature, parce que nulle fontaine ne pouvait être pure quand la source en était contaminée.

Eh bien ! nous avons vu enfin un criminel de cette espèce condamné. Ceux d'Ontario, pour la plupart, s'en sont tirés sans qu'on eût porté atteinte à leur liberté. Chaque criminel impliqué dans la cause sur laquelle j'avais attiré, dans le temps, l'attention de la Chambre, s'en est tiré sans goûter de la prison. L'enquête fut étouffée dans les Communes, pendant cette session, et les honorables députés siégeant vis-à-vis de moi ont empêché, par leurs votes, que l'affaire fût reprise à la session suivante. Le premier ministre et son collègue le ministre du Commerce se levèrent tous deux et dirent, lorsque j'engageai le débat sur cette question, que nul sujet ne pouvait être plus digne de l'attention de la Chambre. Mais ils restèrent muets à la session suivante, quand je demandai de reprendre l'affaire, et ils décidèrent par leur vote qu'aucune enquête ne serait ouverte. Le ministre du Commerce ne nous a jamais, depuis lors, expliqué l'attitude qu'il avait prise. Son chef

adressa la parole à la fin du débat, et entreprit d'expliquer pour quelle raison il avait alors voté contre une enquête qu'il était prêt à accorder l'année précédente. Nous en connaissons tous les raisons. Nous savons tous que l'enquête dans l'élection de Huron-ouest, conduite devant le comité des privilèges et élections, n'a pas eu le résultat auquel s'attendaient les honorables députés de la droite. Nous savons tous comment ils empêchèrent mes témoins d'être assignés avant que les leurs eussent été appelés, afin que les coupables pussent être interrogés tout d'abord ! cependant nous avions des preuves, tant par l'examen des bulletins que par les dépositions de leurs amis les présidents du scrutin, que des fraudes avaient été commises. Certaines révélations furent faites, plus particulièrement par rapport à l'élection de Brockville, qui rendaient fort peu désirable, aux honorables députés de la droite, la continuation de l'enquête. Pas une des personnes impliquées en cette affaire n'a depuis été poursuivie. Il y a ici un gouvernement libéral, et un autre est au pouvoir dans Ontario, et le voile s'est jusqu'à un certain point soulevé depuis quelques jours, au sujet de certains agissements dans cette province. Je ne partage pas l'avis du ministre de la Justice, quand il dit qu'il n'encourt aucune responsabilité parce qu'il a en main des pétitions signées par nombre de conservateurs. La responsabilité ne retombe pas sur ces messieurs mais sur le gouvernement. Mon honorable ami dit qu'il n'a pas signé cette recommandation. Doit-on en inférer qu'il y a donné son assentiment ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout. J'en prends la pleine responsabilité.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami doit assumer entière responsabilité tant qu'il fera partie de ce gouvernement, mais il peut se faire néanmoins qu'il n'ait pas donné son assentiment, en tant que son opinion personnelle y soit concernée, à la recommandation que cet homme fût mis en liberté. Je ne vois pas que ce qui s'est passé en 1880 puisse avoir grand poids sur la situation en 1903. La question est de savoir si Brunet a été mis en liberté comme il convenait. Nous pourrons en juger quand le dossier sera produit. On a parlé de l'état de sa santé. Les honorables députés de la droite doivent se rappeler à quels sarcasmes ils se laissèrent aller, quand il fut question de santé dans l'affaire McGreevy. Ils parlèrent de collusion, et dirent qu'on s'était procuré des certificats tout simplement pour mettre cet homme en liberté. Je n'ai pas lu les certificats dans l'affaire Brunet, et j'ignore si les raisons de santé qui y sont invoquées sont bien valides, mais je suis porté à croire qu'à moins de raisons bien valables de santé, on n'aura jamais commis un plus grand attentat que celui de mettre cet homme en liberté avant l'expiration de sa très courte sentence. Quand le dossier sera produit, il incombera au ministre de la Justice d'aller jusqu'au fond de cette affaire, car c'en est une qui demande notre plus sérieuse considération.

M. W. N. BENNETT (Simcoe-est) : L'honorable ministre de la Justice nous a dit qu'il n'avait pas lui-même signé le rapport, mais que dans la suite il y avait donné son assentiment. Ceci va jeter un flot de lumière dans le ministère de la Justice, et nous permettra de nous faire une idée de la manière dont certaines nominations judiciaires ont été faites. Il y a eu un temps où la magistrature d'Ontario était entourée de bien plus de respect qu'aujourd'hui. Mais les honorables messieurs de la droite ont jugé bon de faire des nominations qui ont soulevé les critiques hostiles non-seulement dans la presse ministérielle, mais même dans les journaux indépendants et dans les revues de droit. Qu'on me permette de citer quelques extraits du Canada Law Times au sujet d'une nomination récemment faite dans Ontario. J'ignore si l'honorable ministre de la Justice a approuvé toutes les demandes qui ont été faites de temps à autre. Mais laissez-moi attirer votre attention sur ce que dit le Canada Law Times, qui n'est certainement pas un journal politique, au sujet de la nomination de M. le juge Osler :

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je crains que la discussion dans laquelle l'honorable député (M. Bennett) vient d'entrer ne soit pas tout-à-fait dans l'ordre. La question en ce moment devant la Chambre est celle de la condamnation et du pardon de M. Brunet. Je dois attirer sur cela l'attention de l'honorable député et lui rappeler qu'il ne lui est pas permis de discuter une autre question que la motion actuelle. Ce n'est pas le ministère de la Justice qui est en cause, mais le pardon de cet homme.

M. BENNETT : Sans me départir des égards qui vous sont dus, M. l'Orateur, je désirerais soumettre à votre considération un point qui, je l'espère, peut modifier votre opinion. L'honorable ministre de la Justice nous a déclaré—et cette déclaration est très remarquable—qu'il n'avait ni vu ni approuvé le rapport en question. Je ne cite pas exactement ses paroles, mais——

M. l'ORATEUR : L'honorable ministre de la Justice a assumé la responsabilité de l'action du gouvernement et je ne crois pas qu'aucune nécessité se présente de discuter à propos de cette motion les affaires du département même de la Justice. Cela peut se présenter pour une autre motion, mais ne saurait s'appliquer à celle qui fait l'objet du présent débat.

M. BENNETT : Si j'ai bien saisi la déclaration faite par le ministre de la Justice, il

a dit que bien qu'il n'eût pas approuvé, tout d'abord, le rapport du conseil, il consentait maintenant à endosser toute la responsabilité au sujet——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On me permettra sans doute de répéter ce que j'ai dit. Comme il peut se faire que l'honorable député (M. Bennett) ne soit pas au courant de la procédure, je puis faire remarquer que l'exercice du droit de clémence par le Gouverneur général figure sur le rapport du ministre de la Justice—cela ne va jamais devant le conseil, et tout se passe entre le ministre de la Justice et le Gouverneur général. Dans le cas actuel, la recommandation a été faite en mon absence par un autre ministre—j'ai tout simplement fait cette déclaration devant la Chambre afin d'expliquer les faits, mais j'ai dit que j'en assumais la responsabilité.

M. BORDEN (Halifax) : Le rapport a été fait par un autre ministre agissant en qualité de ministre de la Justice?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et je suis responsable de ce rapport.

M. BENNETT : Bien entendu, M. l'Orateur, si vous décidez que je ne suis pas dans l'ordre, je suis obligé de réserver ce que j'ai à dire pour une autre occasion.

M. l'ORATEUR : Cela pourra se présenter à propos d'une autre question.

Motion adoptée.

EXTRADITION DE GAYNOR ET GREENE.

M. CASGRAIN demande :

Copies de tous papiers, documents, lettres, correspondances, etc., se rapportant à la procédure suivie pour l'extradiction d'un nommé John Francis Gaynor, et d'un nommé Benjamin D. Greene.

Motion adoptée.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copies de tous contrats, arrangements, pactes, correspondances, documents et papiers se rapportant à l'établissement, dans la ville de Québec, d'une fabrique pour la fabrication de carabines, par sir Charles Ross, ou par sir Charles Ross et autres.—(M. Casgrain.)

Copies de toutes correspondances se rapportant à l'abrogation du traité Clayton-Bulwer.—(M. Bourassa, par M. Monet.)

Copies de toutes correspondances échangées depuis la dernière session, entre le gouvernement canadien et les autorités britanniques, au sujet de l'embargo sur le bétail canadien.—(M. Bourassa, par M. Mônet.(

Copies de toutes correspondances échangées entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais au sujet de l'organisation d'une école navale, de vaisseaux-école, et d'une réserve navale au Canada.—(M. Bourassa, par M. Monet.)

Copie de chaque rapport entier et partiel de commissions des Métis, pour chacune de leurs séances depuis le 1er janvier 1900.

Aussi, liste de toutes demandes de scrip avec noms et lieux de résidence des solliciteurs dont les demandes ont été agréées ; et nature du scrip délivré dans chaque cas.

Aussi, liste de toutes demandes de scrip avec noms et lieux de résidence des solliciteurs dont les demandes ont été refusées ; et la raison ou les raisons de ces refus.—(M. LaRivière.)

AJOURNEMENT—CHANGEMENTS MINISTERIELS.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre s'ajourne. Mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding), a déclaré l'autre jour en mon nom que le gouvernement se proposait de donner demain des explications au sujet de changements survenus récemment dans le ministère. Mais j'apprends que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) sera absent demain, et si cela lui convient, ainsi qu'à mon honorable ami, le député de la division Sainte-Marie, Montréal (l'honorable M. Tarte) je donnerai ces explications mercredi.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me conviendra parfaitement.

L'honorable M. TARTE : Et à moi aussi.

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR D'ONTARIO.

M. W. F. MACLEAN (York-Est) : Avant que la motion d'ajournement soit adoptée, je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur la situation actuelle, en ce qui concerne la charge de lieutenant-gouverneur de ma province, la province d'Ontario. Cette province passe en ce moment par une grande crise politique, et Son Honneur le lieutenant-gouverneur est malade et incapable de remplir les devoirs de sa charge. Il est essentiel d'avoir en ce moment à la tête de la province un gouverneur dans la plénitude de sa force. La discussion telle qu'elle se fait devant la législature d'Ontario présentement——

M. L'ORATEUR : J'appelle l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il ne peut y avoir sur une proposition d'ajournement comme celle qui est soumise par l'honorable premier ministre d'autre discussion que sur la question de savoir si la Chambre doit s'ajourner ou non. La question que l'honorable député veut discuter maintenant est, je crois, hors d'ordre. Elle pourrait être discutée sur une proposition spéciale d'ajournement, faite en vue de cet objet spécial, mais cette discussion ne peut avoir lieu sur la présente proposition d'ajournement.

M. MACLEAN : J'espère que la Chambre, par bienveillance, me permettra de continuer, vu qu'il n'y avait pas aujourd'hui sur le feuilleton de la Chambre d'ordres du jour qui m'auraient permis de faire ma proposition d'une façon régulière. Il s'agit d'une affaire d'urgence. Le lieutenant-gouverneur est dans l'impossibilité de remplir les devoirs de sa charge, et la discussion qui se poursuit actuellement dans la législature d'Ontario, roule sur une question qu'il sera peut-être obligé de décider. Je crois que vu le fait que la commission du lieutenant-gouverneur est arrivée à son terme régulier, et qu'il ne peut plus remplir les devoirs de sa charge, le gouvernement devrait nommer une autre personne à sa place.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : En réponse à mon honorable ami, je lui dirai que je ne crois pas qu'il soit justifiable de prétendre que le lieutenant-gouverneur d'Ontario est incapable de remplir ses devoirs. C'est une insinuation absolument gratuite, pour ne pas dire plus. Le lieutenant-gouverneur d'Ontario n'est pas assez fort pour quitter sa chambre, mais cela n'empêche pas son esprit d'être clair et son jugement d'être aussi bon que jamais. Il est en possession de toutes ses facultés mentales. J'ajouterai que vu la carrière distinguée de sir Oliver Mowat, la nature élevée des fonctions qu'il remplit, il serait plus digne d'un membre de cette Chambre de parler de lui d'une façon très respectueuse.

M. MACLEAN : M. l'Orateur——

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. MACLEAN : Je crois que la Chambre me permettra de répondre à l'insinuation de l'honorable premier ministre. Je n'ai pas manqué de respect au lieutenant-gouverneur d'Ontario. J'ai autant de respect pour lui que l'honorable chef du gouvernement.

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député n'a le droit que de donner une explication personnelle.

M. MACLEAN : Je demande à le faire maintenant. L'honorable chef du gouvernement m'a critiqué parce que je soulevais cette question, et il a dit que j'insultais le lieutenant-gouverneur d'Ontario. Je ne l'ai pas insulté. Je n'ai parlé que de la charge de lieutenant-gouverneur, et je dis que présentement le peuple d'Ontario n'a pas accès auprès de celui qui la remplit.

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! à l'ordre !

M. MACLEAN : Il ne peut pas en remplir les devoirs——

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! à l'ordre !

M. MACLEAN : Et il est de l'intérêt public que la Chambre soit saisie de cette question.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre au sujet de sa réponse à l'honorable député d'York-est, sur le fait que Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario n'a pas été capable d'ouvrir la législature et s'est fait remplacer par l'honorable juge en chef de la province d'Ontario. Dans ces circonstances, je crois qu'il est parfaitement à propos d'appeler l'attention du gouvernement sur l'opportunité de nommer un autre lieutenant-gouverneur.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas que l'honorable député d'York-est ait fait la moindre insinuation sur le compte du lieutenant-gouverneur d'Ontario, et l'assertion de l'honorable premier ministre à cet effet est absolument gratuite. L'honorable député n'a fait que parler de la santé du lieutenant-gouverneur au physique. Ainsi que chacun le sait, des membres de sa famille ont fait connaître, il n'y a que quelques jours, en quel état était sa santé.

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout.

M. BORDEN (Halifax) : Je demande pardon à mon honorable ami. Je parle de choses que je connais. Je ne parle pas sans savoir. Je crois que mes renseignements sont aussi bons que ceux de l'honorable premier ministre lorsqu'il a parlé de la santé du lieutenant-gouverneur d'Ontario, que tout le monde respecte. Sa vie publique a été une belle carrière, et ce n'est certainement pas l'insulter que de dire que son état de santé dans le moment ne lui permettrait pas de remplir les devoirs ardus qu'il sera probablement appelé à remplir dans un avenir rapproché. Personne ne voit là d'insinuation de nature à nuire à la réputation de sir Oliver Mowat. Je crois que mon très honorable ami s'est trompé en voulant faire la leçon à l'honorable député d'York-est, car à moins que les choses n'aient beaucoup changé dans ces derniers jours, il est certain que le lieutenant-gouverneur d'Ontario est dans un état de santé très précaire. Nous le regrettons tous sans doute, mais nos regrets ne le ramèneront pas à la santé. Dans les circonstances je crois que les observations de mon honorable ami le député d'York-est étaient pertinentes et justes, et j'espère que le gouvernement en tiendra compte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : Je demanderai à l'honorable chef de l'opposition si ce ne serait pas une insinuation injurieuse à l'adresse de sir Oliver Mowat que de dire qu'il continue à occuper sa charge sans être capable d'en remplir les devoirs? Mon honorable ami vient de dire qu'une personne occupant la haute position de sir Oliver Mowat ne devrait pas continuer à l'occuper si cette personne est incapable d'en remplir les devoirs. Cela me paraît être une insinuation injurieuse. De deux choses l'une:

ou sir Oliver Mowat est capable de remplir les devoirs de sa charge et alors il est bon qu'il continue à la remplir, ou s'il en est incapable, il occupe une charge qu'il ne devrait pas occuper.

M. BORDEN (Halifax) : Il est peut-être si faible physiquement qu'il ne peut pas prendre de décision à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je prétends que c'est une nouvelle injure à faire au lieutenant-gouverneur que de prétendre qu'il conserve sa charge dans ces circonstances.

M. LEIGHTON McCARTHY : Le chef de l'opposition a dit qu'il parlait de science sûre lorsqu'il a dit que sir Oliver Mowat était tellement malade qu'en toute probabilité il ne pourrait pas remplir les fonctions de sa charge.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai dit que je savais qu'il était très faible, et que cette nouvelle avait été répandue à Toronto par des membres de sa famille.

M. McCARTHY: De deux choses l'une: ou il est en état de remplir ses fonctions, ou il ne l'est pas. S'il est capable de les remplir, il n'y a pas lieu d'entretenir la Chambre de cette question ; s'il est malade, alors il ne les remplira pas. Mais je veux dire ceci, et je parle en connaissance de cause, que des parents du lieutenant-gouverneur m'ont assuré qu'il était beaucoup mieux, et que pendant les trois derniers jours sa santé s'était beaucoup améliorée, qu'il avait écrit de sa propre main des lettres, personnelles et autres. Il est beaucoup mieux que la semaine dernière, car la semaine dernière, il n'a pu présider à l'ouverture de la Chambre.

Motion adoptée, et, à 4 heures 35, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 17 mars 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada.—(M. Law.)

Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales.—(M. Clancy.)

Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer.—(M. Scott.)

Bill (n° 17)) à l'effet de faciliter le règlement des conflits en ce qui concerne les ouvriers de chemin de fer.—(Honorable sir Wm. Mulock.)

M. FITZPATRICK.

RAPPORT.

Rapport du ministère du Travail pour l'année expirée le 30 juin 1902.—Honorable sir Wm. Mulock.

SUBSIDES.—Le LIEUTENANT-GOUVERNEUR D'ONTARIO.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Avant de passer à l'ordre du jour, je dois dire, pour me conformer au règlement, que j'entends faire quelques observations que je ferai suivre de la présentation d'une motion, à moins que premier ministre ne déclare que la Chambre doit se former en comité des subsides, ce que je préférerais pour agiter la question dont je m'occupe.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : La Chambre est sur le point de se former en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Cette motion étant présentée, je désire appeler l'attention de la Chambre et du pays sur l'état de choses grave qui existe dans ma province, la province d'Ontario. Là sévit actuellement une crise politique dont s'occupe le peuple canadien tout entier. Des faits ont été dévoilés qui jettent du louche sur le niveau moral de la population de cette province et sur ses mœurs politiques. Je déclare qu'une crise s'est produit qui met en jeu l'honneur de la province et de ses hommes publics et que chacun doit se préoccuper de l'apaisement de cette crise.

A l'heure qu'il est, la durée des fonctions du lieutenant-gouverneur d'Ontario est expirée. Il a été nommé en novembre 1897 ; par conséquent, cinq ans se sont écoulés depuis cette date et c'est bien à tort, selon moi, qu'il continue d'exercer ses fonctions. Non seulement cela, mais je crois que l'état de sa santé est tel qu'il est incapable de remplir les devoirs importants qui lui incombent. Il est avéré qu'il n'a pas pu présider à l'ouverture des Chambres et qu'un commissaire a dû être nommé à cette fin. Après ce qui s'est passé dernièrement à ce sujet, je me crois tenu de signaler à la députation l'état de choses qui existe dans Ontario, et de mettre sous ses yeux la conduite passée des députés de la droite en pareille occurrence.

Je constate que, en 1895, au moment où la Chambre allait se former en comité des subsides, M. Mills (Bothwell) a proposé la résolution suivante :

Que cette Chambre considère que l'article 59 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, qui empêche la révocation du lieutenant-gouverneur d'une province dans les cinq ans qui suivront la date de sa nomination, à moins qu'il n'y ait cause et que cette cause soit communiquée par message au Sénat et à la Chambre des

communes, a été adopté afin de prévenir l'influence indue des ministre fédéraux dans les affaires provinciales et que la pratique qui prévaut actuellement de permettre aux lieutenants-gouverneurs d'exercer leurs fonctions longtemps après l'expiration de leurs commissions—ce qui permet de les révoquer en aucun temps sans en donner de cause—est un abus d'autorité bien fait pour déprécier le gouvernement responsable dans les provinces de ce pays.

M. Mills prononça un discours à l'appui de cette motion et je me propose de lire quelques passages de son argumentation. Voici :

L'objection que j'ai à l'état de choses actuel, c'est qu'on a permis à plusieurs lieutenants-gouverneurs d'exercer leurs fonctions plusieurs années après l'expiration de leur commission, et, du moment que la commission est expirée, le gouvernement a la permission de destituer le lieutenant-gouverneur sans assigner de cause et sans faire rapport aux deux Chambres du parlement.

Je dis que c'est un état de choses très répréhensible. S'il convient durant les cinq ans que la commission existe, que le lieutenant-gouverneur ne puisse être destitué sans qu'on assigne une cause suffisante et sans que cette cause soit communiquée aux deux Chambres du parlement, il est évidemment incompatible que le lieutenant-gouverneur continue d'exercer ses fonctions, cette période expirée. Si le gouvernement désire que le lieutenant-gouverneur demeure à son poste pendant une période de plus de cinq ans, il devrait lui donner une nouvelle commission, il devrait le rendre inamovible pendant toute période subséquente, absolument comme il est inamovible pendant la période pour laquelle il a été nommé en premier lieu.

Quel est le but de la disposition de cette loi? Le but est de rendre le lieutenant-gouverneur indépendant du gouvernement fédéral et exclusivement sujet à l'avis que ses conseillers constitutionnels peuvent juger à propos de lui donner.

Puis il ajoute :

Sir Leonard Tilley a conservé ses fonctions dans la province du Nouveau-Brunswick, de 1885 à 1893, une période de 8 ans ; de sorte que, pendans trois ans de la durée de ses fonctions, il pouvait à tout instant être congédié. Conséquemment, s'il avait plu au gouvernement fédéral de s'ingérer dans les affaires provinciales, il aurait pu exercer une pression sur le lieutenant-gouverneur, celui-ci désirant demeurer à son poste, ce qui était absolument incompatible avec les devoirs qu'il avait à remplir en vertu de la loi. En 1888, M. Schultz fut nommé lieutenant-gouverneur du Manitoba et, aujourd'hui, en 1895, au bout de 7 ans, il est encore lieutenant-gouverneur. Depuis deux ans, il exerce ses fonctions, grâce à la tolérance du ministère. Il est susceptible d'être congédié à tout instant sans qu'une cause soit assignée pour cela.

Dans ces conditions, je dis que cet état de choses est devenu un abus qui devrait être réprimé, et voilà pourquoi je soumets la présente résolution.

Ensuite, M. Laurier continua le débat. Voici ce qu'il disait :

Le lieutenant-gouverneur du Manitoba exerce ses fonctions depuis quelque temps, grâce à la tolérance de l'administration fédérale, et non en vertu de la commission qui l'a nommé. Il peut être révoqué demain et son successeur peut être nommé après demain. Il peut conserver ses fonctions un jour de plus, une année de plus, selon le bon plaisir du parti qui est actuellement au pouvoir. Je le demande au ministre de la Justice : est-ce là une pratique qui doive être tolérée ? L'honorable ministre dit qu'aucun abus n'est résulté de cette tolérance ; mais mon honorable ami prétendra-t-il que, de ce qu'il ne résulte aucun abus, nous devrions mettre tout règle de côte ? Si l'article de notre constitution qui prescrit que le lieutenant-gouverneur sera nommé pour un temps déterminé peut être enfreint impunément, si aucun abus ne résulte de cette infraction, on ferait tout aussi bien de supprimer sans délai cette partie de la loi constitutionnelle. Mais, M. l'Orateur, les lois existent parce que, si elles n'existaient pas, il en résulterait des abus, et je dis à mon honorable ami qu'il n'a rien allégué qui puisse justifier la pratique dont il est question dans l'amendement proposé. De fait, il n'a pas défendu cette politique. Son seul argument, c'est qu'aucun abus ne résulte de cette pratique, et je dis que cet argument n'en est pas un.

M. McCarthy prit la parole. Je citerai un passage de son discours :

On pourrait croire que, lorsque la question a été soulevée, il a été compris que les lieutenants-gouverneurs sont autorisés à détenir leur commission après l'expiration de la durée de leurs fonctions durant le bon plaisir du gouverneur, et sujets, naturellement , à révocation sans aucun avis préalable, et que cette question n'a pas été considérée comme digne d'une attention sérieuse. Je crois donc devoir déclarer qu'il est de la plus haute importance que la disposition du statut qui concerne les lieutenants-gouverneurs soit rigoureusement respectée. Le statut n'empêche pas un lieutenant-gouverneur d'être nommée de nouveau. En effet, dans le cas de sir Leonard Tilley, ce dernier le fut une deuxième, et même une troisième fois ; mais ce qui tend à déprécier la haute charge du représentant de la Couronne dans les provinces, c'est qu'il puisse être révoqué à chaque instant et se trouver ainsi dans l'obligation d'obéir à des instructions du pouvoir central, dont, d'après ses devoirs envers sa province, il ne devrait point tenir compte. L'exemple du Manitoba que l'on a cité est très frappant. On nous dit dans cette Chambre—et la même chose a été dite ailleurs —que celui qui occupe actuellement le poste de lieutenant-gouverneur du Manitoba voudrait bien être nommé de nouveau à cette fonction.

Je me demande si, dans le cas qui nous occupe, le lieutenant-gouverneur désire être nommé de nouveau aux mêmes fonctions.

On nous a dit qu'il était venu à Ottawa, il n'y a pas longtemps, pour essayer de se faire continuer dans ce poste, et qu'il serait disposé, dans les circonstances actuelles, à brocanter ses devoirs et les droits de sa province. Je ne sais pas si cette accusation est bien fondée ; mais je connais ceci : Le fait seul qu'une accusation de cette nature puisse être portée, tend à avilir la haute fonction que le lieutenant-gouverneur remplit. Pour cette raison, et pour cette raison seule, je crois qu'il faudrait se conformer au statut, et que l'on ne devrait pas tolérer davantage un pareil abus.

Sir Richard Cartwright prit part à la discussion. Citons quelques extraits de son discours :

Pour ce qui regarde le ministre des Finances, qui a admis en substance la rectitude de la po-

sition prise par mon honorable ami, il a été extrêmement faible quand il a prétendu que l'impartialité et l'indépendance d'un homme ne pouvaient être affectées par le fait qu'il est révocable à volonté.

Et plus loin :

Il n'y a rien qui soit plus propre à avilir la charge de lieutenant-gouverneur, que de permettre à ceux qui la remplissent d'exercer leurs fonctions au gré du ministère du jour. Et je suis très loin de croire qu'il n'y ait eu aucun abus lorsque des ministres—comme nous en avons vu en diverses occasions—se trouvent à la merci du lieutenant-gouverneur qui, de son côté, se trouve à la merci du gouvernement fédéral. De ce qu'aucun abus n'ait été cité, il ne faut pas conclure qu'il n'en soit pas résulté..... Dans des circonstances comme celles qui existent aujourd'hui au Manitoba, continuer dans ses fonctions un homme qui ne doit sa position qu'au bon plaisir du gouvernement, c'est pour ce dernier s'exposer à être justement accusé d'avoir donné une interprétation arbitraire à la lettre et à l'esprit de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de lui avoir donné une signification en désaccord absolu avec l'esprit de la constitution ; et cet acte pourra avoir de bien regrettable résultats.....

S'il est utile d'avoir des lieutenants-gouverneurs—une chose dont il est permis de douter, et qui est passablement contestée—si les fonctions de lieutenant-gouverneur doivent continuer d'exister, si nous devons avoir encore ces petites cours pour rire, aux dépens du pays, il faudrait que ceux qui seront appelés à les présider soient indépendants du gouvernement, ou qu'au moins ils ne puissent être démis de leurs fonctions que de la manière et dans les cas indiqués par la constitution. C'est un malheur, et un malheur qui pourra devenir sérieux avant la prochaine session, que le gouvernement d'une des provinces soit dans une position incompatible avec son indépendance ; et le parlement manquera à son devoir, s'il ne se prononce pas énergiquement contre un pareil état de choses.

La résolution fut mise aux voix. Parmi ceux qui l'appuyèrent se trouvaient MM. Borden, Cartwright, Charlton, Laurier, Mulock et Sutherland. J'entends leur faire respecter le vote qu'ils ont donné dans cette circonstance. Ils ont énoncé une certaine doctrine en ce qui a trait aux lieutenants-gouverneurs et, aujourd'hui qu'ils sont à la tête des affaires et que la durée des fonctions des premiers lieutenants-gouverneurs qu'ils ont nommés expire—deux ou trois de ces derniers sont dans ce cas—nous les voyons laisser à leur poste les lieutenants-gouverneurs, dans des circonstances disgracieuses, disaient-ils, lorsque fut présentée une motion de non-confiance. Maintenant qu'est-ce que le premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) a à dire? Je ne veux pas attaquer le caractère de sir Oliver Mowat. Je respecte son caractère comme celui de n'importe qui. Il a fourni une belle carrière et je n'entends pas la déprécier en aucune façon. Mais je dois parler au nom de la population de ce pays, au nom de mes commettants, et prendre la défense de la constitution. Dois-je être insulté dans cette Chambre quand je me borne à demander le maintien de la constitution? Viendra-t-on me dire que je sors de la question pour attaquer le titulaire d'une charge importante ? Allons donc ! Ceux qui me font ces reproches ne défendent pas la constitution, ils protègent celui qui est en place. La soif du pouvoir qui dévore le parti libéral est alarmante et l'état de choses qui existe aujourd'hui dans Ontario est la conséquence de cette soif du pouvoir et des emplois publics. Je n'outrepasse pas mes droits en parlant ainsi, et je nie que le premier ministre ait raison de prendre la parole pour me dire, bien que je ne sois qu'un simple député, que lorsque j'entreprends de défendre la constitution——

M. MACLEAN.

M. l'ORATEUR : A l'ordre. L'honorable député ne peut pas faire allusion à un débat antérieur.

M. MACLEAN : Je m'incline devant votre décision, M. l'Orateur ; je n'ai pas évoqué un débat antérieur. On me reproche de tenir une conduite inconvenante et d'insulter gratuitement le titulaire d'une dignité élevée. Il n'en est rien ; je le répète, je prends la défense de la constitution. Je demande à la droite de ne pas tarder à enlever la flétrissure qu'elle a infligée à sir Oliver Mowat—car c'est lui infliger une flétrissure que le maintenir dans ses fonctions sans renouveler sa commission. De deux choses l'une—il faut accorder à sir Oliver Mowat une commission nouvelle ou lui nommer un successeur. Il faut surtout qu'un successeur soit nommé. Je ne m'oppose pas à ce que le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright) aille tenir, dans la résidence vice-royale, une de ces " petites cours " dont il parlait dans le discours que j'ai cité. Je fréquenterai avec plaisir sa " petite cour ", s'il a l'obligeance de m'inviter quand il remplira cette charge.

En présence de la crise sérieuse qui sévit actuellement à Toronto, je demanderai à la droite de maintenir la constitution, de nommer un nouveau titulaire à ce poste et de ne pas laisser sir Oliver Mowat dans la position où il se trouve aujourd'hui. Il a droit à plus d'égards. Savons-nous s'il n'a pas demandé à être relevé des fonctions qu'il a à remplir actuellement? En tous cas, la situation est grave, le devoir est évident ; la constitution a été violée ; les membres de la droite ont une fois de plus, et mainte fois, été trouvés coupables d'avoir manqué à leurs promesses, à leurs professions de foi, d'avoir renié leurs votes et les discours qu'ils ont prononcés dans cette enceinte.

Je ne désire pas retenir la Chambre plus longtemps, mais je crois avoir eu raison d'être allé aussi loin par égard pour l'honneur de celui qui occupe le poste le plus élevé dans ma province, et je demande au premier ministre de déclarer qu'il se propose de mettre fin à l'état de choses qui existe, dans le moment, dans la province d'Ontario.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dois d'abord

dire à mon honorable ami que je regrette qu'il n'ait pas eu la courtoisie de me donner l'avis qu'il est d'usage de donner, quand une question semblable doit être soulevée par un membre important de cette Chambre occupant la position qu'il occupe—est-il un partisan influent de l'opposition ou le chef d'un nouveau parti? Je l'ignore. Quoi qu'il en soit, il occupe une position importante. Je regrette, dis-je, qu'il ne m'ait pas fourni l'occasion de savoir d'avance qu'il soulèverait ce débat.

L'honorable député a traité cette question avec beaucoup de fougue. Il a parlé de l'atteinte portée à la constitution. Je ne sais pas si c'est faire injure à mon honorable ami—dans ce cas, je lui demande pardon d'avance—mais je ne crois pas qu'il ait lu la constitution dont il se fait le champion. Je ne crois pas qu'il ait lu l'article de la constitution qui a trait à la nomination des lieutenants-gouverneurs car, dans ce cas, il aurait tenu un autre langage. Il eût su qu'un lieutenant-gouverneur n'est pas nommé pour cinq ans, ni pour quatre ans, ni pour un laps de temps déterminé, mais, qu'il est révocable au gré du Gouverneur général. Il eut su que, durant cinq ans, il ne peut être démis si ce n'est pour cause, et qu'après l'expiration de cinq années son renvoi doit être motivé, qu'il n'est pas nommé pour un certain nombre d'années, mais qu'il exerce ses fonctions aussi longtemps que le Gouverneur général croit de l'intérêt public de le maintenir à son poste. J'appellerai donc l'attention de mon honorable ami sur cet article de la constitution qu'il doit avoir oublié, j'en suis sûr, s'il l'a déjà lu. L'article 59 de l'acte constitutionnel dit:

> Le lieutenant-gouverneur restera en charge durant le bon plaisir du Gouverneur général ; mais tout lieutenant-gouverneur nommé après le commencement de la première session du parlement du Canada ne pourra être révoqué dans le cours des cinq ans qui suivront sa nomination, à moins qu'il n'y ait cause ; et cette cause devra lui être communiquée par écrit....

Et le reste. Vous voyez donc qu'avant l'expiration de cinq années il ne peut être destitué si ce n'est pour cause mais que, les cinq ans écoulés, il peut être démis au gré du Gouverneur général. Cela fait toute la différence possible. Or, en 1895, nous avons signalé un état de choses bien différent de celui qui existe aujourd'hui dans la province d'Ontario. En 1895, nous avons fait observer qu'on avait permis à certains lieutenant-gouverneurs, par exemple, à sir John Schultz, lieutenant-gouverneur du Manitoba, et encore à sir Leonard Tilley, lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, de continuer à exercer leurs fonctions, non pas pendant des jours ni des mois, mais pendant des années, après l'expiration du laps de temps pour lequel ils avaient été nommés. Sir Schultz avait pu conserver sa charge deux années durant, et sir Leonard Tilley, pendant plus longtemps encore, et nous pensions que, dans les circonstances, il était juste et convenable d'émaner une nouvelle commission nommant des lieutenants-gouverneurs. Toutefois, je demanderai à l'honorable député de me citer depuis la confédération, au cours des trente-cinq ans de son existence, un exemple d'un lieutenant-gouverneur qui aurait été remplacé dès l'expiration des cinq années pendant lesquelles il avait exercé ses fonctions. Il n'y en a pas. On n'a jamais cru qu'il était compatible avec les égards dus au rang du titulaire, de le remplacer aussitôt que les cinq ans que devaient durer ses fonctions étaient écoulées.

Au contraire, règle générale, nous avons accordé à tous les lieutenants-gouverneurs un certain délai avant de choisir leurs successeurs. Dans le cas actuel, nous nous sommes conformés à l'usage. Sir Oliver Mowat était révocable le dernier jour expiré; c'était en novembre—novembre, décembre, janvier, février, mars, et même ce dernier mois n'est pas encore écoulé. Pourtant, on vient nous dire qu'il faut nommer quelqu'un à cette charge; que le lieutenant-gouverneur, un homme aussi âgé et aussi estimable que sir Oliver Mowat, ayant continué à exercer ses fonctions pendant quatre mois, il faut, aussitôt les cinq années écoulées, mettre la main à la cognée, le destituer et lui choisir un remplaçant.

Si sir Oliver Mowat n'avait pas rempli ses fonctions officielles à la satisfaction générale, la requête serait peut-être motivée, mais l'honorable député, pour justifier sa demande, n'invoque pas le fait que l'heure est venue où sir Oliver Mowat peut être destitué sans cause, mais il le déclare incapable de remplir le poste qu'il occupe. En quoi en est-il incapable ? A-t-on dans la presse, au parlement, ou en quelque endroit, parlé de la dépression des facultés intellectuelles de sir Oliver Mowat? On n'en a pas soufflé mot. Bien que sir Oliver Mowat n'ait pas sa vigueur corporelle d'autrefois, il est admis qu'il a l'esprit vif et pénétrant. Il n'est plus jeune et nous le regrettons tous ; mais, je le répète, si ses forces ne lui permettaient plus de s'acquitter de ses fonctions officielles, il a trop de dignité pour occuper, un jour de plus, une charge dont il se sentirait incapable de remplir les obligations. S'il demeure à son poste, c'est qu'il croit pouvoir s'acquitter parfaitement des devoirs qui lui incombent.

De plus, comme l'a dit à bon droit mon honorable ami, une crise sévit dans la province d'Ontario, une crise sérieuse qui met en jeu l'honneur et l'existence d'un gouvernement. Je demande à la gauche, si, lors d'une crise sérieuse dans la province d'Ontario, le temps est opportun pour éloigner du timon des affaires publiques sir Oliver Mowat, un homme qui a tant d'expérience et de savoir et un caractère sans tache ? Démettre sir Oliver Mowat pendant une telle crise, ce serait, à mon avis, pécher gravement contre la province d'Ontario. Si nous la privons, à l'heure présente, de la

main sûre et habile qui dirige les affaires de cette province, je crois que le parti conservateur lui-même blâmerait notre conduite, et en tous cas, il me semble que l'honorable député devrait, non seulement par déférence, mais en toute justice, attendre que cette crise soit apaisée avant de nous demander de rappeler sir Oliver Mowat du poste qu'il remplit avec honneur.

Nous sommes au courant de ces tactiques; nous les connaissons depuis longtemps ; elles ne sont que la répétition du cri qu'on nous a corné aux oreilles pendant vingt ans : "Il faut que Mowat s'en aille." C'est une variante du refrain : "Il faut que Mowat s'en aille." Combien de fois n'avons-nous pas entendu ce cri, jadis ? Combien de fois n'avons-nous pas entendu l'honorable député lui-même et ses confrères déclarer au peuple de la province d'Ontario qu'il fallait que Mowat partît? Le peuple ne voulait pas alors approuver ce cri, et je ne crois pas qu'il l'approuverait aujourd'hui. Sir Oliver n'a pas sa vigueur d'autrefois, mais il est encore cher à la population d'Ontario, qui ressentirait l'affront que nous lui ferions en nous rangeant à l'avis des députés de la gauche, ce que nous ne ferons pas.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Les députés de la droite n'aiment pas que nous leur rappelions leur passé ; les dernières paroles du premier ministre en sont la meilleure preuve. Il nous dit que nous sommes au courant de ces appels et de ces tactiques. En effet, nous le sommes. Les libéraux dans l'opposition les ont admirablement exploités pendant 18 années. Ce qui les ennuie maintenant c'est que leurs traits se sont retournés contre eux et que rien ne fait mieux voir leur manque de logique que l'attitude qu'ils ont prise aujourd'hui. L'honorable député d'York (M. Maclean) a déclaré ouvertement qu'il n'attachait aucun blâme à sir Oliver Mowat, mais qu'il s'élevait contre le principe pernicieux que les membres du cabinet eux-mêmes blâmaient dans cette Chambre, il y a quelques années. Rien n'a été dit contre le lieutenant-gouverneur d'Ontario, mais on a déclaré qu'il était regrettable que, pendant la crise qui sévit actuellement dans cette province, sir Oliver Mowat continuât à remplir ses fonctions, grâce à la tolérance de la présente administration ; car, inutile de le dire, sir Oliver Mowat peut être destitué dès que le gouvernement fédéral en manifestera le désir au Gouverneur général, de sorte que, s'il n'agit pas à la guise des autorités, il se trouve à leur merci.

Les exemples cités l'ont été très à propos. Ils ont été longuement et chaleureusement commentés avec une grande force de logique par le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright), par le premier ministre d'aujourd'hui (le très honorable sir Wilfrid Laurier), par le directeur général des Postes (l'honorable sir Wm. Mulock) et par les chefs de l'opposition à cette époque. Diront-ils maintenant qu'ils faisaient complètement fausse route ou qu'ils n'étaient pas sincères? A quelle proposition du dilemne s'en tiendront-ils? S'ils étaient sincères, leur raisonnement était inattaquable, de leur propre aveu, et, dans ce cas, il l'est encore aujourd'hui. De quel manque de logique ne sommes-nous pas témoins. Le très honorable gentleman nous dit que la durée des fonctions du lieutenant-gouverneur du Manitoba était alors expirée depuis deux ans, et il fait observer qu'il n'en est pas ainsi dans le cas de sir Oliver Mowat. Que vient faire ici la longueur du temps écoulé.

M. MACLEAN : Ce raisonnement est absurde.

M. SPROULE : La durée des fonctions de sir Oliver Mowat est expirée en août dernier, et le lieutenant-gouverneur du Manitoba avait continué à exercer ses fonctions pendant plusieurs mois de plus. Qu'importe cela au principe qui est en jeu. S'il est inconvenant de conserver une charge semblable deux ans de plus que le temps fixé, il est également inconvenant de la conserver six mois de plus, car le principe est le même. On ne s'en prend pas à la longueur du temps, mais on blâme la pratique elle-même. Le raisonnement du premier ministre manque de logique. Il reproche à l'honorable député (M. Maclean) de ne pas lui avoir donné avis qu'il soulèverait cette question. Pourtant, il a devant lui une pile de livres où il a cherché des citations. N'en trouvant probablement pas d'approprié, il n'a rien cité. Quoi qu'il en soit, cette pile de livres prouve qu'il a eu vent que cet incident serait soulevé. Malgré sa grande habileté, je ne crois pas que le premier ministre, quelque avis qu'il eût reçu, aurait pu présenter des arguments assez probants pour convaincre la Chambre et le pays que ce qu'il pratique maintenant, et ce qu'autrefois lui et ses collègues ont censuré, est juste aujourd'hui et ne l'était pas jadis, parce que les libéraux sont au pouvoir, au lieu d'être dans l'opposition.

M. W. NORTHRUP (Hastings-est) : Sans vouloir en aucune façon mettre en doute la maxime légale énoncée par l'auteur de cette résolution, je me permets de faire observer que Bourinot est évidemment du même sentiment que les députés qui siègent aujourd'hui sur les banquettes ministérielles entretenaient il y a six ou sept ans. Nous admettons volontiers que le statut ne dit pas en toutes lettres que le lieutenant-gouverneur sera nommé pour une période de cinq années ; cependant, une juste interprétation de la teneur de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord nous conduit à la même conclusion que tiraient jadis les députés de la droite, que Bourinot a tirée dans son ouvrage et qu'ont aussi tirée feu M. McCarthy et d'autres parlementaires éminents : Que, lorsque l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord s'exprime comme il le fait sur la durée des fonctions, le lieutenant-gouverneur, bien

qu'apparemment nommé pour le temps qu'il plaira au Gouverneur général, est cependant virtuellement irrévocable pendant cinq années, parce qu'il ne peut être destitué sans un motif légitime. Il est donc parfaitement évident qu'à l'expiration de cinq ans, il n'est plus sur le même pied qu'auparavant. Ce qui me frappe en la présente occurrence est ceci : Si, d'un côté, cet incident a beaucoup d'importance pour la province d'Ontario, dans la crise qui s'est déclarée ; d'un autre côté on peut l'envisager sous un point de vue plus élevé.

Nous sommes à une époque de transition. Nous savons que nos institutions subissent, pour ainsi dire, l'épreuve du temps, et que leur stabilité dépendra beaucoup de la tendance que nous leur imprimerons. Si le lieutenant-gouverneur actuel d'Ontario avait vingt ans de moins, après avoir occupé le poste qu'il a occupé dans cette province durant une suite d'années,—en admettant même sa compétence et son intégrité, ce que je fais volontiers—tout homme désintéressé d'Ontario n'en dirait pas moins qu'il est regrettable, qu'il est malheureux que, au cours d'une telle crise, le lieutenant-gouverneur soit une personne qui a été, pendant si longtemps et si intimement lié au parti ministériel d'Ontario et à ceux qui sont aujourd'hui les chefs de ce parti.

Je ne blâme pas la nomination de sir Oliver Mowat, mais, tout en reconnaissant qu'elle était légitime lorsqu'elle a été faite, je ne puis m'empêcher de croire que, si les chefs de l'administration avaient pu prévoir qu'une crise semblable éclaterait pendant la durée de ses fonctions, ils auraient choisi un autre lieutenant-gouverneur, par égard pour l'opinion publique, pour l'honneur national, pour la stabilité de nos institutions. S'il en est ainsi, que faut-il penser maintenant qu'il continue à exercer sa charge grâce à la tolérance du gouvernement fédéral, il faut l'admettre, pendant que cette crise malheureuse sévit. Je ne voudrais pas un seul instant insinuer que le lieutenant-gouverneur d'Ontario manquerait à ses devoirs, qu'il n'est pas en état, physiquement ou intellectuellement, de s'acquitter de ses fonctions; mais je déclare que l'état de choses actuel est de nature à ébranler la confiance du pays et dans leur stabilité des institutions du pays et dans leur bon fonctionnement. Je ne crois pas que l'auteur de la résolution ait voulu conseiller au gouvernement fédéral d'intervenir dans cette crise. Je crois plutôt qu'il a voulu signaler la faute que le gouvernement a commise en ne remplaçant pas le lieutenant-gouverneur, faute qui est la cause de la situation actuelle. J'espère que la crise aura un dénouement qui empêchera le peuple d'Ontario de croire que, si la politique avant moins à faire à la nomination des lieutenants-gouverneurs, les choses auraient tourné autrement dans cette occurrence. Car, n'oublions pas que, si le lieutenant-gouverneur se range du côté des ministres du jour, en admettant même qu'il y aurait lieu d'en agir ainsi, et s'il agit dans les circonstances présentes comme agirait tout homme désintéressé et impartial, il se trouvera bien des gens dans la province qui croiront, assez naturellement, que sous un autre lieutenant-gouverneur les choses auraient pris une autre tournure. S'il en était ainsi, si un groupe important de la population d'Ontario croyait que des considérations politiques ont eu une influence quelconque sur l'action de la Couronne à une époque où l'honneur et la réputation de la province étaient menacés, j'ose dire qu'un des coups les plus violents serait porté à la stabilité de nos institutions.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Le PREMIER MINISTRE : Je sais que le leader de l'opposition s'est absenté pour des affaires importantes. J'ignore si son lieutenant et nos amis de la gauche sont prêts à entreprendre l'étude des crédits. Nous leur laissons le soin de juger s'il faut expédier la besogne.

M. SPROULE : Je crois savoir qu'ils ne sont pas prêts à examiner le budget.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, je proposerai que le comité lève la séance, rende compte de ses travaux et demande à siéger une autre fois.

La motion est adoptée et le comité lève la séance et rend compte de ses délibérations.

A la demande du premier ministre, la séance est levée à 3 heures 55 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 18 mars 1903.

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

PRESENTATION DE RAPPORTS.

Rapport de l'administration publique du Canada pour 1902.—Très honorable sir Wilfrid Laurier.)

Rapport du secrétaire d'Etat pour 1902.—Très honorable sir Wilfrid Laurier.

LOI D'INTERPRETATION.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je présente le bill (n° 18) amendant la loi d'interprétation. Ce bill est semblable à celui qui a été présenté l'année dernière et qui n'a atteint que la deuxième délibération. Ce projet de loi tend à rendre les compagnies de chemin de fer responsables des dommages causés dans l'exploitation de leur

ligne, et cela d'une façon subordonnée à la loi civile dans chaque province. Ce projet de loi a été provoqué par un jugement du comité judicaire du Conseil privé, se rattachant à une décision rendue par les tribunaux de la province de Québec sous l'empire du code civil de cette province. Je donnerai de plus amples éclaircissements, lorsque le projet de loi en question sera mis à l'étude.

La motion est votée et le bill est adopté en première délibération.

QUESTIONS.

APPOINTEMENTS DES DIRECTEURS DE LA POSTE AU MANITOBA ET DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. LaRIVIERE :

Winnipeg, Man., février 1903.

Au très honorable Sir William Mulock,
Ministre des Postes, Ottawa.

Monsieur,—Nous, soussignés, directeurs de poste-comptables dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, désirons attirer votre attention sur les faits suivants relatifs à notre travail, qui font voir que la rémunération attachée à notre position est insuffisante, et nous espérons que vous voudrez bien prendre, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour faire droit à notre requête. Nous nous adressons à vous avec d'autant plus de confiance que vous vous êtes déjà prononcé fortement sur la question des heures de travail imposés à l'ouvrier.

I. Le directeur de la poste est responsable de quantité de lettres importantes et de colis de valeur. En ce pays, de fortes sommes d'argent ci-devant expédiées par express sont maintenant expédiées par lettres chargées aux acheteurs de blé afin de leur permettre de faire leurs achats. En beaucoup de localités les succursales de banques remettent au bureau principal ou en reçoivent de forts montants d'argent. Cela augmente la responsabilité du directeur de la poste, et lorsqu'il est obligé d'employer un aide, il doit faire son choix avec soin. La branche des mandats-poste, qui fait des opérations pour un chiffre considérable, ne donne qu'une misérable commission de 25 centins par $100. Nous sommes obligés d'avoir en main une grande quantité de timbres, vû notre éloignement des bureaux principaux. Dans nulle autre branche d'affaires une personne ne serait tenue responsable du maniement d'aussi fortes sommes, avec les risques d'irrégularités et de pertes qui peuvent arriver, sans recevoir un salaire de cinq à dix fois plus élevé que la rémunération reçue par un directeur de la poste pour le travail que lui occasionnent les mandats-poste. Dans beaucoup de cas le directeur de la poste est en outre responsable de colis de douane pour lesquels il ne reçoit absolument rien. Le directeur de la poste est tenu de fournir à ses frais un bureau de dimension et de situation convenables, sans qu'on lui tienne compte du loyer qui serait exigé du même local s'il était loué pour d'autres fins. L'expédition prompte et régulière de toutes les matières postales quelques que soient les heures d'arrivée et de départ, entraîne aussi dans beaucoup de cas une très grande responsabilité. Etant donné que la base actuelle de rémunération date d'un quart de siècle ou plus, nous prenons la liberté de signaler certains cas où l'augmentation du travail démontre que la rémunération qui pouvait être raisonnable autrefois est loin de l'être maintenant.

1. En ce qui concerne les journaux et les revues, nous croyons pouvoir affirmer en toute confiance qu'une famille reçoit actuellement, en moyenne, six à huit fois plus de ces publications qu'elle n'en recevait il y a vingt-cinq ans.

2. Ce n'est que depuis quelques années que l'on se sert de la poste pour répandre des annonces, et la quantité en est énorme et augmente continuellement. Cette augmentation affecte la distribution locale ainsi que la classification des matières à expédier aux bureaux extérieurs.

3. La réduction récente du port des lettres (en ce qui concerne le Canada et les Etats-Unis), exigera une augmentation de moitié dans le nombre de lettres expédiées ou reçues avant que le ministère puisse attendre une augmentation correspondante de recettes et que nous puissions espérer obtenir le relèvement de notre traitement. Pour ce qui regarde les malles anglaises et autres malles étrangères, le nombre des lettres devra être de 150 pour 100 plus élevé avant que l'on puisse baser sur les recettes une échelle possible de rémunération. Une étude consciencieuse des chiffres à ce sujet, démontrera le fait que les directeurs de la poste perdent 30 ou 40 pour 100 par suite de cette réduction de port qui est si appréciée par le public.

L'inauguration du système des bons de poste a augmenté le travail hors de toute proportion avec le montant des recettes perçues. Ce mode d'expédier de petits montants (surtout aux bureaux des villes) a provoqué une forte diminution dans la vente des timbres dont on faisait usage autrefois. Dans les bureaux où des colis de douanes sont expédiés par la poste aux bureaux secondaires, on envoie d'ordinaire des timbres en paiement des droits et les paiements en espèces se font aux ports d'entrée, ce qui diminue encore la vente des timbres reçus du ministère.

2. L'examen de la méthode suivie pour la disposition des colis de douane et de la rémunération allouée (quand il y a rémunération) démontre que le travail réel à exécuter, et qui est considérable, est en somme peu rétribué. Nous désirons attirer spécialement votre attention sur le fait que le travail non rémunéré appartenant à cette catégorie augmente sans cesse en même temps que les recettes diminuent par suite de la réduction du droit de port.

3. Dans nombre de bureaux, à part les heures réglementaires, les directeurs de la poste sont tenus d'attendre l'arrivée d'un train dans le cours de la soirée et aussi, quelquefois, de se lever à cinq ou six heures du matin pour expédier une malle, ce qui leur impose de longues heures de service sans qu'ils puissent compter sur une allocation pour se procurer l'aide dont ils auraient besoin. Dans certains bureaux, par suite de l'arrivée de différentes malles, les directeurs de la poste sont obligés de servir le public plusieurs fois par jour, bien qu'il ne soit attaché aucune rémunération spéciale à ce service additionnel. Dans les localités qui ont un service postal par chemin de fer trois fois par semaine, le directeur de la poste est tenu à un service de onze heures par jour, six fois par semaine, et de fournir (s'il tient à satisfaire le public) un ou plusieurs aides compétents trois jours par semaine—ses émoluments sont très faibles pour payer ses dépenses personnelles au coût actuel de la vie, et ainsi il ne lui reste rien pour payer ses aides.

4. Vu la quantité de matières postales à trier et à expédier, les allocations pour cet objet ne sont pas suffisantes pour rémunérer le travail à faire et le local à fournir—cela constitue un autre chapitre de déficit.

5. L'allocation pour loyer, combustible et éclairage est absolument insuffisante. Dans presque chaque ville où le bureau de poste est tenu dans une pièce séparée, le local occupé pourrait être loué pour un prix plus élevé que l'allocation susdite. Dans la ville de Morris, le directeur de la poste reçoit $100 pour loyer, combustible et éclairage. Dans la même maison et pour un espace moindre, la Banque des Marchands lui donne $350 pour le loyer seul. A Melita, le directeur de la poste a résilié un bail qui lui donnait un revenu annuel net de $180, afin de se servir de ce loçal pour un bureau de poste qui lui donne $125 d'allocation pour loyer, combustible et éclairage. D'autres exemples pourraient être cités—le combustible et l'éclairage sont coûteux ici.

6. En ce qui concerne l'emploi d'aides compétents, nous désirons faire observer que la main-d'œuvre est plus coûteuse que pendant les années passées. L'emploi d'aides qualifiés pèse lourdement sur les ressources limitées du directeur de la poste qui est dans l'obligation de se faire aider. Même là où un aide n'est pas nécessaire en tout temps, le directeur de la poste est obligé de se servir d'une personne compétente s'il veut se reposer de son travail et prendre un peu de récréation.

7 Un autre inconvénient qui milite fortement contre les directeurs de la poste de l'Ouest, c'est l'augmentation du coût des choses nécessaires à la vie. Plusieurs fois déjà, et cete question vous a été soumise ainsi qu'à vos collègues, et nous constatons que vous avez reconnu le bien fondé de ce fait, comme lorsque vous avez accordé aux facteurs de Winnipeg une augmentation de 20 pour 100. A notre avis, cette augmentation ne couvre pas la différence, mais au moins c'est une manière de reconnaître la légitimité des réclamations faites. Le coût de toutes les choses nécessaires à la vie a augmenté constamment pendant ces dernières années, et cependant les directeurs de la poste reçoivent un moindre salaire pour un travail plus considérable.

8. La comparaison avec les salaires payés dans d'autres branches du service public et même dans d'autres divisions du service des postes donne une idée de la position désavantageuse qus nous occupons. Ainsi, les courriers de première classe sur les chemins de fer reçoivent $960 et tant par mille, les courriers de seconde classe ont $880 et tant par mille. Dans la cité de Winnipeg, le sous-directeur de la poste $2,000, les commis de première classe, $1,500, ceux de seconde classe, $1,320, ceux de troisième classe, $880, et les facteurs, $720. Nous ne croyons pas qu'ils soient trop rémunérés, mais un bureau de poste ayant une recette de $2,000 n'absorde pas seulement tout le temps d'une personne, mais il exige l'emploi d'un commis pendant une partie de l'année au moins. Le titulaire d'un de ces bureaux reçoit à titre de salaire, de commission et d'allocation une moyenne inférieure à $700, ou moins de la moitié du montant reçu par un commis de première classe dans une ville, $100 de moins qu'un courrier de seconde classe sur chemin de fer, et un peu moins que le salaire des facteurs ; et il doit distraire de ce modeste salaire de quoi payer l'aide dont il a besoin et un bureau convenable. Dans la plupart des cas, ses heures de service sont plus longues et sa responsabilité plus grande que celle des fonctionnaires dont nous venons de parler. Dans une ville où le train arrivait tard et partait de bon matin le directeur de la poste, jusqu'à ces derniers temps, recevait $3.50 par mois pour les heures de service supplémentaires, tandis que l'agent du chemin de fer retirait $19 de salaire supplémentaire.

Vu les faits ci-dessus, nous suggérons respectueusement les changements suivants comme étant de nature à remédier à l'état de choses dont nous nous plaignons. 1° Que l'allocation soit basée sur le pied de 50 pour 100 sur la vente des premiers $1,000 de timbres, avec 40 pour 100 pour toutes ventes subséquentes. Cela compenserait à peine la perte résultant de la réduction du port des lettres. 2° Que dans le Manitoba une augmentation spéciale de 20 pour 100 au moins soit accordée pour couvrir l'augmentation du prix des choses nécessaires à la vie. 3. Que l'allocation pour loyer, combustible et éclairage soit doublée pour défrayer ces dépenses dans cette partie du pays. 4. Que le système des mandats-poste soit simplifié de manière à diminuer le montant d'un travail aussi parcimonieusement rémunéré et à le rendre plus populaire auprès des gens d'affaires, qui se plaignent des restrictions qu'on y met. 5. En sus de l'allocation régulière et générale, nous désirerions qu'une allocation supplémentaire fût accordée pour toute malle extra qui nécessite un supplément de service pendant la journée. Que les bureaux de distribution soient plus largement rémunérés. Qu'une allocation spéciale soit accordée aux directeurs de la poste qui sont forcés de faire le service avant 8 heures du matin ou après 7 heures du soir. Chez les ouvriers, le prix des heures supplémentaires est assez élevé. Que dans les bureaux où les malles arrivent si peu fréquemment que de grandes quantités de matières postales doivent être distribuées, ce qui nécessite l'emploi d'un ou de plusieurs aides si l'on veut satisfaire le public, il soit accordé une allocation pour défrayer ce service.

9. Outre les cas ci-dessus, il y a une multitude de cas spéciaux ou de moindre importance qu'il serait trop long d'exposer en détail, mais nous croyons qu'une étude de la question ferait voir qu'il est possible de rendre justice aux directeurs de la poste sans nuire en aucune manière à l'efficacité et à la sûreté du service public, et que si ces griefs existent depuis longtemps, c'est qu'ils n'ont pas été portés à votre connaissance.

Nous vous prions respectueusement de vouloir bien prendre en sérieuse considération les faits ci-dessus exposés, et nous avons l'espoir que vous ne tarderez pas à faire droit à nos justes demandes.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

ASSOCIATION DES DIRECTEURS DE LA POSTE-COMPTABLES DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

Recommandations supplémentaires adoptées par l'exécutif.

1. Qu'une indemnité pour loyer, chauffage et éclairage soit accordée à tous les directeurs de la poste-comptables.

2. Que la ficelle, le mucilage, les plumes, l'encre, les crayons, etc., pour l'usage des bureaux de poste soient fournis par le département et non pas aux frais du directeur de la poste, comme cela se fait maintenant.

3. Que le département fasse bien comprendre aux éditeurs que les journaux doivent être pli-

és convenablement et adressés lisiblement. Que les adresses imprimées doivent être en caractères assez gros et distincts, et qu'autant que possible, il y ait uniformité de couleur.

4. Que le ministère publie une liste complète des " Directions à l'usage du public " et les transmette aux directeurs de la poste, qui les afficheront dans leurs bureaux afin qu'il soit bien compris que le ministère estime que certaines règles sont nécessaires et qu'elles ne sont pas laissées à l'arbitraire du directeur de la poste. Par exemple, qu'on ne doit pas acheter les timbres et les mandats-postes pendant que se fait la distribution d'une malle récemment arrivée, et qu'on ne doit pas exiger les mandats et les bons de poste après la fermeture de la malle pour les lettres chargées. Il serait bon aussi de donner une direction quant à l'âge des enfants que l'on envoie recevoir les matières postales au guichet.

5. Que si des instructions sont données pour le pesage des sacs de malle, le ministère devrait fournir les appareils pour ce pesage.

6. Comme de fortes sommes d'argent sont transportées par la poste en ce pays et qu'elles sont souvent déposées dans les bureaux de poste, et comme il faut aussi tenir compte de la valeur des timbres et de l'importance des registres à tenir, il serait bon que des coffres de sûreté soient fournis aux directeurs de la poste-comptables ou qu'une allocation leur soit accordée pour l'usage de ces coffres lorsqu'ils sont fournis par le directeur de la poste.

(2) Les demandes et recommandations faites dans ces deux documents ont-elles été prises en considération ?

(3) Le gouvernement se propose-t-il d'amender la loi de manière à enlever tout sujet de plainte ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Nous avons reçu la pétition en question, et elle est à l'étude en ce moment.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. WARD :

Le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il demandé des soumissions pour la construction d'une partie du canal de la vallée de la Trent entre Hastings et Trenton ? Dans la négative, quand ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Oui.

2. Il a été demandé des soumissions pour la construction de la section du canal de la Trent, entre Toronto et Frankford, le 24 novembre 1899.

M. WARD :

Le gouvernement se propose-t-il de faire faire de nouvelles études sur le prolongement projeté du canal de la Vallée de la Trent entre le lac Rice et le lac Ontario, avant de procéder à l'exécution de ces travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Le gouvernement étudie la question.

M. LaRIVIERE.

DIRECTEUR DE LA POSTE A WHITNEY-PIER, N.-E.

M. BORDEN (Halifax) :

1. Peter J. Carlin a-t-il été destitué comme directeur de la poste à Whitney Pier, dans le comté de Cap-Breton, N.-E. ?

2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été destitué et pour quelle raison ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : M. Peter J. Carlin, l'ancien directeur de la poste, avait transporté le bureau de poste à quelque distance de l'ancien emplacement, et cela sans le consentement du gouvernement. L'emplacement de l'édifice de Madame Gallivan a été jugé plus convenable et c'est ce qui explique le changement qui s'est effectué.

CHANGEMENTS MINISTERIELS.

Le PREMIER MINISTRE (Honorable sir Wilfrid Laurier) : En conformité de l'avis que j'ai donné il y a quelques jours, en réponse à une interpellation de l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax), je vais maintenant fournir à la Chambre les éclaircissements qu'elle a droit d'attendre du gouvernement, au sujet des changements survenus, il y a quelques mois, dans le personnel du cabinet. De nos jours, ces explications n'ont plus l'importance qu'on y attachait autrefois; car, aujourd'hui, grâce aux organes de publicité, il n'est rien que je puisse dire à la Chambre qu'elle n'ait déjà appris par la voie des journaux. Au mois de septembre dernier, durant mon séjour en Europe, sur le continent, je reçus du Canada plusieurs communications où l'on me signalait la ligne de conduite tenue par le député de la division de Sainte-Marie (Montréal), à cette époque mon collègue dans le cabinet où il détenait le portefeuille des Travaux publics. On me représentait que l'attitude adoptée par l'honorable député était incompatible avec les règles du gouvernement parlementaire, en ce qu'il préconisait une politique qui se trouvait en désaccord avec celle suivie jusque-là par le cabinet dont il faisait partie. Immédiatement, je donnai ordre qu'on m'adressât tous les journaux canadiens à Londres, en attendant mon retour, dans cette ville, en route pour le Canada. A mon arrivée à Londres, après mon voyage sur le continent, je trouvai les journaux en question et durant le long trajet de l'océan, j'eus amplement le temps de me mettre au courant de la nouvelle situation créée par l'attitude de mon honorable ami, alors ministre des Travaux publics, et je pus me convaincre que les représentations qu'on m'avait faites m'imposaient indubitablement le devoir d'établir une enquête à ce sujet. C'est au cours de la session dernière que le ministre des Finances (M. Fielding) formula définitivement dans son exposé la politique budgétaire du

cabinet en matière fiscale, et voici les paroles mêmes qu'il prononça, dans cette circonstance:

Ce n'est pas notre intention de modifier le tarif, cette session-ci. Non pas que je prétende qu'il soit parfait; loin de là. En somme, toutefois, il a donné d'excellents résultats. Si l'on se rappelle les circonstances dans lesquelles s'est effectué le remaniement de la loi fiscale; si l'on songe au problème compliqué et hérissé de difficultés qu'il fallait résoudre, il y a lieu de nous féliciter d'avoir élaboré un tarif qui répond si bien aux besoins du pays, puisqu'il nous a valu une ère de prospérité sans précédent dans l'histoire du Canada. J'ai déjà été en lieu de signaler l'importance d'une certaine mesure de stabilité dans notre régime fiscal. Rien n'est plus propre à jeter la perturbation dans les affaires que la manie d'apporter de fréquentes modifications à la loi fiscale. Voilà pourquoi nous avons refusé d'effectuer nombre de changements de minime importance qu'on nous pressait de faire et nous jugeons sage de suivre la même ligne de conduite, cette année. Je ne veux pas, toutefois, donner à entendre qu'il sera toujours possible de suivre cette ligne de conduite.

Dans notre pays, la situation économique se modifie avec le temps, et nous ferions acte de sagesse en tenant compte de ce fait, de façon à remanier notre tarif suivant les besoins des temps. En outre, dans les autres pays, il peut surgir des situations dont il nous faille tenir compte. Sans vouloir nous vouer à l'immobilité, nous jugeons que l'heure n'est pas venue d'apporter aujourd'hui de modifications au tarif.

Puis, le ministre des Finances ajoute qu'en ce moment même il ne serait pas opportun de modifier la loi fiscale, alléguant, entre autres raisons, que la confection du recensement se terminait à peine et que nous n'avions pas encore par devers nous l'exposé de la situation industrielle du pays, telle que révélée par la statistique du recensement. Il allègue, en outre, le fait qu'en ce moment-là même, nous étions en pourparlers avec quelques gouvernements étrangers, l'Allemagne entre autres, dans le but d'améliorer, si la chose était possible, nos relations commerciales avec ces pays ; et finalement, que nous avions pris l'engagement de nous rendre à brève échéance à Londres, au cours de l'été, afin de prendre part à la conférence qui allait s'ouvrir dans la métropole ; or, nous avions la certitude qu'on mettrait à l'étude, au sein de cette conférence, la question des relations fiscales existant alors entre la mère-patrie et le Canada. Voilà quelques-unes des raisons sur lesquelles le ministre des Finances, parlant au nom du gouvernement, s'est appuyé pour déclarer qu'il ne jugeait pas utile d'effectuer un remaniement du tarif, et il termine en disant :

Telles sont les raisons qui nous engagent à ajourner pour le moment le remaniement du tarif. Quand viendra l'heure d'effectuer cette réforme fiscale, le public peut compter que le gouvernement apportera à cette œuvre l'esprit de modération et de prudence dont il a fait preuve jusqu'ici, chaque fois qu'il a pris quelque initiative en matière fiscale, ayant soin d'éviter les mesures extrêmes qui trouvent toujours des adeptes, et tenant compte de ce qui est le plus favorable, non pas à certaines industries en particulier ou à certaines parties du pays, mais aux intérêts des populations du pays dans son ensemble.

Pour le moment, je me bornerai à faire observer qu'en tenant ce langage, mon honorable collègue (l'honorable M. Fielding) parlait officiellement ; qu'il exposait le résultat d'un système bien arrêté par le cabinet, lequel avait décidé que, pour le moment, il ne serait pas apporté de modifications à notre régime fiscal; que nous nous en tiendrions à la politique alors consignée dans notre code de lois, et qu'il en serait ainsi jusqu'à ce que la situation économique du pays nous autorisât à orienter notre régime fiscal dans une nouvelle direction. En face de cette situation et de la politique ainsi définie au cours de l'été, mon honorable ami, le ministre des Travaux publics de l'époque (l'honorable M. Tarte), député de la division de Sainte-Marie, de la ville de Montréal, se met en campagne, préconisant le remaniement immédiat du tarif dans le sens d'un relèvement de droits et d'un protectionnisme plus prononcé. Pour les besoins de la discussion, et au point de vue de la question de droit constitutionnel, la seule dont la Chambre soit saisie en ce moment et la seule que j'entende traiter, je dois ajouter qu'il n'importait nullement de se demander si l'honorable député a préconisé le relèvement ou l'abaissement du tarif. La faute, l'erreur au point de vue du droit constitutionnel reste la même, abstraction faite de la question de savoir si l'honorable député s'est fait le champion d'une réforme fiscale dans un sens ou dans l'autre. Tout ce qu'il importe de savoir, c'est qu'étant membre du cabinet, il était lié par la politique définie par le seul ministre qui fût autorisé à la formuler, et qui s'était prononcé catégoriquement à ce sujet dans cette enceinte parlementaire, en déclarant, dans les termes les plus clairs et les plus explicites, que le gouvernement ne saurait, dans les circonstances actuelles, apporter de modifications quelconques au tarif.

La Chambre n'a guère besoin que je lui dise qu'on ne saurait s'attendre à ce qu'un accord parfait d'opinions règne toujours au sein de la salle de délibérations du conseil des ministres ; la chose n'est pas plus possible au sein du conseil que parmi toute autre réunion d'hommes. Cette divergence de vues est dans la nature humaine ; elle existe même entre les meilleurs amis ; et parmi ceux qui professent les mêmes opinions politiques, il éclate de graves conflits d'opinions sur certains points. Or, c'est afin de concilier ces divergences de vues que le conseil des ministres tient ses délibérations ; c'est pour étudier la situation du pays qu'il tient ses séances, afin de faire jaillir de cette étude une solution ; solution qui alors acquiert force de loi pour tous ceux qui veulent demeurer au sein du cabinet. Ce serait tomber dans les redites

que d'affirmer que la solidarité entre les membres d'un même gouvernement est d'absolue nécessité ; que du moment qu'un système a été définitivement formulé et arrêté par le ministère, chaque membre de ce cabinet a le devoir de lui prêter son plein et entier appui. Il peut se faire qu'un ministre qui a donné son acquiescement à ce système ne soit pas convaincu de son excellence; il est même possible qu'il pense qu'on aurait pu adopter une ligne de conduite plus sage. Mais s'il demeure dans le cabinet, c'est qu'il juge qu'après tout, il est préférable qu'il fasse le sacrifice de ses propres opinions ; et que nonobstant que son propre sentiment soit en désaccord avec celui de ses collègues, il vaut mieux qu'il soumette son jugement au leur, dans l'intérêt bien entendu du pays, et conserve son portefeuille.

Quelquefois, je le sais, il peut arriver—mais assez rarement, du reste—que, parlant sous l'impulsion du moment, un ministre soit porté à exprimer un avis qui ne cadre point avec celui de ses collègues ; mais, si cette divergence de vues n'est qu'un accident isolé, il n'en saurait résulter de graves inconvénients. En pareilles circonstances, il suffit d'ordinaire que le premier ministre adresse un appel à ce collègue pour rétablir l'harmonie et lui faire comprendre que, quelle que soit son opinion, il doit se ranger à l'avis exprimé par le cabinet. Mais, quand il s'agit d'un système arrêté et solennellement promulgué en présence de la Chambre et du pays, il est superflu de faire observer ici—et mon honorable ami (M. Tarte) sera le premier à en convenir, je pense—qu'en pareilles circonstances, tout ministre a le devoir, non seulement à titre de membre du cabinet, mais encore à titre d'ami et de partisan, de donner son entier appui à ce système. Si plus tard, il juge que ce système soit défectueux, et qu'il faille l'améliorer et le modifier, c'est alors qu'il convient d'engager la bataille, de prendre l'initiative, non pas en présence du public et au sein des collèges électoraux, mais c'est, tout d'abord, au sein même du cabinet dont il fait partie qu'il doit préconiser cette réforme.

Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte), n'a pas cru, toutefois, devoir suivre ces règles. Il a adopté une autre ligne de conduite et on en conviendra, je puis affirmer sans exagération qu'il a entrepris une campagne dans le but de prêcher un remaniement immédiat du tarif, dans le sens d'une élévation de droits et d'une protection plus prononcée. A Halifax, au banquet de l'association des manufacturiers, l'honorable député s'est déclaré partisan de cette politique. A Gananoque, à Chatham et ailleurs il a préconisé la même théorie. N'eût-ce été qu'une expression d'opinion tout à fait isolée, non répétée, ni suivie d'aucune autre déclaration dans le même sens, le mal résultant de cette attitude n'eût pas été irréparable. Or, mon honorable ami ayant entrepris une campagne en règle, au cours de laquelle il réaffirma ses premières déclarations, maintint son attitude et fit clairement comprendre au pays qu'il visait à un remaniement immédiat du tarif dans le sens que j'ai indiqué, et cela à l'encontre du système établi par le gouvernement dont il faisait partie, il ne me restait d'autre ligne de conduite à suivre que celle que j'ai prise, dès mon arrivée au Canada. Dès que j'eus touché le sol canadien, je restai convaincu que l'attitude et le langage de mon honorable ami me faisaient un devoir impérieux de prendre, sans retard, une initiative dans ce sens.

Le 18 octobre, j'arrivais à Ottawa. Le lendemain, le 19, j'eus une entrevue avec mon honorable ami, chez lui. Le lendemain matin, il vint me voir, de bonne heure, à mon bureau, avant son départ pour Toronto où il devait adresser la parole, le soir même. Il me restait une démarche à faire, dans l'accomplissement de mes devoirs, tels que je les comprends, et c'était de me rendre auprès de Son Excellence le Gouverneur général, afin de le mettre au courant de la situation, ainsi que du jugement que je m'en étais formé; puis de rencontrer mes collègues du cabinet, ce que je fis le même jour, le 20. Le lendemain, le 21 octobre, le courrier m'apporta la lettre de mon honorable ami, que voici:

" Toronto, 20 octobre 1902.

Au Très Honorable Sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre d'Ottawa.

Mon cher Sir Wilfrid,

" Je crois qu'il est de mon devoir de vous offrir ma démission et de vous prier d'être assez bon de la faire accepter par Son Excellence le Gouverneur général.

" Au cours de l'entretien que j'ai eu avec vous, vous avez exprimé l'opinion que je n'aurais pas dû parler comme je l'ai fait sur la question du tarif; que le gouvernement n'avait pas encore arrêté sa politique fiscale pour l'avenir, etc.

" Ce n'est pas le moment de discuter avec vous si j'ai eu tort ou raison d'en agir comme je l'ai fait.

" Vous êtes le chef du gouvernement et votre opinion doit prévaloir, en tant qu'elle se rapporte à mes actes.

" Vous m'avez dit que mes déclarations vous causent de l'embarras. Je n'ai ni le droit, ni le désir de vous embarrasser, ni vous ni le parti auquel j'appartiens depuis 1892.

" Vous savez ce que je pense au sujet du tarif. Je me suis souvent exprimé là-dessus publiquement en votre présence, et souvent aussi privément avec vous.

" Etant d'avis que les intérêts du peuple canadien nous font un devoir de reviser sans délai le tarif de 1897, afin de protéger plus convenablement nos industriels, nos cultivateurs, nos ouvriers, je ne puis me taire plus longtemps.

" Je préfère ma liberté d'action et de parole, même au grand honneur d'être votre collègue.

" Avant de rompre les liens officiels qui nous unissent, permettez-moi d'exprimer l'espoir très sincère de vous voir bientôt revenir à votre santé d'autrefois.

" Vous m'obligeriez beaucoup en offrant à mes collègues mes meilleurs vœux de bonheur et de prospérité. Mes relations personnelles avec la plupart d'entre eux ont été agréables et aussi cordiales qu'il se pouvait. Je me plais à espérer qu'elles resteront les mêmes dans l'avenir.

" Croyez-moi, mon cher sir Wilfrid, sincèrement,

" Tout à vous,

(Signé) J. ISRAEL TARTE.

Je répondis immédiatement comme suit :

" Ottawa, 21 octobre 1902.

" Mon cher Tarte,

" Après vous avoir vu, dimanche, et vous avoir exprimé mon opinion bien arrêtée sur les conséquences de votre récente attitude, mon premier devoir était de me rendre auprès de Son Excellence le Gouverneur général et de l'informer que j'étais obligé de vous demander votre portefeuille.

" Après avoir vu Son Excellence, j'ai dû faire part à mes collègues de l'entrevue que j'avais eue avec vous.

" En acceptant votre démission, il est bon que je précise les points de dissidence entre nous.

" Pendant mon absence en Europe, sans m'en prévenir et sans entente préalable avec vos collègues, vous avez commencé une campagne active en faveur d'une révision immédiate du tarif dans un sens protectionniste très élevé.

" Je regrette d'avoir eu à vous faire observer que cette attitude de votre part constitue une violation manifeste de votre devoir envers le gouvernement dont vous faisiez partie.

" Je vous répète ici ce que je vous ai dit dimanche. Je ne veux discuter en ce moment, ni la valeur ni l'opportunité de la théorie économique dont vous vous êtes fait le champion. Cette question, pour importante qu'elle soit, est primée par une considération beaucoup plus importante.

" Si vous en étiez arrivé à la conclusion que l'intérêt du pays exigeait sans retard l'élévation des droits de douane, la première chose pour vous à faire, comme membre du gouvernement, avant de vous adresser au public, eût été d'exposer vos vues à vos collègues, dans le but d'obtenir cette action unanime du cabinet, qui est la base du gouvernement responsable.

" Si vous n'aviez pu obtenir de vos collègues leur assentiment à l'orientation nouvelle que vous recommandiez vous auriez eu ou à adopter leur manière de voir ou à vous séparer d'eux. Alors, pour la première fois, il vous eût été loisible de vous adresser au public.

" Telle était la conduite bien simple qui s'imposait à vous. Mais rester membre du gouvernement et préconiser en même temps une politique qu'il n'a pas encore adoptée, constitue une entrave au fonctionnement de notre système constitutionnel et implique une infraction à cette loyauté que tous ceux qui font partie de la même administration se doivent les uns aux autres et ont le droit d'attendre les uns des autres.

" Je vous remercie des vœux que vous formez pour l'amélioration de ma santé et je me ferai un devoir de transmettre à vos anciens collègues ceux que vous exprimez pour leur prospérité et leur bonheur.

" Croyez-moi bien votre tout dévoué,

WILFRID LAURIER.

" A l'honorable J. I. Tarte,
Ottawa.

Le portefeuille des Travaux publics étant dès lors disponible, ainsi que la place occupée dans le cabinet par mon honorable ami, je demandai l'assentiment de mes collègues pour recommander à Son Excellence—et cet avis a été agréé—de nommer ministre des Travaux publics mon collègue M. Sutherland, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, et de confier le portefeuille de la Marine et des Pêcheries à l'honorable député de Maisonneuve, M. Préfontaine, qui a depuis été élu pour cette circonscription.

L'honorable J. ISRAEL TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, la Chambre ne sera pas surprise que je demande la permission de présenter quelques observations, pour rectifier et peut-être pour réfuter les déclarations qui viennent d'être faites et lues par mon très honorable ami le premier ministre. Mon très honorable ami avait été absent, à l'étranger, durant plusieurs mois. A son retour, il se rendit à Montréal le 18 octobre. Je me portai à sa rencontre pour lui souhaiter la bienvenue, comme c'était pour moi un devoir et un plaisir de le faire. Nous convînmes alors tous deux de nous rencontrer à Ottawa le jour suivant, qui était un dimanche. Ce jour-là, il me téléphona qu'il serait chez moi à cinq heurs de l'après-midi. Le premier ministre me reprocha certains de mes discours prononcés durant son absence, ou plutôt m'annonça que certains de ces discours avaient contrarié plusieurs de mes collègues et lui causaient à lui-même de l'ennui. Il m'exprima ses regrets que j'eusse prononcé ces discours, qui avaient trait à la politique fiscale. Il était d'avis que je n'aurais pas dû prendre cette attitude. Je l'informai, dès le début, que je ne désirais plus faire partie de son administration—que, de fait, j'avais attendu qu'il fût de retour pour lui remettre ma démission. J'entrepris alors de lui expliquer ma position ; non pas, lui ai-je dit, parce que j'avais dessein de lui demander de me garder dans son cabinet, mais afin de lui faire comprendre la situation dans laquelle je me trouvais. Je lui rappelai alors, en réponse à l'expression de ses regrets au sujet des discours que j'avais prononcés, sur ce qu'il appelait la nouvelle orientation de ma politique, que ces discours prononcés durant son absence n'étaient pas plus agressifs, n'étaient pas même aussi agressifs, que plusieurs autres que j'avais prononcés quand il était ici, et en sa présence. Je lui dis que je croyais qu'une cabale avait été organisée contre moi, et que, dans les circonstances, j'étais sûr qu'il apprécierait les motifs pour lesquels je ne désirais pas rester plus longtemps membre du cabinet. Je lui dis : " Ma démission est entre vos mains ; vous êtes malade ; ma santé est excellente ; acceptez ma démission sans plus tarder, dès aujourd'hui ; ne vous tourmentez pas ; je ferai tout ce que je pourrai pour vous éviter de l'ennui et du tracas." Ce sont là mes propres paroles. Le premier ministre ne par-

tagea pas mon avis. Il me dit qu'il était préférable de laisser les choses en suspens jusqu'à mon retour de Toronto, le mercredi suivant. Comme il l'a déclaré il n'y a qu'un instant, je passai à son bureau le lundi matin, avant de partir pour Toronto, et il me réitéra qu'il était préférable de laisser toutes choses en suspens jusqu'à mon retour de Toronto. Le long du voyage, j'en arrivai irrésistiblement à la conclusion qu'il valait mieux, pour tous les intéressés, que la situation fût tranchée sans plus de délai. Je décidai alors de ne pas déférer à ses désirs, et je dictai à mon secrétaire la lettre de démission que mon très honorable ami vient de lire. Qu'on me permette de donner de nouveau lecture de cette lettre, car il est de grande importance pour moi que les déclarations que je fais aujourd'hui soient aussi complètes que possible.

" Toronto, 20 octobre 1902.

" Au Très Honorable sir Wilfrid Laurier,
" Premier ministre, Otawa,

" Mon cher sir Wilfrid,

" Je crois qu'il est de mon devoir de vous offrir ma démission et de vous prier d'être assez bon de la faire accepter par Son Excellence le Gouverneur général.

" Au cours de l'entretien que j'ai eu avec vous, vous avez exprimé l'opinion que je n'aurais pas dû parler comme je l'ai fait sur la question du tarif ; que le gouvernement n'avait pas encore arrêté sa politique fiscale pour l'avenir, etc.

" Ce n'est pas le moment de discuter avec vous si j'ai eu tort ou raison d'en agir comme je l'ai fait.

" Vous êtes le chef du gouvernement et votre opinion doit prévaloir, en tant qu'elle se rapporte à mes actes.

" Vous m'avez dit que mes déclarations vous causent de l'embarras. Je n'ai ni le droit, ni le désir de vous embarrasser, ni vous ni le parti auquel j'appartiens depuis 1892.

" Vous savez ce que je pense au sujet du tarif. Je me suis souvent exprimé là-dessus publiquement en votre présence, et souvent aussi privément avec vous.

" Etant d'avis que les intérêts du peuple canadien nous font un devoir de reviser sans délai le tarif de 1897, afin de protéger plus convenablement nos industriels, nos cultivateurs, nos ouvriers, je ne puis me taire plus longtemps.

" Je préfère ma liberté d'action et de parole, même au grand honneur d'être votre collègue.

" Avant de rompre les liens officiels qui nous unissent, permettez-moi d'exprimer l'espoir très sincère de vous voir bientôt revenir à votre santé d'autrefois.

" Vous m'obligerez beaucoup en offrant à mes collègues mes meilleurs vœux de bonheur et de prospérité. Mes relations personnelles avec la plupart d'entre eux ont été agréables et aussi cordiales qu'il se pouvait. Je me plais à espérer qu'elles resteront les mêmes dans l'avenir.

" Croyez-moi, mon cher sir Wilfrid, sincèrement,

" Tout à vous,
(Signé) J. ISRAEL TARTE.

Cette lettre fut mise à la poste le 20 octobre, à Toronto. Elle arriva, je suppose, au bureau de mon très honorable ami vers les 10 heures du matin. A 1 heure de l'après-midi, la réponse de mon très honorable ami fut envoyée chez moi. J'étais absent. Le très honorable ministre savait que j'étais à Toronto. Mon très honorable ami m'a écrit en français, et je vais lire la traduction de cette lettre, telle que publiée dans le Star :

" Ottawa, 21 octobre 1902.

" Mon cher Tarte,

" Après vous avoir vu, dimanche, et vous avoir exprimé mon opinion bien arrêtée sur les conséquences de votre récente attitude, mon premier devoir était de me rendre auprès de Son Excellence le Gouverneur général et de l'informer que j'étais obligé de vous demander votre portefeuille.

" Après avoir vu Son Excellence, j'ai dû faire part à mes collègues de l'entrevue que j'avais eue avec vous.

" En acceptant votre démission, il est bon que je précise les points de dissidence entre nous.

" Pendant mon absence en Europe, sans m'en prévenir et sans entente préalable avec vos collègues, vous avez commencé une campagne active en faveur d'une révision immédiate du tarif dans un sens protectionniste très élevé.

" Je regrette d'avoir eu à vous faire observer que cette attitude de votre part constitue une violation manifeste de votre devoir envers le gouvernement dont vous faisiez partie.

" Je vous répète ici ce que je vous ai dit dimanche. Je ne veux discuter en ce moment, ni la valeur ni l'opportunité de la théorie économique dont vous vous êtes fait le champion. Cette question, pour importante qu'elle soit, est primée par une considération beaucoup plus importante.

" Si vous en étiez arrivé à la conclusion que l'intérêt du pays exigeait sans retard l'élévation des droits de douane, la première chose pour vous à faire, comme membre du gouvernement, avant de vous adresser au public, eût été d'exposer vos vues à vos collègues, dans le but d'obtenir cette action unanime du cabinet, qui est la base même du gouvernement responsable.

" Si vous n'aviez pu obtenir de vos collègues leur assentiment à l'orientation nouvelle que vous recommandiez vous auriez eu ou à adopter leur manière de voir ou é vous séparer d'eux. Alors, pour la première fois, il vous eût été loisible de vous adresser au public.

" Telle était la conduite bien simple qui s'imposait à vous. Mais rester membre du gouvernement et préconiser en même temps une politique qu'il n'a pas encore adoptée, constitue une entrave au fonctionnement de notre système constitutionnel et implique une infraction à cette loyauté que tous ceux qui font partie de la même administration se doivent les uns aux autres et ont le droit d'attendre les uns des autres.

" Je vous remercie des vœux que vous formez pour l'amélioration de ma santé et je me ferai un devoir de transmettre à vos anciens collègues ceux que vous exprimez pour leur prospérité et leur bonheur.

" Croyez-moi bien votre tout dévoué,

" WILFRID LAURIER.

A l'honorable J. I. Tarte,
Ottawa.

Suivant les instructions données sans doute par mon très honorable ami, sa lettre et la mienne furent toutes deux communiquées

aux journaux. Elles furent communiquées aux journaux le 21, c'est-à-dire le même jour que la lettre de mon très honorable ami a été écrite. Le 23 octobre, j'écrivais et signais dans la *Patrie* un article intitulé: "Un mot au pays". Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer les paragraphes suivants, se rapportant à la lettre de mon très honorable ami :

Je vois que l'on reproche à sir Wilfrid Laurier le ton de la lettre qu'il m'a adressée.

Le premier ministre est fatigué, harrassé, malade. L'incontestable dureté de quelques-unes de ses paroles, ne change en rien mes dispositions personnelles à son endroit. J'ai assez vieilli pour tenir compte des circonstances.

Le premier ministre n'a pas eu raison de me dire que j'ai manqué de loyauté à l'endroit de mes collègues, en tenant le langage que j'ai tenu sur la question fiscale, récemment.

A ce reproche injuste, j'ai le droit d'opposer les discours nombreux que j'ai faits dans le même sens, dans les années dernières.

Après ces discours, je suis resté son collègue.

Je n'ai pas organisé de campagne dans Ontario. Je suis allé dans cette province, l'an dernier et cet été, à la demande pressante des sociétés d'agriculture, des chambres de commerce, des députés ministériels.

Je suis d'avis que c'est dans le parlement que des sujets de ce genre doivent être tout d'abord discutés. Je demande donc qu'on me permette de faire valoir, aussi énergiquement que je le puis, mes objections à la lettre du premier ministre. Je dis cela, sans manquer à la déférence que je lui garde. J'ai beaucoup de respect et de considération pour mon très honorable ami. Je ne puis pas souscrire aux déclarations contenues dans sa lettre, qui vient d'être lue devant la Chambre. Laissez-moi répéter quelques-unes de ses paroles :

Pendant mon absence en Europe, sans m'en prévenir, et sans entente préalable avec vos collègues, vous avez inauguré une campagne active en faveur d'une révision immédiate du tarif dans un sens protectionniste très élevé. Je regrette d'avoir eu à vous faire observer que cette attitude de votre part constitue une violation manifeste de votre devoir vis-à-vis du gouvernement dont vous faisiez partie.

Je n'ai inauguré, je n'ai fait aucune nouvelle campagne. Je n'ai que répété des discours que j'avais prononcés auparavant, en diverses occasions, en présence du très honorable premier ministre, en présence de plusieurs membres de la Chambre et de plusieurs de mes collègues. L'Association des industriels de Montréal a donné un banquet, en novembre 1901. J'ai eu l'honneur, en cette occasion, d'être l'un des convives et l'un des orateurs. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) assistaient à ce banquet. On m'invita à adresser la parole, et j'ai dit entr'autres ce qui suit :

Va-t-on m'accuser de nouveau d'être un conservateur enragé si je dis ouvertement, comme c'est généralement mon habitude, que le principal dogme de ma foi politique se réduit à cette maxime : "Le Canada pour les Canadiens ?" Le Canada aux Canadiens, et à ceux qui veulent devenir Canadiens. (Applaudissements).

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

M. MACLEAN : Vous parlez d'applaudissements. D'où venaient-ils ?

L'honorable M. TARTE : De toutes les parties de la salle. Je continuai :

Je dis : montrons-nous Canadiens dans nos lois de douanes ; soyons pour le capital canadien, soyons pour l'industrie canadienne, (écoutez, écoutez); soyons pour nos fabricants canadiens, (applaudissements prolongés), et nous aurons alors pris l'attitude qu'il convient. Notre position sera ce qu'elle doit être vis-à-vis des classes ouvrières, vis-à-vis des classes agricoles, vis-à-vis des classes manufacturières, car nous devons être unis et nous le sommes.

J'ai encore dit :

Devons-nous dépendre éternellement de nos voisins, les Etats-Unis d'Amérique ? Nos bons amis les Américains ont élevé un mur contre nous ; ils ne se montrent nullement disposés à l'abaisser, et, si je ne me trompe, ils nous prennent à la gorge chaque fois qu'ils le peuvent. Eh bien, j'aimerais à savoir pourquoi nos lois de douane canadiennes ne nous protégeraient pas aussi bien que les leurs les protègent? Quoi que je fasse, je n'ai jamais pu comprendre pourquoi nos lois n'accorderaient pas la même protection que celles des Etats-Unis. Nous voulons progresser ; je ne me nourris pas de paroles, encore moins de théories. Les théories et les paroles le cèdent aux faits, et je dis que ce sont là les faits auxquels nous avons à faire face. Je le répète, pourquoi laisser les Américains envahir nos marchés ? Ils n'envahiraient pas nos marchés si nous pouvions vendre nos produits aux mêmes prix qu'eux, et j'aimerais à savoir pourquoi cela ne se peut pas. Je ne discute pas le tarif en détail ; j'expose des principes. Je dis que le premier devoir pour un individu, comme pour une nation, c'est de se défendre (écoutez, écoutez). En parlant comme je le fais, je sais que je représente les idées de la grande majorité du peuple canadien. Maintenant, messieurs, ne croyez pas que je fasse partie d'un gouvernement où chacun ait la même manière de voir. Mon honorable ami le ministre des Finances nous a fort bien dit que des questions de ce genre sont généralement réglées par compromis. J'ai été élevé dans des idées protectionnistes, à l'école protectionniste, et je n'ai pas renié ma foi (app.), et je n'ai pas l'intention de la renier (nouveaux app.). Le premier ministre est un faiseur de ministères d'une habileté consommée ; et si j'étais jamais appelé à former un gouvernement, je chercherais à rassembler autant de nuances d'opinion que possible, Vous n'avez guère d'idée de ce que peut être une réunion d'un conseil de ministres—une vraie bataille parfois.

Laissez-moi dire immédiatement que ces derniers mots ont été, à diverses reprises, l'objet de remarques qui ne reposent sur aucun fondement. Car je puis assurer à la Chambre—et je parle ici devant mes anciens collègues—que nous ne nous sommes jamais pris de querelle comme on l'a ra-

conté dans la presse. Je parlais alors, bien entendu, en manière de plaisanterie.

Le premier ministre a aussi prononcé un discours à ce banquet. Le croiriez-vous ! ce fut un discours sentant la poudre, un discours incendiaire. Il a dit :

A ce propos, voici encore ce qui se passe actuellement. Je me rappelle, et vous vous rappelez aussi, que depuis l'abolition du traité de réciprocité en 1866, nous avons envoyé plusieurs députations à Washington afin d'obtenir la réciprocité. Nous n'envoyons plus de ces députations, (app. prolongés). Mais je m'attends plutôt—et je ne serais pas surpris que la chose arrivât d'ici à quelques années—je m'attends plutôt, dis-je, qu'on nous enverra des députations de Washington à Ottawa pour nous demander la réciprocité (app. prolongés). Nos amis du pays voisin nous ayant déjà montré comment il fallait recevoir ces sortes de députations, nous saurons les recevoir comme il convient (app.), avec tous les égards possibles. (rires).

Après le discours dont je viens de parler, je continuai à faire partie du gouvernement. Par la suite, je prononçai plusieurs autres discours du même genre, c'est-à-dire pour demander la révision de notre politique fiscale, sur de solides bases véritablement nationales. Plusieurs mois se passèrent. De nombreuses députations se rendirent auprès du gouvernement à Ottawa. Généralement, j'étais présent quand ces députations étaient reçues. Pas une seule fois a-t-on demandé que le tarif fût abaissé. Au contraire, chaque fois que l'occasion s'en présenta, les hommes d'affaires, les industriels, les cultivateurs demandèrent qu'on procédât à la revision du tarif dans le sens d'une protection plus élevée. Ces demandes se firent très pressantes. Je sais ce qui s'est passé, aussi bien que peuvent la savoir mes excollègues. Nous étions harcelés de demandes. La conférence de Londres était en séances. La session de 1902 fut convoquée. La question, ainsi que l'a dit mon très honorable ami, fut mise en discussion. Bien entendu, personne d'entre nous n'a le droit de divulguer ce qui s'est passé dans le conseil, mais je me rappelle très bien ce qui s'est passé ; je me le rappelle, et mes excollègues se le rappellent aussi. Le résultat de nos délibérations ressort de l'exposé fait par mon honorable ami le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) dans un discours du budget. Laissez-moi vous en donner lecture un peu plus au long que ne l'a fait mon très honorable ami devant la Chambre. Le discours du budget fut prononcé le 17 mars, et le ministre des Finances s'est exprimé comme suit :

Nous n'avons l'intention de proposer aucune modification au tarif douanier pendant cette session. Je n'ai pas la prétention de croire le tarif parfait. Je crois cependant que, pris dans son ensemble, il a donné des résultats satisfaisants. En vérité, si nous voulons bien nous rappeler dans quelles circonstances particulières la révision de l'ancien tarif a été opérée ; si nous nous souvenons des difficultés d'un problème si compliqué, nous avons le droit de nous féliciter d'avoir, malgré tout, réussi à établir un tarif si bien adapté aux besoins et aux conditions du pays, un tarif qui a fait surgir au Canada une prospérité sans égale dans notre histoire nationale. J'ai déjà indiqué l'avantage d'une certaine stabilité dans l'établissement des tarifs de la douane. Rien ne serait plus dommageable aux affaires que la fréquence des modifications du tarif. Pour ce motif, nous avons refusé de faire quelques légers changements qui nous étaient demandés et nous ne le regrettons pas aujourd'hui. Mais je ne saurais affirmer qu'il en sera toujours ainsi. A mesure que le temps avance, les conditions en Canada se modifient, et nous ne devons pas le perdre de vue, afin que nous soyons toujours prêts à opérer un rajustement de tarif devenu nécessaire. Ce n'est pas non plus la seule raison qui nous engagerait à faire des changements. Les conditions dans les autres pays se modifient également et nous sommes obligés d'en tenir compte. Nous ne sommes pas résolus à nous abstenir et à ne pas toucher au tarif ; seulement, nous croyons que le temps n'est pas encore venu d'opérer des modifications. Il y a plusieurs raisons qui nous font hésiter à inaugurer aujourd'hui une politique de remaniements du tarif. Nous ne faisons que terminer le recensement, et bien qu'on en puisse utiliser déjà quelques résultats, il est d'autres statistiques d'une grande importance qui sont encore à venir. Je citerai entre autres celles se rapportant à l'exploitation de nos industries. Afin d'ajuster le tarif aux industries du pays, il est désirable que nous ayons au moins les statistiques industrielles du dernier recensement, et qu'on nous donne tout le temps nécessaire pour les bien étudier.

Le parlement fut prorogé. Mon très honorable ami et quelques-uns de ses collègues s'en allèrent en Europe. Je restai au pays. Après avoir réglé les affaires les plus urgentes du département des Travaux publics, j'entrepris une tournée d'inspection afin de me renseigner derechef sur la question des transports, question à laquelle j'avais déjà consacré tout le temps dont je pouvais disposer. Naturellement, je dus répondre à des adresses et prononcer des discours, et j'ai souvent exprimé l'opinion, ainsi que je l'avais fait devant la Chambre, que la question des transports et la politique fiscale de ce pays étaient intimement liées l'une à l'autre. Peut-être, alors, fut-ce dans l'ouest que l'orage commença à se déchaîner. Parlant une fois à Port-Arthur, j'avais sous les yeux une interview accordée par M. Greenway, l'ex-premier ministre du Manitoba, dans laquelle il se prononçait en faveur d'une diminution de droits. Je fis remarquer à l'auditoire considérable que j'avais devant moi que, dans mon humble opinion, Port-Arthur et Fort-William, et non pas Duluth, devaient être les points d'échange sur les grands lacs pour le commerce entre l'Ouest et l'Est. Voilà comment je fus amené à parler de la politique fiscale du gouvernement. Mes discours, M. l'Orateur, la plupart de mes discours du moins, ont été publiés, et l'on peut passer au crible toutes les paroles que j'ai prononcées pendant l'absence de mon très honorable ami. Je déclare ici que je n'ai jamais dit en son absence

ce que n'avais pas dit quand il était au pays, ni ce que je n'aurais pas dit s'il s'était trouvé dans le temps au Canada. J'ai agi de bonne foi. J'ai soutenu la politique qui était, je le crois encore, la politique de ce gouvernement avant que le premier ministre et mes collègues eussent quitté le pays. Je n'ai pas demandé une élévation de droits sur toute la ligne, et je défie qui que ce soit d'interpréter mes paroles en ce sens. J'ai dit que ce pays devrait avoir, doit avoir une politique fiscale reposant sur de fortes bases canadiennes. Voilà le point capital de mes déclarations et je n'ai jamais été plus loin. Le très honorable premier ministre me reproche dans sa lettre, et dans sa déclaration d'aujourd'hui, d'avoir demandé une revision immédiate du tarif. Les faits réels, M. l'Orateur, sont ceux que j'ai énoncés et dont je viens de parler. L'exposé présenté l'année dernière par le ministre des Finances était une promesse formelle au pays que durant la session actuelle du parlement, c'est-à-dire alors la session prochaine, on procéderait à une révision du tarif. Je me suis avancé jusqu'à dire que je pourrais trouver une allusion directe à cela dans quelques-unes des interviews qui ont eu lieu alors que le ministre des Finances et moi-même, avec d'autres, étions présents. C'était là une affaire entendue. J'assume ici la responsabilité de déclarer qu'il était parfaitement entendu qu'une révision du tarif aurait lieu pendant cette session.

Je suis prêt à assumer la responsabilité des fautes que j'ai commises. Si j'ai commis des fautes, je suis prêt à en subir les conséquences ; mais je dois protester énergiquement et du fond de mon cœur, contre l'imputation d'avoir manqué de loyauté envers mes collègues. Je ne permettrai pas cela. Si haute que soit la situation de l'honorable premier ministre, et il est en situation très éminente en ce pays, ses paroles ne sauraient rendre vraies des déclarations ne reposant sur aucun fait. Pendant l'absence de mon très honorable ami, j'ai demandé pour le Canada une politique qui pût nous donner les meilleurs moyens de transport, en même temps qu'une politique fiscale essentiellement canadienne. Je ne regrette rien de ce que j'ai dit. Je sais que je me suis efforcé de servir mon pays, et que j'ai essayé de servir mon parti le mieux possible. J'ai pu me tromper, mais suis-je, après tout, le seul parmi les ministres qui ait parlé de tarif ? Je me suis fait le défenseur d'une forte politique canadienne, tant devant cette Chambre qu'au dehors. D'autres membres du gouvernement ont aussi parlé de politique fiscale. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable Clifford Sifton) a parlé du tarif, et je suppose que ceux qui ont là-dessus les mêmes opinions que moi ne sont pas les seuls qui seront excommuniés, si l'on doit encourir l'excommunication parce que l'on discute cette question. L'honorable ministre de l'Intérieur, adressant la parole le 12 décembre 1901, quelques jours seulement après que j'eusse parlé à Montréal, s'est exprimé comme suit. Et ce n'est pas là le seul discours qu'il ait prononcé sur le grand avantage qui découlerait d'une diminution des droits. Je ne l'en blâme pas. Il a bien le droit d'exprimer ses opinions. Je voudrais avoir le même privilège. Il était ministre, comme je l'étais moi-même. Voici ce qu'il a dit:

Ma présence, devant cette réunion représentative, m'inspire le désir de vous exposer franchement et carrément la position du gouvernement.

Les différentes provinces ont des intérêts opposés, et il s'ensuit que ces intérêts, ayant leurs représentants au parlement, ne peuvent pas être conciliés de façon à nous permettre de légiférer comme nous le voudrions.

Si l'on veut avoir un gouvernement, en même temps que l'harmonie et le progrès, il nous faut faire, en matière de législation fiscale, précisément ce que sir Wilfrid Laurier nous a déjà dit qu'il fallait faire en matière de race et de religion :

" Il faut trouver un terrain commun sur lequel on puisse s'entendre."

Si vous avez suivi les dicussions dans la presse, vous devez savoir que l'on exerce une forte pression pour en arriver à faire imposer des droits sur le bois et élever les droits sur les instruments agricoles et les lainages.

On nous donne pour raisons que les industries ne sont pas suffisamment protégées. Je dis que cela n'est pas. Si ces industries ne peuvent pas se maintenir avec une protection de 23 pour 100, elles feraient mieux de cesser leurs opérations.

Le gouvernement n'avait jamais décidé que si l'industrie des lainages, ou toute autre industrie exploitée dans le pays, ne pouvait pas subsister avec une protection de 23 pour cent, le mieux était de n'en pas avoir du tout. Nous ne nous étions jamais prononcés en ce sens. Le gouvernement ne penchait pas en faveur de mon honorable ami; ce devait être plutôt le contraire, car je crois vraiment que c'est l'intention du gouvernement d'élever les droits sur les lainages. Mon honorable ami s'est exprimé comme il a voulu. Eh bien, on ne l'a pas excommunié.

Les industries du bois demandent un tarif de 20 à 30 pour cent.

Les représentants de ces industries viennent deux fois à Ottawa, à chaque saison, afin de voir quelles influences ils pourraient mettre en jeu pour réussir à imposer des droits sur le bois. Sir Wilfrid me renvoie toujours ces représentants, en leur faisant remarquer que je représente des populations qui ne veulent pas qu'on impose des droits sur le bois.

Le gouvernement ayant décidé de prendre cette attitude au sujet du tarif, l'important, pour les populations de l'ouest, c'est qu'elles nous donnent l'appui nécessaire et nous aident à résister à tout empiétement sur la position que nous avons prise.

" Stabilité et fixité," tel doit être le mot d'ordre du gouvernement.

Nous n'avions jamais décidé que nous ne ferions aucun changement. Loin de là; le ministre des Finances avait annoncé qu'il y aurait plus tard une revision du tarif.

Les conservateurs sont en faveur d'une élévation très accentuée des droits sur toutes les marchandises les plus importantes.

La préférence en faveur de l'Angleterre disparaîtrait si le parti conservateur revenait au pouvoir.

Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai prononcé ces discours auxquels mon honorable ami a fait allusion, et sur lesquels nous aurons occasion de revenir. Le 4 septembre, mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, qui est le plus jeune membre de l'administration—il n'en est pas le moins influent, mais le plus jeune—a accordé une interview qui a été répandue par tout le pays, et dans laquelle il s'élevait avec force contre toute augmentation de droits. Ce fut le signal d'attaques personnelles dirigées contre moi dans plusieurs journaux importants. Le Manitoba Free Press, qui est le propre organe de mon honorable ami, le Globe, le Herald de Montréal, et autres journaux, m'attaquèrent avec une grande sévérité. Connaissant toutes les influences en jeu derrière la scène, dans le parti libéral, comme je dois les connaître après une expérience de six ans——

M. HUGHES (Victoria) : Qui est derrière le Globe ?

M. BENNETT : C'est l'hypocrisie.

L'honorable M. TARTE : Je compris immédiatement ce qui se passait, et je résolus dès lors de donner ma démission, non pas parce que, dans le passé, ma politique s'était écartée, sur plusieurs points, de celle du gouvernement, mais bien parce que je croyais alors comme aujourd'hui que, quand les choses en sont arrivées à tel point que les membres d'une même administration se querellent les uns les autres, soit dans les journaux ou ailleurs, ils doivent se séparer. Ce n'en est que mieux pour tous les intéressés. Je pris donc alors la résolution de me retirer, et quelques-uns de mes ex-collègues se rappelleront sans doute que je fis part de ma détermination à mes collègues à une réunion non officielle du cabinet, présidée par l'honorable M. Scott, secrétaire d'Etat. Je consultai quelques amis, qui voulaient bien s'intéresser à mon sort. Ils me représentèrent qu'il était préférable que j'attendisse le retour de mon très honorable ami le premier ministre. Je suivis ces conseils. J'ai expliqué dans quelles circonstances ma démission lui avait été remise. Mon très honorable ami déclare dans sa lettre qu'après m'avoir rencontré chez moi le dimanche, et le lundi à son bureau, il crut que c'était son devoir de se rendre auprès de Son Excellence et de l'informer qu'il lui fallait me demander mon portefeuille. M. l'Orateur, j'ai présenté ma résignation à mon très honorable ami le samedi, et de nouveau le lundi matin. Il me demanda d'attendre, et de laisser les choses en suspens jusqu'à mon retour de Toronto. Je lui demande maintenant ceci : n'eût-il pas été équitable de sa part de déclarer au moins à Son Excellence que ma démission lui avait déjà été remise dans le temps. Il peut se faire que la chose n'affecte en rien la question ; mais je raconte les faits comme mon très honorable ami sait qu'ils se sont passés.

J'ai dit, il n'y a qu'un instant, que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) avait discouru sur le tarif. Certains membres du gouvernement ont peut-être usé de beaucoup de liberté. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) s'est montré très communicatif sur des questions d'assez grande envergure. Il n'y a pas bien longtemps, il a fait un discours sur la politique de chemins de fer du gouvernement. Quand je cessai d'être ministre, le gouvernement n'avait pas encore décidé de construire une route transcontinentale à même le trésor public. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, parlant le 2 novembre, chez lui à Ottawa, à un reporter du Sunday Sun, de Montréal, a dit ceci :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je demande pardon d'interrompre l'honorable député. Je n'ai jamais accordé d'interview à ce reporter, et je n'ai jamais autorisé la publication d'une telle interview. J'ai été surpris, dans la suite, quand je sus que cette interview avait été publiée. Je n'y prêtai aucune attention, mais je n'ai certainement pas accordé cette interview.

L'honorable M. TARTE : Eh bien ! je m'étonne de l'étonnement manifesté par le ministre des Chemins de fer et Canaux. L'honorable ministre ne prit jamais soin de déclarer qu'il n'avait pas eu cette interview, où il était question de sujets importants, et qui a été discutée un peu partout dans la presse. Bien entendu, j'accepte la dénégation, mais je vais tout de même donner lecture de l'interview.

Quelques DEPUTES : Très bien !

L'honorable M. TARTE : Si j'eusse décidé d'en agir de même, j'aurais trouvé fort commode de nier les rapports qui ont été faits de mes discours sur la question fiscale. Bien entendu, j'accepte la déclaration de l'honorable député (l'honorable M. Blair), mais je vais lire l'interview pour que la Chambre sache ce qu'il en est.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucune objection à ce que mon honorable ami lise cela, mais je dis que je n'ai jamais eu d'interview avec aucun représentant du " Sun " de Montréal.

L'honorable M. TARTE : Le " Sunday Sun " de Montréal, a cependant publié une longue interview qui a eu lieu à la suite d'un discours prononcé à Vancouver, sur les mêmes matières, par le ministre des Chemins de fer et Canaux. En lisant l'interview je lis le discours, car le discours et l'inter-

view sont tous deux de la même substance. Je parlerai peut-être plus tard du discours, mais voici l'interview.

L'une des choses qui m'ont fait le plus plaisir est que partout il existe une opinion presque générale—en fait, je devrais dire un opinion générale—en faveur d'un chemin de fer de l'Etat, de l'Atlantique au Pacifique. On demande ce chemin de fer, parce qu'on est convaincu que c'est surtout avec ce chemin qu'on obtiendra des taux raisonnables, des taux qui empêcheront les cultivateurs d'être à la merci des compagnies. On va même jusqu'à prétendre qu'on a le droit d'exiger la construction de ce chemin de fer, et j'en suis arrivé à être de cet avis après avoir vu ce que j'ai vu du pays. Il ne saurait plus y avoir aucun doute qu'il y a une grand avenir en ce pays pour un chemin de fer d'Etat. Comme suite à ma visite, j'ai l'espoir, en tant que ministre des Chemins de fer, de pouvoir démontrer au parlement la nécessité d'un chemin de fer d'Etat à travers l'Ouest, car il ne saurait plus y avoir aucun doute que l'avenir du Dominion se trouve en grande partie dans les districts s'étendant au delà de la région des grands lacs.

Je le répète, cette interview n'est que la répétition du discours que l'honorable monsieur a prononcé à Vancouver. Cependant, il affirme qu'il n'a pas eu cette interview-là, et j'accepte cette dénégation.

J'admets volontiers, M. l'Orateur, qu'il est nécessaire que les membres d'un gouvernement soient d'accord sur la politique qu'ils suivent. Eh bien, dans mes discours, me suis-je départi de la politique dont le parti libéral, tel que constitué aujourd'hui, est responsable? Le très honorable premier ministre a dit dans une autre occasion que la politique du gouvernement actuel a été établie et exposée dans le tarif de 1897. Je l'admets. Le parti libéral, qui est le parti ministériel d'aujourd'hui, n'est pas responsable des déclarations qui ont pu être faites avant l'adoption de la politique fiscale de 1897. Mais la politique fiscale de 1897 a été modifiée par l'exposé du ministre des Finances en 1902 ; et cet exposé, pour tous les hommes de bonne foi, pour tous les hommes d'affaires qui le lisent, équivaut à une promesse de remaniement de tarif et d'élévation de droits sur plusieurs marchandises. C'était là l'engagement, et le pays y a vu une promesse ; je n'ai pas soutenu autre chose. Je me suis fait le défenseur d'une politique dont je suis responsable : c'est-à-dire le tarif de 1897, modifié par l'exposé que mon honorable ami le ministre des Finances a présenté l'année dernière.

Je le demande donc: Les déclarations soutenues dans la lettre de mon très honorable ami sont-elles justes pour moi? Je ne suis animé en ce moment d'aucun esprit de regret ni de rancune ; je désire tout simplement rectifier les faits, comme c'est mon devoir de le faire. Le premier ministre m'a reproché ce qu'il appelle, dans sa lettre, une nouvelle politique. J'en appelle au jugement de la Chambre, au jugement du pays, et au jugement de l'histoire, quand je dis : Que j'avais soutenu durant des années auparavant, à sa connaissance, la même politique que celle dont je m'étais fait le défenseur pendant son absence. Il dit encore dans sa lettre, M. l'Orateur, et il a répété aujourd'hui devant la Chambre, qu'il avait informé Son Excellence qu'il m'avait demandé ma résignation. Je réaffirme que ma démission était dans le temps entre ses mains. Il avait ma lettre de démission, mais il jugea bon de laisser toutes choses en suspens. Je lui demande, encore une fois, s'il s'est montré loyal envers moi. Je le répète : j'en appelle au jugement du pays et de l'histoire sur ces deux points.

M. l'Orateur, je me suis démis de ma charge sans regret. Je sais que, tout le temps que j'ai occupé la charge importante de ministre des Travaux publics, je me suis efforcé, dans toute la mesure de mes humbles moyens, de m'acquitter de mon devoir vis-à-vis de mon pays et vis-à-vis du parti auquel j'appartenais. L'objet que j'avais en vue était de favoriser et de compléter un système de transport qui pût rendre ce pays indépendant des Etats-Unis. Mon but a été d'unir de plus en plus les différentes parties de ce Dominion, et ce Dominion même à l'empire britannique, en adoptant une politique essentiellement canadienne et en nous assurant les meilleurs moyens de transport possibles. Je ne dis pas que j'ai toujours réalisé les espérances de quelques-uns de mes adversaires dans le parti libéral ; mais je crois que j'ai laissé les bancs du trésor avec un dossier sans tache. Mon département a été administré honnêtement et équitablement. Je suis à même de pouvoir dire, sans crainte ni hésitation, qu'il n'est pas arrivé à ma connaissance qu'un seul acte déshonnête ait été commis alors que j'étais à la tête de ce département important.

Avant de me rasseoir, je désire remercier le premier ministre devant cette Chambre, comme je l'ai remercié ailleurs, du grand honneur qu'il m'a fait quand il m'a choisi pour être l'un de ses collègues. Nous sommes tous heureux de voir sa santé rétablie. Quant à moi, quels qu'aient pu être les différends qui nous ont séparés dans le passé, quelles que soient les divergences d'opinion que nous réserve l'avenir, je garderai toujours un souvenir affectueux de mes relations avec lui et avec la plupart de mes collègues. Qu'on me permette aussi de remercier les députés siégeant des deux côtés de cette Chambre de l'appui qu'ils ont donné à toutes les importantes mesures se rapportant à mon département. J'ai laissé entre les mains du très honorable premier ministre un rapport contenant un projet d'améliorations pour lequel j'avais décidé de demander au parlement de me donner tout l'appui nécessaire. Ce document est un document public. J'ai l'espoir que mes collègues prendront en considération les diverses questions importantes que j'ai étudiées dans ce document. J'ai la certitude que mon successeur à la direction du ministère des Travaux publics va consacrer sincèrement à la

question des transports tout autant d'attention que j'en ai moi-même dévoué à ce sujet d'importance nationale.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, mon très honorable ami le chef du gouvernement manifeste quelquefois de la surprise parce que, de ce côté-ci de la Chambre, nous ne saisissons pas en quoi consiste la politique fiscale du parti libéral. Me permettra-t-on d'attirer son attention sur un fait qui s'est passé pendant le voyage que lui et quelques-uns de ses collègues ont fait tout récemment en Angleterre ? L'un des hommes les plus forts, de l'avis de tous, dans le gouvernement, s'est trompé du tout au tout au sujet de ce qu'il croyait être la politique fiscale du parti libéral ; et je dois supposer, dans des conjonctures aussi singulières, que mon très honorable ami ne nous témoignera plus à l'avenir aucune surprise quand nous lui dirons que nous, qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre, nous ne pouvons pas comprendre en quoi consiste actuellement la politique fiscale du parti libéral.

L'honorable représentant d'Alberta (M. Oliver) prit part à la discussion soulevée par cet exposé budgétaire. Il comprenait, dit-il, que le ministre des Finances annonçait, pour la présente session, un remaniement du tarif dans le sens de droits plus élevés. Les ministres ont entendu ces paroles, et nul d'entre eux ne s'est levé pour contredire l'enterprétation que l'honorable député donnait aux remarques de l'honorable ministre des Finances.

Je puis corroborer une partie des remarques de mon honorable ami qui vient de terminer son discours (M. Tarte) ; en effet, il m'a été donné d'assister, à Montréal, au banquet dont il a parlé. J'eus l'occasion alors de dire quelques mots. Mon honorable ami le premier ministre, et moi, avons répondu à une santé, celle du Canada, je crois. Le discours du très honorable gentleman roula sur toute autre chose que sur la question du tarif ; sur ce point, il prit un soin admirable de ne pas se compromettre. Je dois dire, cependant, qu'il alla jusqu'à laisser entendre aux manufacturiers réunis dans cette circonstance, que le tarif était presque parfait, eu égard à l'état actuel des affaires du Canada. Cette déclaration souleva une vive désapprobation. Mon honorable ami, avec cette présence d'esprit qui ne lui fait jamais défaut, se tira d'embarras en disant que, puisqu'il y a des taches dans le soleil, il ne fallait pas s'étonner si quelques-uns en trouvaient dans le tarif actuel.

L'honorable ministre des Finances répondit ensuite à un autre toast et, lui aussi, eut grand soin de ne pas faire de déclarations compromettantes. Il demanda que la question du tarif restât indépendante de la politique ; il s'efforça de faire comprendre à ses auditeurs que le tarif alors en vigueur, était le meilleur que le Canada eût pu désirer, dans les circonstances. Ce discours fut reçu avec froideur. C'est alors que l'honorable gentleman (l'honorable M. Tarte) se leva pour faire, en présence de son chef et du ministre des Finances, une harangue comme je n'en ai jamais entendu de plus forte, en faveur de la protection.

L'honorable premier ministre a voulu diminuer la portée de ce fait, en disant qu'il faut, pour forcer un chef de gouvernement à agir, une campagne suivie, et non une simple remarque faite dans une occasion quelconque. Mon honorable ami veut-il me dire ce qui constitue la compagne dont il parle ? Ne suffit-il pas, pour cela, qu'un ministre, en sa présence, fasse un discours qui, en termes très précis, reclame une augmentation considérable des droits douaniers de ce pays ? Faut-il que le chef du gouvernement entende deux ou trois fois ce discours, pour connaître l'opinion et la politique d'un membre de son ministère ? Qu'entend donc le très honorable gentleman quand il parle d'une campagne ? Mais si cette dernière est nécessaire, ne sait-il pas qu'avant le départ du premier ministre pour l'Angleterre, l'honorable représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), parlant à Montréal, déclarait ce qui suit, tel que rapporté par un journal de la métropole :

> Nos amis les Américains font des efforts prodigieux pour ruiner ce pays. Nous, qui faisons partie du cabinet, savons qu'ils ne laissent échapper aucune occasion de ruiner le Canada, au point de vue industriel, comme au point de vue commercial.
>
> On m'a accusé de trop parler, mais je puis vous dire que ce n'est pamais un crime de dire la vérité; je ne crois pas au secret lorsqu'il s'agit d'affaires publiques.
>
> Une crise est imminente ; nos amis les Américains s'efforcent d'inonder le Canada de leurs marchandises. Pour repousser cette tentative, ayons un tarif qui protège nos industries naturelles, nos voies maritimes, notre commerce national.

Il serait difficile de trouver langage plus explicite. Et mon très honorable ami parle d'une campagne ! L'attitude qu'il prend n'est, en vérité, que le résultat d'un effort de sa part pour réunir dans un même cabinet des hommes dont les opinions sont directement opposées sur tout ce qui se rapporte au tarif du Canada. Il semble croire que ce doit être là la plus grande ambition d'un homme d'Etat, et que le gouvernement idéal est celui dont Burke, dans un discours fameux, a fait la description suivante :

> Il forma un ministère si hétéroclite, en rassemblant, de façon bizarre, les éléments les plus disparates, et il fit de tout cela une mosaïque si bigarrée, où s'accusait une si complète absence de ciment et où le blanc et le noir se trouvaient réunis; un ministère où, courtisans et patriotes, partisans du roi et républicains, whigs et tories, amis perfides et ennemis déclarés, étaient tellement confondus qu'ils constituaient un ensemble très curieux à regarder, mais auquel on n'aurait pu toucher sans un très grand danger de le voir s'évanouir.

Serait-ce là ce gouvernement idéal que l'honorable gentleman s'est efforcé de réaliser ? S'il faut en croire mon honorable

ami, le représentant de la division Sainte-Marie, le gouvernement actuel revêt certains de ces traits caractéristiques décrits par Burke. L'honorable député (M. Tarte) n'a-t-il pas, dans un article en réponse à une lettre à lui adressée et publiée dans le journal qu'il dirige, signalé à l'attention publique la cabale et les complots organisés contre lui, depuis plusieurs années, au sein même du parti libéral ? Dans un article qu'il a signé et publié dans la même gazette, n'a-t-il pas dévoilé le fait qu'un de ses collègues dans le gouvernement avait payé le loyer d'une salle où se réunissait, chaque semaine, un club dont les membres s'appliquaient à dénigrer mon honorable ami ? Le premier ministre ignore-t-il tous ces faits ? Peut-il faire connaître le nom du membre de son gouvernement dont veut parler l'honorable député de Sainte-Marie ? Le pays aimerait obtenir certains renseignements sur ce point. Le chef de la droite ne peut répondre à cette question, mais, assurément, le ministre qui a pris cette attitude extraordinaire devrait avoir le courage de se lever ici, et de déclarer qu'il a fait cette besogne importante au nom d'un certain groupe de ministres et de membres du parti libéral.

On n'a pas appelé, evidemment, l'attention de mon très honorable ami sur les déclarations de deux autres membres de son gouvernement dont a parlé, cet après-midi, l'honorable député de Sainte-Marie. Nous comprenons parfaitement que, à cause de son absence en Europe et vu le travail énorme que lui imposait la lecture des journaux, au cours de la traversée, vu surtout qu'il surveillait spécialement les agissements de l'honorable représentant de la division Sainte-Marie, il n'a pu, jusqu'à présent, connaître les déclarations de l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton). Le gouvernement a-t-il décidé qu'il n'y aurait pas d'augmentation dans les droits sur les lainages, le bois ou les instruments aratoires ? L'honorable leader de la Chambre veut-il se lever et déclarer que c'est bien là la politique que son gouvernement entend suivre ? S'il veut répondre à ma question, je vais m'asseoir pour lui fournir l'occasion de satisfaire notre curiosité sur ce point. Mon honorable ami refuse cette offre ; il faut donc nécessairement conclure que, si la raison invoquée pour le renvoi d'office de l'honorable député de Sainte-Marie est juste, immédiatement après la suspension de la séance, il devra appeler auprès de lui l'honorable ministre de l'Intérieur et lui demander sa démission. On doit attribuer uniquement à un oubli involontaire le fait qu'il n'a pas encore exigé cette démission. Je sais, cependant, que mon très honorable ami, vu le grand respect pour les principes constitutionnels qu'il a si bien exprimé dans sa lettre au député de Sainte-Marie, ne perdra pas un instant, et qu'aussitôt que la Chambre aura suspendu ses délibérations, il se rendra auprès de son Excellence, pour l'informer qu'il ne peut en consience garder plus longtemps le ministre de l'Intérieur dans son cabinet.

Que dire de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qui déclarait, il n'y a pas longtemps, à la population du Nouveau-Brunswick que, à son sens, la démission de l'honorable député de Sainte-Marie n'aurait aucun effet appréciable, ne serait pas même la ride qui agite la surface de l'eau ? L'honorable ministre s'est-il aperçu, cet après-midi, que cette démission avait eu plus d'effet qu'on n'en attendait ? Mais qu'est-ce que cet important projet qu'il a fait connaître au public ? Je demanderais au premier ministre si le gouvernement a décidé de construire un nouveau chemin de fer de l'Etat, une voie transcontinentale de l'Atlantique au Pacifique. Mon très honorable ami peut-il déclarer ici que les ministres ont décidé cette entreprise ? J'offre de nouveau au leader de la Chambre l'occasion de me répondre s'il le juge à propos. De nouveau aussi, il refuse de profiter de cette circonstance. Il existe donc une raison très grave pour l'engager à renvoyer immédiatement du cabinet le ministre des Chemins de fer et Canaux qui a placé le gouvernement dans l'obligation de construire, au dépens du Trésor, un chemin de fer transcontinental dans ce pays. Ce n'est pas tout, M. l'Orateur, tous les journaux libéraux de l'ouest ont annoncé que le but de cette entreprise était de forcer les autres chemins de fer transcontinntaux d'abaisser leur tarif. On comprend l'admiration des partisans du gouvernement dans tout l'ouest, pour cette attitude superbe, patriotique, que le ministre des Chemins de fer leur dévoilait au nom du gouvernement. Peut-il exister une raison quelconque pour empêcher le premier ministre de se rendre, sans retard, auprès de Son Excellence et de l'informer qu'ayant appris, cet après-midi, pour la première fois, qu'un de ses collègues avait énoncé, sur une affaire aussi importante, une politique qui, d'après l'aveu même de l'honorable monsieur, n'a pas encore été adoptée par le gouvernement, il se croit obligé de se dispenser des services du ministre des Chemins de fer et Canaux. Si mon honorable ami veut être conséquent, il devra appliquer au ministre des Chemins de fer et Canaux la règle qu'il a suivie dans le cas de l'honorable représentant de la division Sainte-Marie de Montréal.

Il y a de curieuses coïncidences dans l'incident de ce jour. Nous savons tous que l'honorable chef du gouvernement a commencé sa carrière politique en combattant pour la protection. Je ne crois pas qu'il se soit distingué par sa logique lorsqu'il s'est agi de principes d'économie politique et de questions fiscales. Depuis quelques semaines, toutefois, il semble tenir en haute estime la logique chez les hommes publics. Voici sa première déclaration publique sur les questions fiscales se rapportant à ce pays :

Ce qu'a dit mon honorable ami sur mes tendances protectionnistes, est parfaitement vrai, et je ne nie pas avoir été partisan de la protection.

Plus tard il disait :

Nous sommes capables de nous créer une industrie. S'il l'on me démontre qu'elle ne saurait subsister que par une législation accordant des primes ou un tarif prohibitif, je serai prêt à étudier cette question.

Plus loin encore :

Bien que la nature se soit montrée merveilleusement prodigue de ses dons en nous offrant tant d'avantages pour faire du Canada un pays manufacturier, il nous faut compter, cependant, sur les pays étrangers. Il est de notre devoir de favoriser nos industries nationales.

Et dans la lettre qu'il adressait à feu M. Bertram, en 1896, on lit ce qui suit :

Je ne m'attarderai pas ici à discuter si une politique de réciprocité illimitée serait ou non préjudiciable aux intérêts manufacturiers de ce pays. Il n'y a pas lieu d'entrer en discussion sur ce point, car jamais le parti libéral n'a eu, et il n'a pas encore l'intention d'établir ce libre échange dans le pays .... Je prétends, en me plaçant au point de vue de tous les intérêts, que les manufacturiers n'auraient rien à souffrir, mais tout à gagner d'un tarif de revenu, qui remplacerait le système actuel.

Voici la dernière déclaration que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) a faite au peuple du Canada :

Je suis, aujourd'hui, comme je l'ai été dans le passé, partisan d'une protection légitime en faveur de nos industries nationales. Comme mon chef, sir W. Laurier, je demanderai, j'exigerai que les intérêts des différentes classes de la société soient protégés.

J'ai ici nombre de déclarations d'une teneur tout à fait différente, déclarations faites par mon très honorable ami au cours de sa carrière politique. Je crois opportun d'en signaler quelques-unes à l'attention du premier ministre et du pays. A la convention libérale de 1893, il disait :

Qu'il soit bien entendu alors que dès ce moment nous avons une politique différente de celle du parti au pouvoir. La protection est l'idéal de ce dernier ; mais nous voulons un tarif de revenu, de revenu seulement. C'est avec ce programme que nous engageons la bataille.

A Brantford, en 1894, il s'écriait :

Je désire que nous suivions l'exemple de l'Angleterre, en ouvrant nos ports aux produits de l'univers.

Voici ce qu'il déclarait à Québec, le 28 janvier 1894 :

Messieurs, le seul moyen de permettre à Québec de recouvrer son ancienne prospérité comme ville maritime, est l'adoption d'une politique de libre échange tel qu'il existe en Angleterre. .... La protection a causé la ruine et le malheur du Canada. . . . Le parti libéral a foi dans le libre échange tel qu'il existe en Angleterre.

M. BORDEN (Halifax).

Mais l'honorable gentleman a parlé aussi dans les villes de l'ouest. A Winnipeg il s'est écrié :

Je me présente devant vous, ce soir, pour vous prêcher le nouvel évangile de la liberté commerciale, évangile nouveau, en vérité, dans ce pays, nouveau aussi sur ce continent, de l'autre côté des lignes, au sein de la république américaine, mais qui n'est pas inconnu par delà l'océan, dans notre mère patrie.. . Dans la république américaine il y a la même ligne de démarcation qu'entre le parti libéral et le parti conservateur—la question du libre-échange —Nous voulons la liberté. Je vous mets en garde contre la politique de la protection qui est un esclavage, oui un esclavage, et quand je parle d'esclavage, j'attribue à ce mot le sens qu'il avait chez les Américains. Le peuple de ce pays, les citoyens de Winnipeg travaillent et peinent pour des maîtres privilégiés, pour des gens qui se servent de cette protection que je dénonce comme un esclavage. Je proteste contre cette politique de protection qu'on ne peut obtenir par des principes justes et équitables. Qu'a fait la protection pour le Manitoba ? Le Manitoba est un jeune géant dans les fers. Peut-on attendre des réformes de la part de ceux qui ne croient pas à la réforme ? Pouvez-vous espérer une diminution des impôts de ces gens qui vous ont toujours dit que les taxes rendent un pays prospère ?

J'appelle spécialement l'attention du premier ministre sur ces paroles qu'il prononçait, deux ans avant de prendre la direction du char de l'Etat.

Sans doute, la lutte sera dure, mais nous ne devons pas céder d'un pas, retraiter d'un pouce tant que nous n'aurons pas atteint notre but, c'est-à-dire le triomphe de cette politique de libre-échange tel qu'il existe aujourd'hui en Angleterre.

Je rappelle ce fait à mon honorable ami, parce que je crois que la mémoire lui fait défaut. Il m'a souvent reproché, ici même, mon manque de mémoire. Je crois, si j'en juge par certaines déclarations récentes, qu'il l'emporte sur moi sous ce rapport. En parlant de politique, je veux appeler son attention sur le fait que, dans son discours à Winnipeg, en 1894, il annonçait au pays que le libre-échange était le but que poursuivait le parti libéral ; que cependant, dix-huit mois plus tard, il écrivait à M. Bertram, de Toronto, qu'aucun parti politique au Canada n'avait l'idée d'établir le libre-échange dans le pays. L'honorable gentleman ne trouve-t-il pas que c'est là une étrange preuve de logique ? Je pourrais citer d'autres déclarations, mais je crois inutile de me servir de ces documents. Si la mémoire fait défaut à l'honorable chef de la droite, je me permettrai peut-être de continuer ces citations, à l'occasion. Je puis, cependant, lui dire que ces documents contiennent, sur des questions politiques importantes, des contradictions aussi flagrantes que celles que j'ai relevées dans les déclarations que je viens de lire à la Chambre. Voici six déclarations toutes en faveur du libre-échange, en voici six autres, toutes prônant la protection. Comme on dit, il y en a pour toutes les bourses et pour tous les goûts.

Certaines de ces déclarations répondent bien au sentiment d'une partie du pays ; les autres sont mieux accueillies ailleurs. Et c'est là le principe qui a guidé le premier ministre, lorsqu'il formé son ministère. Il semble croire qu'il a accompli un acte digne d'un grand homme d'Etat en réunissant dans son gouvernement des personnes qui professent des opinions si absolument opposées sur des questions publiques vitales.

Ce n'est pas là mon avis, M. l'Orateur ; Je crois plutôt que le gouvernement devrait être composé d'hommes partageant, sur toutes les questions importantes—sur toutes les questions de principe, au moins—les mêmes opinions, et poursuivant le même idéal.

A mon sens, ce n'est pas un grand acte politique de la part de l'honorable premier ministre d'avoir persuadé à mon honorable ami, le directeur général des Postes (sir William Mulock), d'entrer et de demeurer dans un cabinet qui, depuis 1896 jusqu'à présent, a nommé au delà de vingt et un membres de cette Chambre à des positions lucratives. Pourtant, ici même, en 1896, l'honorable gentleman (sir William Mulock) déclarait que l'indépendance du parlement était sacrifiée, parce que le gouvernement conservateur avait accordé des positions à certains membres de cette Chambre. Il proclamait alors son attachement à ce principe, et c'est surtout cette attitude qui lui a fait une réputation dans le public. L'honorable premier ministre ne croit-il pas qu'il serait préférable que l'honorable directeur général des Postes, dans cette Chambre ou ailleurs, saisît la première occasion venue de déclarer s'il était sincère ou non, quand il proclamait ces principes dans cette Chambre, et qu'il présentait un projet de loi pour remédier au mal dont il se plaignait ? Nous avons le droit de croire à sa sincérité. Mais, alors, professe-t-il encore ces mêmes principes ? Dans la négative, quand a-t-il changé de sentiment et quelle est la cause de ce changement ? Je ne crois pas outrepasser le devoir qui m'incombe, en signalant à l'attention de la Chambre et du pays ce fait comme un exemple des merveilles que l'honorable premier ministre croit avoir accomplies, en appelant dans son gouvernement des hommes ayant des opinions si différentes sur toutes les grandes questions publiques.

L'honorable représentant de la division Sainte-Marie (M. Tarte) nous a dit que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) avait parfaitement saisi le sens de la déclaration faite par le ministre des Finances, à la dernière session. Le gouvernement annonçait par là au pays que le tarif serait remanié, dans le sens protecteur. Je me demande, M. l'Orateur, ce qu'a bien voulu dire, dans son discours, l'an dernier, l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), en réponse à mes remarques. Il appela l'attention du premier ministre sur le discours que ce dernier a prononcé à Winnipeg—dont j'ai cité un extrait. L'honorable gentleman (sir Richard Cartwright) déclara que les paroles dont s'était servi l'honorable chef de la droite, étaient vraies alors, comme elles l'étaient l'an dernier. Cela veut-il dire que le ministre du Commerce entretient encore contre tout ce qui se rattache à la protection, les sentiments d'animosité qu'il a exprimés dix-huit années durant ? Relisez tous les discours qu'il a faits dans le passé pour prôner le libre-échange, et vous n'y trouverez rien de plus antiprotectionniste que les déclarations que le ministre du Commerce a fait retentir sous ces voutes dans la circonstances que j'ai rappelée. Membre du cabinet, il a déclaré à la Chambre que la protection était inséparable de la corruption, au moins dans les conditions où se trouvait alors le pays. Nous avons, d'autre part, le témoignage de mon honorable ami l'ex-ministre des Travaux publics, en plus d'une circonstance, celui de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), celui d'autres membres du parti libéral à l'effet que le tarif actuel est un tarif de protection, et nous savons tous que tel est le cas. Nous trouvons donc dans les remarques du ministre du Commerce un autre exemple de la politique que le parti libéral a suivie sur les questions fiscales.

M. l'Orateur, à mon sens, le pays n'a rien à gagner en ayant à sa tête un gouvernement qui n'a pas de politique arrêtée sur le tarif, ou qui craint d'énoncer cette politique ouvertement et loyalement au peuple du Canada. Le parti conservateur possède un programme défini qu'à maintes reprises nous avons proclamé dans cette Chambre.

J'ai déjà fait remarquer que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) a fait, au cours de sa récente élection dans une division électorale manufacturière, une déclaration qui le place, ainsi que l'honorable chef du gouvernement, dans les rangs du parti conservateur, quant à cette question fiscale. J'ai ici le rapport d'un discours du ministre de la Marine et des Pêcheries, dans lequel ce dernier déclare publiquement qu'à l'exemple de son chef (sir Wilfrid Laurier), il est partisan d'une protection légitime des industries canadiennes. A peu près dans le même temps, mon honorable ami le ministre des Finances, disait aussi aux électeurs de Yarmouth que la seule différence qui existe entre les deux partis politiques du Canada, repose dans le fait que les conservateurs demandent une protection plus élevée, tandis que les libéraux favorisent l'abaissement du tarif. L'honorable chef du gouvernement se trompe en disant que la déclaration du ministre des Finances, à la session de 1902, est la dernière qu'il a faite, car l'honorable gentleman (l'honorable M. Fielding) a exposé à Yarmouth, lors de l'élection partielle qui vient de se terminer, les vues que je viens d'indiquer. Nous connaissons la politique actuelle du premier ministre, telle qu'ex-

pliquée par le ministre de la Marine et des Pêcheries ; nous savons qu'il est partisan d'une protection légitime des industries canadiennes. Est-ce bien là le sentiment de mon très honorable ami ? Cette déclaration se faisait il y a deux mois et demi. J'ignore si le chef du gouvernement n'a pas changé d'avis depuis, mais s'il n'a pas modifié ses vues, il se trouve en contradiction directe avec le ministre des Finances qui, dans des questions de ce genre, comme l'a si justement fait remarquer l'honorable premier ministre, parle au nom du gouvernement dans toutes les circonstances et dans tous les lieux. Je n'insisterai pas davantage sur cet incident. Je terminerai, cependant, en lisant à la Chambre ce que, il y a 50 ans, un grand homme d'Etat anglais disait du gouvernement qui administrait alors les affaires publiques de l'Angleterre. Je demanderai à mon honorable ami d'examiner si ces paroles ne s'appliquent pas au gouvernement qui a conduit les affaires du Canada depuis 1896 :

Ce gouvernement est dépourvu complètement de principe; il refuse de mettre en pratique ce qu'il prétend défendre en théorie; ses membres se sont réunis et ne restent en fonctions que pour les motifs les plus vulgaires et les plus bas, l'amour des charges publiques, de la distribution des faveurs, de l'argent. Si l'on permet à un parti qui n'a pas de politique arrêtée, ou qui ne veut pas mettre son programme en vigueur, de rester au timon des affaires, de demander l'appui des partisans de la protection d'une part, et de désarmer l'opposition de l'autre, en considérant le libre-échange comme un fait accompli, le peuple anglais montrera bientôt à l'endroit du système parlementaire—au moins tel qu'il existe aujourd'hui—cette indifférence dont a fait preuve le peuple français.

Si l'on considère l'attitude du gouvernement sur les questions fiscales, on est porté à donner un sens prophétique à ces paroles. Nous avons vu des ministres se rendre, il y a deux ou trois mois, dans des comtés différents et prêcher une politique tout à fait opposée. Dans Argenteuil, le ministre des Douanes et le ministre de l'Agriculture ont dit aux électeurs que leur gouvernemnt était libre-échangiste, et si mes renseignements sont exacts, la campagne s'est faite sur le libre-échange. Mon honorable ami de la division Sainte-Marie dit—j'ignore jusqu'à quel point il a raison—que le ministre des Douanes est protectionniste dans l'âme. Je ne puis dire si l'honorable gentleman a subi l'influence maligne du premier ministre et si à l'exemple d'autres partisans il a abandonné les principes qui lui étaient si chers. Je sais au moins qu'il n'a pas versé de pleurs quand les droits ont été maintenus sur certaines marchandises, ou lorsqu'on a augmenté l'impôt sur certaines autres. Cependant, ces ministres se sont rendus dans Argenteuil pour y faire une campagne en faveur du libre-échange. Les libéraux ont agi de la même façon dans Yarmouth. L'honorable ministre des Finances a appelé à son aide le député de Guysborough (M. Fraser). Ce dernier organisa une campagne en faveur de la liberté commerciale, et le ministre des Finances le suivait de près. Dans Maisonneuve, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries faisait une lutte toute différente, en disant aux électeurs que son chef et lui-même étaient partisans de la protection. Qui de ces ministres faut-il croire ?

Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a fait aussi, dans l'ouest, une campagne en faveur du libre-échange ; m'est avis, toutefois, que son enthousiasme pour ce système s'est beaucoup modifié depuis 1896. A cette époque, il conduisait la lutte en faveur de feu Dalton McCarthy, dans Brandon, je crois. Il avait fait afficher par toute la ville : " Votez pour McCarthy et pour l'abolition des droits sur les instruments aratoires ". Plus tard, il expliquait à la population de cette partie du pays que, en vérité, il ne fallait pas enlever l'impôt sur ces machines, parce que cette politique aurait pour résultat d'obliger certaines fabriques canadiennes importantes de fermer leurs portes. Mon honorable ami paraît s'embrouiller dans ses déclarations. Il veut fermer les filatures, si elles sont incapables de se maintenir avec un tarif protecteur de 23½ pour 100 ; d'autre part, il veut traiter l'industrie des machines agricoles d'après des principes bien différents. L'honorable gentleman, il y a quelques années, a employé ici une expression bien connue qu'il me pardonnera de lui appliquer aujourd'hui. Il nous a dit alors, faisant allusion à certains membres de la gauche, qu'il en appelait du sentiment de Philippe ivre à l'avis de Philippe à jeun. C'est là ce que je fais aujourd'hui. J'en appelle du sentiment de l'honorable gentleman en 1902 à l'opinion du même gentleman en 1896. J'espère qu'il voudra bien, au cours de cette session, déclarer à la population du Canada s'il entend enlever ou maintenir les droits sur les instruments aratoires ; s'il ne croit pas plutôt que ces impôts devraient être augmentés, s'il est nécessaire, pour protéger cette industrie ; s'il est partisan de cette revision du tarif d'après des bases protectionnistes, que le ministre des Finances nous annonçait l'an dernier, pour une date prochaine.

Encore une remarque, M. l'Orateur,—je termine,—quels sont les faits ? On a remercié de ses services un ministre de la Couronne, suivant l'honorable chef du gouvernement ; d'après l'honorable député de Sainte-Marie, ce ministre a lui-même donné sa démission. A tout événement, une vacance a été créée dans le cabinet. Pour quelle raison ? Parce que ce ministre a énoncé, pendant l'absence du premier ministre, l'été dernier, une politique qu'il a prônée depuis quatre ou cinq ans au moins, qu'il a toujours défendue, je crois. On nomme un remplaçant à ce ministre et l'honorable gentleman que l'on choisit, proclame exactement la même politique. L'honorable mi-

nistre, (M. Préfontaine) donne des signes de dénégation : veut-il dire qu'il n'a pas défendu, dans la division de Maisonneuve, une politique de protection légitime et suffisante pour maintenir et conserver les industries canadiennes ? Peut-il nier cela ? Non, il ne le fera pas. Mais l'honorable représentant de Sainte-Marie a-t-il prôné autre chose? Non; voici, à mon sens, le raisonnement qu'il se faisait. Aujourd'hui nous importons pour $65,000,000 de marchandises de fabrication américaine. Je crois que ce chiffre fourni par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), est exact. L'honorable député de Sainte-Marie a pris l'attitude que j'ai suivie moi-même, en plus d'une circonstance, dans ce parlement. Il s'est dit: lorsqu'arrivera—ce qui est inévitable—une crise commerciale, quand les prix seront diminués et qu'il faudra pour cette raison abaisser les droits protecteurs, lorsque les Américains vendront à vil prix leurs marchandises sur le marché canadien, nous courrons grand risque, en vérité, de voir la ruine d'un certain nombre de nos industries. C'est en prévision de cette crise que l'ex-ministre des Travaux publics insistait pour obtenir cette revision immédiate du tarif qu'il croyait nécessaire, car ses collègues et lui-même avaient déclaré au peuple de ce pays qu'il pouvait s'attendre à une période de crise dans un avenir assez rapproché.

Mais, alors, qu'est-ce qui sépare mon honorable ami le député de la division Sainte-Marie de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Le ministre semble croire qu'il existe une différence entre leur attitude. Aura-t-il l'obligeance—je proposerai l'ajournement, s'il le faut—de prendre la parole pour nous dire en quoi la politique fiscale qu'il prônait dans Maisonneuve pendant la dernière élection diffère de l'attitude que le député de la division Sainte-Marie a prise sur la question du tarif ? Je n'aime guère à provoquer mes adversaires, mais je ne suis pas loin, dans la présente occurrence, de lancer le gant à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne crois pas qu'il le relève et je suis certain que, s'il accepte mon défi, il se sentira grandement embarrassé et reprendra son siège sans avoir jeté beaucoup de jour sur la différence réelle qui existe entre eux. Dans cette situation étrange, quand nous voyons un ministre de la Couronne auquel on retire son portefeuille, au dire de mon très honorable ami, remplacé par un autre qui professe les mêmes principes, je crois que nous pouvons à bon droit demander au leader du gouvernement quelle est la politique fiscale de l'administration, si, toutefois, elle en a une. J'avoue que, si elle n'en a pas, mon honorable ami se trouve dans une impasse. Je crois qu'il se trouve dans ce cruel embarras car, à en juger par la carrière que son parti a fournie depuis 1896 jusqu'aujourd'hui, il ne semble pas avoir d'autre politique fiscale que celle qu'il croit de temps à autre devoir lui permettre de se maintenir plus longtemps au pouvoir. Il veut s'attacher les libre-échangistes, et courtiser les protectionnistes, et toute attitude qui, dans le moment, est propre à assurer ses destinées politiques, toute attitude qui le maintiendra à la tête des affaires, est la seule qu'il consente à prendre en chaque occasion. Nonobstant le cours de mon honorable ami sur la meilleure manière de former un gouvernement, je ne crois pas que ce soit là une situation satisfaisante. Dans ce pays, la question du tarif est une question importante. Le voisinage des Etats-Unis d'Amérique, les vastes ressources que nous possédons, nous donnent le droit de demander au gouvernement du jour de dire au peuple s'il se propose de suivre une ligne de conduite qui permettra à nos industries de soutenir la concurrence étrangère, et qui mettra la population en état de donner à nos ressources leur plein développement. Mon honorable ami n'a pas soufflé mot de cette question. Il dit que le tarif est l'expression de sa politique, et qu'en changeant un article du tarif il donnerait une direction nouvelle à cette politique. Il fera assurément une différence entre une politique fiscale et ses effets constatés par le tarif. N'y a-t-il pas un principe qui doit nous guider dans les questions fiscales ? Est-ce que le tarif n'est pas le résultat de l'évolution d'un principe général ? Le chef du gouvernement n'a pas jeté le moindre rayon de lumière sur la politique de l'administration ; il n'a pas laissé entrevoir au public ce qu'il doit attendre de l'avenir. L'an dernier, on nous faisait espérer un remaniement du tarif. Cette année, nous ignorons ce qui nous est réservé maintenant ou plus tard.

En terminant, je déclare que je regrette profondément que, dans les circonstances singulières qu'ont dévoilées les observations du leader du gouvernement et de mon honorable ami de la division Sainte-Marie, circonstances qu'aggrave encore la politique bien connue de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, le très honorable gentleman n'ait pas laissé tomber de ses lèvres une seule parole qui jette tant soit peu de lumière sur la véritable politique fiscale du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) qui a pris la parole avant moi, a abordé presque tous les sujets imaginables, sauf un seul, celui qui nous occupe. Il a déterré les choses du passé, il a failli remonter au déluge, pour traiter des questions dont la Chambre n'est pas actuellement saisie. En vérité ! il m'a reproché dans sa péroraison de n'avoir pas fait connaître la politique du gouvernement dans les matières financières. Non, assurément, je n'en ai rien fait et, si c'est un crime, en pareille occurrence, de n'avoir pas divulgué devant

le pays la politique fiscale de l'administration, j'en suis coupable au premier chef. Pourtant, je demande à mon honorable ami si, d'après ses notions du gouvernement parlementaire, d'après les idées qu'il entretient sur les devoirs du leader d'un grand parti, lorsque je prends la parole pour donner les explications d'usage relativement à une crise qui s'est déclarée il y a quelque temps, je dois discourir sur la politique financière du pays ? Mon honorable ami sait que cette idée est absurde et je dois dire qu'elle me surprend venant de lui dont l'esprit est ordinairement logique. Dans la présente circonstance, quand il s'agit uniquement d'expliquer les changements qui ont eu lieu dans le cabinet, comment peut-on s'attendre à une déclaration de ma part concernant la politique douanière de l'administration ? Pourtant, en dernier lieu, mon honorable ami m'a blâmé de ne pas lui avoir fait connaître la ligne de conduite que le gouvernement entendait suivre en matière fiscale.

Je lui dirai une fois pour toutes, pour satisfaire sa curiosité intempestive, que la politique de l'administration est aujourd'hui la même que le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a fait connaître l'an dernier. La politique du 17 mars, 1902, est la politique du 18 mars, 1903 ; elle n'a pas varié dans l'intervalle.

Au cours de ses observations, mon honorable ami, après s'être attardé sur divers sujets aussi étrangers à la question que l'homme dans la lune, s'est longuement étendu sur mon manque de logique. Je lui avoue que, pendant ma carrière, j'ai parfois modifié mes opinions et je puis lui dire que, aujourd'hui, après une longue expérience, je n'entretiens pas les mêmes idées que lorsque j'étais encore novice dans la vie. Aux jours fleuris de la jeunesse, j'étais protectionniste comme il l'est aujourd'hui, mais je connais mieux maintenant.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Je connais mieux ; j'ai vieilli et j'espère avoir acquis de l'expérience. Aux jours de ma jeunesse, je professais la même hérésie que mon honorable ami a embrassée aujourd'hui ; mais, je le répète, je connais mieux maintenant.

Suis-je le seul dans cette enceinte qui ait modifié ses opinions en matière fiscale ? Je sais que, dans d'autres pays, d'autres ont fait comme moi. Sir Robert Peel, qui n'est pas à mépriser, de protectionniste qu'il était, est devenu libre-échangiste. M. Gladstone a abandonné la protection pour épouser le libre-échange ; ce n'est pas un homme à dédaigner, non plus. Quant à moi, j'admire celui qui a le courage d'améliorer sa conduite et de rectifier ses idées. Mais que penser de celui qui abandonne la bonne voie ? Que dirai-je du libéral qui devient conservateur ? Que dirai-je de celui qui, de libre-échangiste, devient protectionniste ? Cela arrive, mais il n'appartient pas à celui qui est inconséquent à lui-même de reprocher aux autres leurs errements. Je ne manquerai pas aux devoirs de la politesse, je ne nommerai pas celui dont je parle, mais le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax), qui a parlé d'inconséquence, pourra peut-être tirer la moralité du récit.

Pourtant, tout ceci est étrange à la question ; je n'entends pas m'étendre davantage là-dessus et j'en viens au discours de mon honorable ami l'ancien ministre des Travaux publics. Il y a une divergence entre nos versions de ce qui s'est passé entre nous, à mon retour d'Europe. Je ne veux pas m'arrêter à cela, mais je m'occuperai sans tarder de son plaidoyer qui se réduit à ceci : Que, pendant mon absence, il n'a pas prôné d'autres doctrines que celles qu'il avait toujours défendues ; qu'il a, alors, déclaré ce qu'il avait dit ouvertement devant moi, en maintes circonstances, et au cours de plusieurs conversations intimes. Quant à ces dernières, je ne divulguerai pas ce qu'elles ont été. Ce qui s'est dit en public offre un champ suffisant aux débats. Je ne me rappelle pas que mon honorable ami (M. Tarte) ait, en maintes circonstances, tenu le raisonnement qu'il a tenu pendant mon absence, tout en lui rendant la justice de dire qu'une fois il a pris la même attitude. Lors du banquet de l'Association des manufacturiers, en novembre, 1901, mon honorable ami a prononcé un discours, dont il nous a cité des extraits, en faveur d'un tarif plus élevé et d'une protection plus grande. Ceci se passait dans le mois de novembre 1901. Je ne puis pas divulguer le secret des délibérations ministérielles ; cependant le résultat de ces délibérations a été communiqué à la Chambre. Le 17 mars 1902, le ministre des Finances a fait une déclaration et a dit qu'il n'y aurait pas de changement apporté au tarif. C'était trois ou quatre mois après le discours de mon honorable ami (M. Tarte) ; et je lui demande si, après qu'il se fût prononcé deux ou trois mois auparavant en faveur d'un tarif plus élevé et après que le gouvernement eut déclaré, par l'entremise du ministre des Finances, que le tarif ne serait pas élevé, il y avait lieu——

L'honorable M. TARTE : Le ministre des Finances avait dit ' durant cette session.'

Le PREMIER MINISTRE : S'il y avait lieu——

L'honorable M. TARTE : ' Durant cette session.'

Le PREMIER MINISTRE : S'il y avait lieu de prendre sur lui de se déclarer en faveur d'un tarif plus élevé. Chaque membre de l'administration devait, tant qu'il en faisait partie, donner une ferme adhésion aux paroles du ministre des Finances et appuyer la politique que celui-ci avait énoncée.

Où en serions-nous et que deviendraient le gouvernement parlementaire et nos institutions si, après que l'administration a so-

lennellement fait connaître sa politique, par la bouche du ministre à qui ce soin revient, il était permis à chaque membre du cabinet de prêcher une doctrine qu'il croirait plus sage que celle que le gouvernement aurait résolu d'adopter ? Dans des circonstances semblables le gouvernement parlementaire ne pourrait exister.

Mais l'honorable député (M. Tarte) a dit 'durant cette session.' Alors, je lui réponds simplement : Il devait attendre. Il ne s'agissait pas ' de cette session ' et il devait attendre que le ministre des Finances annonçât la politique ministérielle.

Quant à la teneur de la déclaration du ministre des Finances, dans cette circonstance-là, déclaration qui, selon mon honorable ami (M. Tarte) laissait entendre ou signifiait que le tarif serait remanié cette année, je ne puis comprendre comment il lui donne cette interprétation. Si les mots ont un sens, cette déclaration signifie simplement que le gouvernement n'était pas prêt à changer le tarif et qu'il étudierait, en temps et lieu et quand les circonstances l'exigeraient, la question des changements à apporter au tarif. Le ministre des Finances a dit—je cite de nouveau ses paroles :

Nous avons laissé de côté, du moins pour le moment, la question de revision du tarif. Quand le moment de la revision sera arrivé, le public canadien peut compter que le gouvernement se mettra à l'œuvre avec cet esprit de modération et de prudence dont il a fait preuve jusqu'à présent, quand il s'est agi de remanier le tarif, évitant les mesures extrêmes, qui trouvent toujours des adeptes, et prenant en considération ce qui est le plus favorable, non pas à certaines industries ou à certaines parties du pays en particulier, mais n'ayant en vue que l'intérêt général du peuple canadien.

Si mon honorable ami n'était pas satisfait de cette décision, ce sera mon dernier mot ; je lui sais gré du ton de son discours de cet après-midi, car, en dépit de la divergence de nos opinions, nous sommes demeurés bons amis——

L'honorable M. TARTE : Très bien ! Très bien.

Le PREMIER MINISTRE : Je lui sais gré de tout cela, mais qu'il me permette de lui dire en ami, que, s'il n'était pas content de l'attitude prise par le gouvernement, si comme il le dit, il avait, à une certaine époque, formé le projet de sortir du ministère, et si, comme il le déclare—bien que je ne puisse pas le suivre sur ce terrain—il avait fait une déclaration à des membres du cabinet pendant que j'étais en Europe (et d'abord je ne comprends pas qu'il puisse révéler ce qui s'est passé dans le cabinet) si, dis-je, mon honorable ami a eu l'intention de remettre son portefeuille, s'il a cru que notre politique n'était pas la plus conforme à l'intérêt public, il a laissé passer une belle occasion de résigner lorsque le ministre des Finances a fait son exposé budgétaire pendant la dernière session. C'était l'heure, c'était le temps de réaliser son projet. Quoi qu'il en soit, l'honorable député a cru devoir tenir une autre conduite. Je n'insisterai pas davantage sur l'attitude qu'il a prise.

C'est avec regret que j'ai fait ce que je devais faire, mais je dois dire que, comprenant comme je le comprends, le rouage du gouvernement parlementaire qui nous régit, je n'avais pas d'autre parti à prendre, et que je devais laisser à mon honorable ami pleine liberté de défendre de son mieux l'intérêt public, puisqu'il croyait que notre conduite n'était pas sage. Néanmoins, tant qu'il faisait partie du ministère, tant qu'il consentait à être conseiller de la Couronne, il ne pouvait exprimer d'autres opinions que celles que le ministre des Finances, parfaitement conscient de son devoir, avait énoncées.

L'honorable M. TARTE : Avec la permission de la Chambre, je prends la parole pour donner quelques explications d'une nature personnelle. Voici le point que je désire élucider : Mon intention n'a jamais été de prôner une politique autre que celle que je croyais être la politique du gouvernement telle qu'annoncée pendant la dernière session du parlement. Mon honorable ami le ministre des Finances a alors dit à la Chambre, au pays, aux hommes d'affaires, aux industriels du Canada qu'aucun changement ne serait apporté au tarif durant cette session-là ; c'est-à-dire la dernière session du parlement. Si ces paroles voulaient dire quelque chose, elles voulaient dire que le tarif serait remanié pendant la session suivante. Je connais de gros capitalistes qui, après avoir lu cette déclaration, ont couru de grands risques. Ils faisaient des pertes et continuèrent à en faire, ayant l'espoir, ou plutôt l'assurance, qu'un remaniement du tarif aurait lieu. Pas un seul de mes anciens collègues ne prendra la parole et n'entreprendra de dire sur l'honneur, s'il a attentivement suivi les délibérations, qu'il n'a pas compris qu'il y aurait une revision du tarif. C'est ce que l'on avait compris et, comme j'y ajoutais foi, j'entrepris de prôner la politique que j'avais défendue à la connaissance du premier ministre.

Mon très honorable ami a dit à bon droit que nous étions demeurés bons amis. Une amitié de longue date, une amitié de jeunesse ne peut être brisée par la divergence des opinions politiques, du moins je l'espère. Il a reconnu que je lui avais rendu quelques services. Du moins, j'ai cherché à lui en rendre. Lorsque, étant de l'autre côté de l'Atlantique, il a pris connaissance de mes discours, pourquoi ne m'a-t-il pas envoyé une dépêche pour me dire que j'avais tort ? S'il l'avait fait, je me serais tu immédiatement ou j'aurais démissionné. Pourquoi le premier ministre intérimaire, sir Richard Cartwright, ne m'a-t-il pas dit que j'agissais mal ? Si j'avais tort, je le répète, pourquoi les députés libéraux, qui me souhaitaient la bienvenue dans leurs collèges électoraux et entendaient mes discours, ne me l'ont-ils

pas dit ? Parce qu'ils croyaient comme je le crois encore, que je prêchais la doctrine du parti libéral.

Or, je puis avoir tort, mais je crois avoir raison. Le gouvernement remaniera le tarif dans le sens que j'ai indiqué—non parce que je l'ai dit, tant s'en faut ; je ne suis qu'un modeste joûteur dans l'arène politique de ce pays, mais parce qu'il sait que cette politique est sage. On scrutera mes discours. Je demande à mon honorable ami, maintenant que sa santé est rétablie, d'examiner à fond mes discours, non pas tels qu'on a pu les lui rapporter dans l'intimité mais tels que je les ai prononcés. Je n'ai pas dit un mot que je n'aurais pas prononcé dans l'enceinte parlementaire après la déclaration faite l'an dernier par le ministre des Finances. Si j'ai manqué aux usages parlementaires ou aux habitudes de la vie ministérielle, comment lui, un ami de longue date, ne m'a-t-il pas averti ? Comment se fait-il qu'il ne se soit aperçu que je violais la constitution qu'après avoir foulé le sol du Canada ?

L'incident est vidé, je l'espère. J'ai agi de bonne foi. Je ne demande pas autre chose à mes amis politiques que de croire à ma sincérité. J'ai commis une erreur, c'est tant pis pour moi sous un certain rapport. Je ne fais plus partie du ministère. Je suis un simple député. A ce titre, je continuerai à prôner les doctrines qui, selon moi, seront les meilleures, dans l'intérêt public. Mes amis, qui siègent sur les banquettes ministérielles, étant responsables de la gestion des affaires publiques, je reconnaîtrai leur bonne foi, et je leur demande de tenir compte de la mienne.

Le MINISTRE DES FINANCES (L'honorable W. S. Fielding) : Je n'ai pas le dessein de couvrir tout le champ de la discussion, ce qui serait contraire au règlement, puisque la Chambre n'est saisie d'aucune motion et que ce débat ne peut avoir lieu qu'avec sa permission. C'est à bon droit que, lors d'une explication concernant un changement dans le ministère, nous ne pouvons traiter que la question constitutionnelle ; or, celle-ci ayant été exposée sous tous ses aspects par mon honorable ami, le premier ministre, je ne songerai pas à entrer sur ce terrain. Je n'entreprendrai pas, non plus, de suivre le chef de l'opposition dans sa digression sur la question financière qui nous intéresse tous. L'heure viendra de traiter ce sujet ; mais, mon très honorable ami l'a fait observer, nous devons tous comprendre que de simples explications sur un remaniement ministériel n'ouvrent pas le champ à un débat aussi général. Je me tairais si l'attitude de mon honorable ami et ancien collègue, l'ex-ministre des Travaux publics, ne m'obligeait à dire un mot ou deux d'une certaine question.

J'ai remarqué que mon honorable ami, en voulant pallier ce que nous appelons sa faute, a invoqué, pour se justifier, le discours que j'ai prononcé, l'an dernier, dans la Chambre des communes, prétendant qu'il contenait la promesse d'une revision du tarif pendant la session suivante. Tout d'abord, s'il avait raison sur ce point, je prétends que cela n'excuserait pas sa conduite ; car, si ce discours contenait une promesse—mais il n'en contenait pas—et s'il devait y avoir une revision du tarif, il ne s'ensuit pas que ce serait dans le sens indiqué par l'honorable député. Mais, j'irai plus loin. Le premier ministre a lu ce discours, ainsi que le député de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte), et pas un homme sensé qui le lira n'y trouvera aucune promesse sauf celles qui concernent la session alors en cours. Je ne suis pas avocat ; cependant, je sais que les bons juges s'accordent à dire qu'il ne convient pas de trancher d'autres questions que celles qui sont en litige. Or, parlant du programme de la session, j'ai déclaré que nous avions résolu de n'apporter aucun changement au tarif durant cette session. Ce que nous ferions lors d'une autre session devait être décidé en ce temps-là. Apporterons-nous des changements au tarif, c'est une question qui n'a pas encore été mise à l'étude et qui sera résolue en temps et lieu. Rien, cependant, dans ce discours du 17 mars 1902, ne donne raison à mon honorable ami; j'admets, volontiers, qu'il est sincère quand il prétend y trouver une promesse.

Aujourd'hui, sentant que ce terrain est glisant, mon honorable ami en a choisi un autre. Il déclare pouvoir trouver, dans les comptes rendus des interviews accordés aux délégués venus auprès du gouvernement, des promesses d'une revision du tarif pendant la présente session, venant de ma part. Je veux lui dire qu'il ne trouvera rien de semblable ; ces promesses n'existent pas, ou elles sont une invention, car il n'y a jamais eu de déclaration semblable. Les députés qui me connaissent tant soit peu admettront, je l'espère, que je ne suis pas habitué à dire plûs que ce que les circonstances n'exigent. On savait l'an dernier que je parlerais de la politique fiscale du gouvernement ; cependant il n'est jamais sage de la part d'un homme public de prendre des engagements pour l'avenir avant que le flambeau de l'avenir éclaire sa route. Aussi, ai-je déclaré pendant la dernière session que, pour les divers motifs que j'énumérais, aucun changement ne serait alors apporté au tarif. Nous n'avons pas prétendu que ce dernier fût parfait ; mais, la marche du temps et des conditions nouvelles pouvaient exiger des changements ; à quelle époque ces changements auraient lieu, le tarif serait-il élevé ou abaissé, ce sont des questions qui n'ont pas été touchées dans ce discours, et nul homme sensé ne peut sincèrement dire le contraire. Il me vient à la pensée que mon honorable ami a dit que c'était une promesse pour la présente session. Je ne veux pas avoir de différend avec lui. Nous étions bons amis, et je désire—lui, aussi, je n'en

doute pas—que nous demeurions bons amis, mais force m'est de dire qu'il fait erreur là-dessus.

L'honorable M. TARTE : Je demande pardon à mon honorable ami, le ministre des Finances, mais dira-t-il qu'il n'a pas demandé à différentes députations d'attendre jusqu'à l'année suivante ? Niera-t-il qu'on ait demandé aux délégués venus pour plaider en faveur d'un tarif plus élevé, d'attendre à la session suivante ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Non, je n'ai jamais rien dit de nature à créer l'impression que le gouvernement s'engageait à toucher au tarif cette année. A vrai dire, j'ai déclaré aux députations que nous ne pouvions pas, dans le moment, nous rendre à leurs désirs et je savais qu'elles reviendraient l'année suivante et chaque année tant qu'elles n'auraient pas obtenu ce qu'elles demandaient. Cependant si mon honorable ami veut faire croire que, soit ouvertement ou implicitement, parlant en mon nom ou au nom du gouvernement, j'ai pris un engagement quelconque liant l'administration pour plus longtemps que la durée de la session alors en cours, je suis tenu de lui dire qu'il fait complètement fausse route. Chacune de mes déclarations portait sur la question qui se présentait et, plus tard, nous devions résoudre en temps et lieu les autres problèmes.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre poursuit ses délibérations.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Au cours du débat de cette après-midi on a beaucoup parlé de la loyauté d'un membre du cabinet envers ses collègues et envers son chef. Il est une autre question, pourtant, que je crois d'une importance égale, qui n'a pas été touchée. Il s'agit de la loyauté du chef d'un ministère envers un ancien collègue. Si jamais on manqua de loyauté envers un ancien collègue ce fut cet après-midi. Au cours des explications données à la Chambre, on a voulu faire croire que le premier ministre avait remercié un de ses collègues quand il est avéré que celui-ci, l'ancien ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), avait offert sa démission à son chef qui lui avait demandé de laisser les choses en suspens et que, l'honorable gentleman (l'honorable M. Tarte) étant parti en voyage, on en avait profité pour faire croire qu'il avait été congédié. Selon moi, voilà un des actes les plus déshonorants que rapportent les annales du gouvernement parlementaire de ce pays. Non seulement il nous a été donné de contempler le manque de loyauté du chef envers son ancien collègue, mais, aussi, le manque de loyauté d'un ministre envers un autre ministre. Les choses en sont là ; s'il faut faire un choix entre les versions de l'ancien ministre des Travaux publics et du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), j'accepterai plutôt la raison de l'ex-ministre des Travaux publics que celle du ministre des Finances. La démission de l'ancien ministre des Travaux publics pour défendre un principe milite en sa faveur, tandis que l'autre reste à son poste parce qu'il n'a pas de principes. Impossible d'expliquer sa conduite aujourd'hui, à moins de dire qu'il est libre-échangiste, en théorie, et protectionniste, en pratique.

Permettez-moi d'apporter la preuve de l'accusation que je porte contre le ministre des Finances quand je lui reproche d'être injuste envers l'ancien ministre des Travaux publics. Ce dernier dit qu'il a été clairement entendu dans le cabinet, quand il en faisait partie, qu'il y aurait une revision du tarif dans le sens protectionniste. Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) soutient le contraire. L'ancien ministre des Travaux publics prouve ce qu'il avance, mais il n'est pas le seul témoin que nous puissions citer. Il y a aussi le député d'Alberta (M. Oliver). Il n'est pas ici, mais ses discours sont là et je me propose de les citer. Le 21 mars dernier, traitant de cette profession de foi qui, de l'aveu du leader de la Chambre, constitue la politique ministérielle, l'honorable député tenait ce langage :

> C'est pourquoi, en parlant de modifications, le ministre ne veut rien dire au sujet des changements que lui auraient signalés les amis du gouvernement partisans d'un tarif peu élevé. Il doit donc parler des remaniements que lui ont demandés les amis de l'administration partisans d'un tarif élevé. . . . . Nous, les partisans d'un tarif modéré, nous nous trouvons dans une position critique. Je veux dire au ministre des Finance qu'en annonçant, dans son exposé budgétaire, un remaniement prochain du tarif, il a mis tous les partisans du gouvernement qui représentent des comtés où domine l'idée d'un tarif peu élevé dans l'obligation de se défendre contre les attaques de leurs propres amis. Il est donc nécessaire, dans la circonstance présente, que tous ces députés s'expliquent clairement et fassent connaître l'attitude qu'ils entendent conserver à l'égard des changements projetés, quelle que soit l'ignorance où l'on se trouve des intentions du gouvernement à l'égard de ces remaniements.

Je cite cette déclaration du représentant d'Alberta parce qu'elle corroborre en tous points l'affirmation de l'ancien ministre des Travaux publics. Et, d'abord, puisque l'honorable gentleman (M. Tarte) s'est sacrifié pour défendre un principe tandis que son contradicteur a refusé d'en faire autant, le poids de la preuve est tout en faveur de l'ancien ministre des Travaux publics. Si le premier ministre et le ministre des Finances sont coupables de perfidie envers un collègue, ils sont aussi coupables d'autre chose—d'avoir occi un collègue parce qu'il était protectionniste. Qu'un membre du cabinet ait été exécuté parce qu'il se proclamait

favorable à la protection, c'est ce dont le peuple canadien s'occupera et tiendra compte. Autant que nous pouvons en juger aujourd'hui, l'honorable gentleman a été victime de la perfidie. Il faisait partie d'un ministère partagé entre deux opinions, dans ce ministère il y a des protectionnistes et des libres-échangistes aussi. La mauvaise foi dont on a fait preuve à son endroit est loin de faire honneur au gouvernement et le peuple canadien ne l'oubliera pas. Et que dire du ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) qui vient d'entrer dans le ministère ? Sera-t-il exécuté, lui aussi ? Si ce que le représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) dit est vrai, le ministre de la Marine et des Pêcheries deviendra peut-être une victime, un jour car il se déclare également protectionniste.

Il a déclaré au peuple qu'il croyait en une protection adéquate. Non seulement il s'est exposé à être destitué mais aussi à se faire dire ce que l'organe en chef de son parti a dit de l'honorable M. Tarte lorsqu'il l'a appelé la mouche du coche. Mais qu'avait fait cette mouche du coche pour le chef du parti? Si jamais un homme a sauvé son parti et gagné sa province à son chef, ce fut bien l'ex-ministre des Travaux publics. Cependant toute la récompense qu'il reçoit est d'être mis à la porte parce qu'on l'accuse d'être protectionniste. Le premier ministre, cette après-midi, nous a parlé de M. Gladstone et de sir Robert Peel. Nous savons que ces deux hommes ont changé d'opinion en matière de tarif. L'honorable premier ministre prétend qu'il a fait comme eux. Mais il y a cette différence, c'est que lorsque sir Robert Peel et M. Gladstone ont changé leur opinion tout le monde savait exactement quelle était leur politique, et je défie qui que ce soit de dire aujourd'hui quelle est la politique exacte de l'honorable premier ministre en matière de tarif. Je le demande à ses partisans. Est-il protectionniste, est-il libre-échangiste ? Il est tout à la fois, et il n'est rien ; il est ce que les circonstances veulent qu'il soit. Le cabinet actuel n'est rien autre chose qu'un cabinet de latitudes et de longitudes. Il a accordé à tout le monde la plus grande latitude en matière de tarif, et l'ex-ministre a cru devoir user de cette latitude.

Un très curieux spectacle s'est offert à nos yeux dans cette Chambre à la dernière session. On en a parlé cet après-midi et je veux en parler de nouveau. Il s'agit de ce discours célèbre du ministre du Commerce. Cela me rappelait cet épisode de l'histoire sainte où l'on nous raconte comment le manteau d'Elie tomba sur les épaules d'Elisée. On connaît cette histoire. Elie traversait la rivière et Elisée le suivait. Et Elie dit : Que voulez-vous que je vous laisse ? Elisée répondit : Je voudrais que vous me laissiez votre Esprit. Le ministre du Commerce était Elie, et le premier ministre était Elisée, sur lequel le manteau devait tomber. Mais nous n'avons jamais pu savoir si l'honorable premier ministre voulait que l'esprit du ministre du Commerce tombât sur lui. Le ministre du Commerce ne paraissait pas avoir confiance dans son chef ; il ne manqua pas de le lui dire, et d'une façon paternelle. Voici la substance de son discours : Rappelle-toi, mon garçon, que tu as déclaré au Manitoba que la protection était la corruption, que la protection était la servitude, et que ces deux choses étaient inséparables. Tu as dit cela à Winnipeg, et j'entends que tu tiennes à ta parole. Voilà ce que signifiait le discours du ministre du Commerce ; et l'on croyait que c'était son dernier. Mais d'une façon ou d'une autre l'accession à un poste plus élevé qui devait avoir lieu à cette époque n'a pas eu lieu. Pourquoi ? on le voit bien aujourd'hui. Mais tout le pays sait que le ministre du Commerce n'avait pas confiance en son collègue, et que d'autres dans le cabinet soupçonnaient le chef d'être vacillant sur la question du régime douanier. et il essaya de l'obliger à se prononcer en faveur d'une opinion ou l'autre. De sorte qu'aujourd'hui l'opinion du gouvernement, s'il en a une, est que la protection est synonyme de corruption, et qu'elle n'est pas dans l'intérêt du pays.

Mais si le gouvernement ne se propose pas de soumettre à la Chambre un tarif protectionniste à la présente session, ou du moins de discuter la question, que signifiaient ces déclarations ? L'ex-ministre des Travaux publics a certainement cru qu'elles engageaient le gouvernement à adopter une politique protectionniste et à donner plus de protection au pays dès cette année. La question principale à laquelle s'intéresse le pays aujourd'hui n'est pas la question constitutionnelle, mais celle de savoir s'il y aura une revision du tarif et si cette revision sera dans le sens protectionniste. L'honorable premier ministre est avocat, et ainsi que presque tous les avocats, il s'abrite derrière un point constitutionnel, lorsqu'il s'agit de décider une question importante d'intérêt public. C'est ce qu'il a toujours fait, évitant ainsi de dire clairement son opinion au pays sur les grandes questions d'intérêt public. La population du Canada s'occupe peu de la question constitutionnelle, mais s'inquiète plutôt de celle du tarif. Elle n'a que faire de controverses constitutionnelles et de sermons à des collègues pour violation d'usages constitutionnels, mais elle veut avoir une déclaration catégorique et claire de la politique du gouvernement au sujet de cette grande question du tarif.

On annonce que plusieurs délégations devront d'ici à quelque temps avoir des entrevues avec le gouvernement. on nous dit aussi que le discours sur le budget sera prononcé tout prochainement. Dira-t-on à ces délégations, comme on nous l'a dit ici aujourd'hui, qu'il est impossible qu'un ministre protectionniste continue à faire partie du cabinet ? Que sert à ces députations de venir cette semaine ou de venir la semaine

prochaine si la seule réponse qu'on puisse leur donner est celle qui nous a été donnée ici même cet après-midi, à savoir que la protection est une duperie et qu'un ministre protectionniste a vu ses collègues se séparer de lui et le mettre au ban du parti ?

Les ministres répondront que c'est là une question constitutionnelle. M. l'Orateur le peuple veut plus que cela ; il veut une politique claire et définie. Il veut plus que la déclaration qu'il y a eu désaccord constitutionnel, et que l'ex-ministre des Travaux publics a agi au mépris de la constitution. Il ne s'agit pas seulement d'une théorie, mais de choses réelles et il est du devoir de l'honorable premier ministre, nonobstant ses déclarations cet après-midi, de dire s'il est protectionniste ou libre-échangiste, de dire aussi s'il veut favoriser les intérêts du pays, ou s'il n'entend que dégager sa responsabilité en déclarant qu'il croit au libre-échange tel qu'on le pratique en Angleterre. Il ne peut plus aujourd'hui éviter de se prononcer. Le peuple veut connaître la polique du gouvernement sur cette question, et il attend une déclaration de l'honorable premier ministre à ce sujet. Quant à moi je n'hésite nullement à dire quelles sont mes vues. La politique du parti conservateur sur la question du libre-échange ne prête aujourd'hui à aucune ambiguité.

L'honorable premier ministre se glorifie d'avoir changé d'opinion. Pour moi je remercie le Seigneur d'avoir conservé les principes que mon père m'a inculqués sur cette question ; mon père m'a appris que si une chose était bonne il fallait y tenir et l'enseigner à d'autres. Or, on m'a enseigné que la protection était une bonne chose pour le pays et tous ceux qui pensent comme moi n'ont pas honte de le dire. Toutes les nations adoptent aujourd'hui cette politique. L'honorable premier ministre se rend ridicule quand il parle de principes humanitaires et de fraternité humaine, lorsque le principe qui gouverne aujourd'hui le monde est la lutte pour l'existence entre les nations comme entre les individus, et cette lutte est aujourd'hui si vive que toutes les nations sont aujourd'hui protectionnistes ou en train de le devenir. L'Angleterre même tend vers la protection, et le plus grand homme d'Etat de l'Empire britannique, l'homme qui est destiné à consolider cet empire, M. Chamberlain, est d'avis que le seul moyen d'arriver à ce but est d'adopter le principe protectionniste.

M. l'Orateur, je crois en la protection, je crois en un tarif douanier. Je crois aussi que les primes, les droits d'exportation, la réciprocité de tarifs sont de bonnes choses, et je crois aussi que l'on doit avoir un tarif maximum à l'égard des nations qui nous traitent injustement, car toutes ces choses sont de nature à faire la nation grande, et elles développeront le Canada comme nous voulons le voir se développer. Je crois que la protection est bonne pour la population anglaise et française de notre pays. Je crois qu'elle est bonne pour l'est et bonne pour l'ouest ; bonne pour l'intérieur du pays et pour les comtés qui sont sur les frontières ; en résumé, qu'elle est la seule politique qui soit bonne pour tout le pays et qui le développera. Nous avons devant nous l'exemple des Etats-Unis, celui de tous les pays qui grandissent et de ceux qui sont déjà grands ; tous adoptent la protection. Personne ne doit avoir honte d'être protectionniste et ne doit craindre de dire ce qu'il est. Non ce sont les visages à deux faces, ceux qui pratiquent la duplicité, et sont à cause de cette duplicité déloyaux envers leurs collègues qui n'ont ni la force ni le courage de proclamer leurs croyances. Nous de ce côté-ci de la Chambre avons du moins des principles clairs et définis sur cette question. Le peuple veut avoir des déclarations franches. Il n'aime pas ces désaccords comme ceux dont le débat de cet après-midi nous a donné la preuve entre l'ex-ministre et ses collègues. On ne pourra jamais nous faire ce reproche à nous, conservateurs. C'est un triste spectacle que le parti ministériel nous a donné aujourd'hui, il ne nous arrive pas souvent d'en voir de semblables. Il est triste en effet de voir l'honorable chef du gouvernement s'efforcer de convaincre cette Chambre qu'il a renvoyé un collègue parce qu'il était protectionniste, lorsque à la vérité, ce collègue lui avait déjà offert sa démission ; il la refusa d'abord, demande à son collègue de laisser les choses en suspens, et l'instant d'après, il donne à entendre au public qu'il l'a renvoyé. Dans ces circonstances l'opinion publique se déclarera en faveur de l'ex-ministre des Travaux publics. Tout le monde en Canada dira que l'on ne peut compter sur le parti libéral pour nous donner la protection ; tout le monde comprendra que l'ex-ministre a été sacrifié parce qu'il était protectionniste, et le nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries apprendra lui-même, s'il est un peu longtemps dans le gouvernement, qu'il est exposé à être sacrifié de la même façon. On nous a dit qu'il s'était fait une cabale dans le cabinet, et il s'en fera aussi contre lui. J'aimerais à savoir quels sont les ministres qui ont intrigué. Je me doute que la cabale venait du Nord-Ouest. Peut-être qu'avant que le débat soit terminé nous saurons quels etaient les intriguants qui ont fait renvoyer du cabinet l'ex-ministre des Travaux publics.

Je vois l'honorable directeur général des Postes à son siège, et je suppose qu'il accepte la responsabilité des déclarations faites par l'honorable premier ministre cet après-midi. Il me permettra alors de lui lire un court extrait d'un discours prononcé par l'ex-ministre des Travaux publics—à un banquet donné à Toronto, il y a moins d'un an, par l'Association des chambres de commerce du Canada. L'ex-ministre des Travaux publics et l'honorable directeur général des Postes furent invités à assister à ce banquet comme représentants du gouvernement, et voici

le discours que prononça l'ex-ministre en présence de son collègue. Le banquet eut lieu le 5 juin 1902, et le discours était publié dans les journaux du 6 juin. L'ex-ministre s'est exprimé comme suit :

Il nous faut une politique absolument canadienne. Il nous faut un tarif canadien. Nous ne sommes pas ici pour discuter les principes de la protection ou du libre-échange. Le libre-échange peut convenir à certains pays ; il convient à l'Angleterre ; le système protectionniste fait mieux pour d'autres pays. Je suppose que ce que nous voulons c'est d'adopter ce qui est plus avantageux. Nous avons en français un proverbe que mon honorable ami, M. Mulock, comprendra bien, lui qui est versé en langue française : Charité bien ordonnée commence par soi-même.

L'honorable M. TARTE : Lisez de nouveau.

M. MACLEAN : Que le directeur général des Postes le relise lui-même. En voici la suite :

Le Canada doit combattre ses adversaires avec leurs propres armes. Il ne peut comprendre que ls Canadiens ouvrent leurs marchés à des gens qui élèvent des barrières autour des leurs. On l'a accusé d'inconséquence, mais il s'en occupe peu, pourvu qu'il soit un homme pratique. A bas les théories, les thèmes ne valent rien. (Applaudissements et rires). Business is business. C'est-à-dire que si nos bons amis et nos voisins veulent m'étrangler, mon premier devoir est de les en empêcher. Le Canada doit avoir un tarif qui le protège. Si des droits de 25 pour 100 ne sont pas suffisants—et ici il n'exprime que son opinion à lui—il n'hésiterait aucunement à les élever à 30 et 40 pour 100. Peu m'importe, a-t-il ajouté, au milieu des rires de l'auditoire.

L'honorable directeur général des Postes n'a jamais protesté contre ce discours, et pourquoi ne l'a-t-il pas répudié, s'il ne croyait pas que son collègue avait raison ? L'honorable directeur général des Postes ne nous a pas dit qu'un de ses collègues avait été chassé du cabinet à cause de ses hérésies en matière de tarif, et il est très clair maintenant que l'ex-ministre des Travaux publics disait vrai cet après-midi, lorsqu'il nous assurait qu'il avait toujours parlé dans le même sens, que la plus grande latitude était accordée sur cette question, et qu'il n'avait pas dit en l'absence de l'honorable premier ministre autre chose que ce qu'il avait dit en sa présence. Mais il avoue qu'ayant découvert que ses collègues n'étaient pas en faveur de la protection, il avait décidé de les quitter.

Tel est le cas grave en présence duquel le pays se trouve aujourd'hui. On saura partout demain qu'un ministre a été chassé du cabinet par ses collègues libre-échangistes parce qu'il était protectionniste; qu'on l'a chassé parce que les autres ministres ne croyaient pas dans la protection, et la leçon qui se dégage de cet incident pour tres ne croyaient pas en la protection, et croient que c'est la meilleure politique pour le pays, est que l'on ne peut se fier au parti libéral pour l'obtenir. Cet incident nous enseigne aussi que si l'électorat canadien veut avoir la protection, il lui faut se ranger du côté du parti qui a toujours été fidèle à cette grande politique nationale.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : M. l'Orateur, dans le mois de novembre de l'année dernière les journaux du pays étaient remplis de nouvelles concernant la retraite de l'honorable ministre des Travaux publics, et les esprits étaient très divisés sur la question de savoir si le ministre avait été renvoyé du cabinet ou s'il en était sorti de son plein gré. Il est très vrai que la presse libérale du pays avait tout à gagner en faisant croire que l'ex-ministre avait été chassé du gouvernement par son chef, et l'on a pris tous les moyens pour répandre cette croyance. Dans la grande province de Québec que représentent ces deux ministres, les opinions étaient très partagées, et je crois sincèrement que malgré les explications données aujourd'hui par l'honorable chef du gouvernement et par l'ex-ministre des Travaux publics, le public est tout autant dans l'obscurité qu'auparavant. Nous avons d'un côté la déclaration bien distincte de l'honorable premier ministre, qu'ayant été mis au courant, pendant son séjour en Europe, de la conduite de l'ex-ministre des Travaux publics, il avait décidé de le renvoyer à son retour au pays. Or, cette déclaration manque de précision. L'honorable chef du gouvernement nous a dit que quelqu'un lui avait montré les journaux pendant qu'il était en Europe, mais il a omis de nous dire quels étaient ceux qui intriguaient contre son collègue (M. Tarte). Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) étaient de ce côté-ci de l'océan, et les remarques de l'ex-ministre des Travaux publics aujourd'hui nous portent à croire qu'il a voulu désigner ces deux ministres. Il est admis qu'il n'y a pas d'effet sans cause, et l'on peut conclure de ce que l'on connaît des relations entre le ministre des Chemins de fer et l'ex-ministre des Travaux publics depuis qu'ils font partie du cabinet, que ces relations devaient être très tendues. Le département des Chemins de fer est intimement lié à la question des transports à laquelle la grande province d'Ontario est si profondément intéressée, mais je suis forcé de dire que l'honorable ministre des Chemins de fer peut visiter toutes les villes et villages d'Ontario sans que son passage trouble le cabinet, tandis que si le ministre des Travaux publics apparaît quelque part, sa présence est l'événement du jour. Dès les premiers jours, on a vu qu'il y avait une rivalité entre ces deux hommes. Nous nous rappelons tous que l'honorable ministre des Chemins de fer est venu un jour dire au comité que le gouvernement avait résolu d'accorder une charte à la compagnie de Kettle River Valley. Mais quelques jours après, le ministre des Chemins de fer était forcé d'admettre que les amis du gouvernement refusaient de le

seconder, parce que le ministre des Travaux publics était opposé à la politique du gouvernement qu'il avait fait connaître, et le résultat fut que le ministre des Chemins de fer fut vaincu, et que son collègue (M. Tarte) triompha. Nous avons vu ce qui s'est passé au sujet du prolongement de l'Intercolonial. Le ministre des Chemins de fer qui en avait soumis le premier le projet à la Chambre, l'a bien vite abandonné et remis entre les mains de l'ex-ministre des Travaux publics, qui en a pris charge. La Chambre conviendra aussi avec moi que le ministre des Chemins de fer n'a joué que le second violon dans la question des transports qui intéresse tant le Canada. Où était le ministre des Chemins de fer lorsque l'ex-ministre des Travaux publics annonçait que l'intention du gouvernement était de construire le canal de la rivière des Français ? Il est évident, M. l'Orateur, qu'un abime profond empêche les relations amicales qui devraient exister entre deux ministres.

M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur, s'est fait une certaine popularité dans le Nord-Ouest en se déclarant en faveur de l'abaissement du tarif, mais pendant qu'il prêchait cet évangile dans l'ouest, l'ex-ministre des Travaux publics s'occupait activement à répandre dans l'est la doctrine du tarif élevé. Le ministre de l'Intérieur a jugé nécessaire de faire publier dans le "Free Press" de Winnipeg une entrevue dans laquelle il disait que sa politique finirait par l'emporter sur celle de son collègue (M. Tarte). Mais si le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Intérieur se trouvaient dans cette posture peu enviable, que penser de la position humiliante des ministres d'Ontario ? L'année dernière, après la session pendant laquelle on fit entendre à toutes les délégations qui vinrent à Ottawa qu'elles pouvaient espérer obtenir une révision du tarif, toutes les chambres et corporations commerciales d'un bout à l'autre de la province d'Ontario firent des assemblées dans le but de faire prononcer les ministres sur la question du tarif, la plus importante de toutes les questions d'intérêt public. Mon honorable ami le député d'Ontario-sud (M. Ross) avait organisé une démonstration dans la ville d'Oshawa, située dans le comté qu'il représente. Il y a dans cette ville une grande fabrique de voitures, une des plus considérables non seulement de la province d'Ontario, mais de tout le Canada, et à leur humiliation, les ministres d'Ontario, et surtout le ministre des Douanes (M. Paterson), qui aurait dû, il semble, prendre un intêret particulier à cette assemblée, furent ignorés par le député d'Ontario-sud, qui invita à leur place l'honorable M. Tarte parce que ce ministre occupait une meilleure place dans la faveur publique. L'honorable député (M. Ross) passa par-dessus le ministre des Douanes et le directeur général des Postes, et invita l'ex-ministre des Travaux publics à présider l'intéressante cérémonie de la pose de la pierre angulaire d'une allonge à la fabrique McLaughlin et frères. A l'assemblée publique qui eut lieu à cette occasion, l'honorable député de Durham-ouest (M. Beith) et l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) étaient aux côtés de l'ex-ministre des Travaux publics, et comme pour ajouter à l'éclat de la fête, l'honorable M. Dryden, ministre dans le gouvernement d'Ontario, était aussi présent. Or, que se passa-t-il alors?

Un DEPUTE : De l'argent.

M. BENNETT : Mon honorable ami songe à M. Stratton lorsqu'il dit que l'on passa de l'argent. C'est M. Dryden qui était là. Il y avait aussi l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui n'avait rien à faire dans le ministère des Finances ou dans celui des Douanes, qui n'était même pas un ministre élu par l'Ontario, mais qui avait été invité à cause de ses principes protectionnistes avancés, et aussi parce que le député d'Ontario-sud (M. Ross) croyait que sa présence serait agréable aux électeurs de son comté. Si l'on en juge par les comptes rendus publiés dans les journaux de l'endroit, et aussi par celui publié dans le *Globe*, l'ex-ministre (M. Tarte) fit à cette assemblée un de ses discours caractéristiques, dans lequel il annonce la nécessité d'un tarif élevé. Les journaux rapportent que ce discours fut fort applaudi. L'honorable député (M. Tarte) fit remarquer qu'il avait été importé pour $1,000,000 de voitures en Canada l'année précédente, et il déclara aux citoyens d'Oshawa et des districts ruraux environnants que si cette industrie était plus protégée, un plus grand nombre d'ouvriers y seraient employés et il en résulterait une plus grande prospérité. Nous avons vu ensuite l'honorable M. Dryden venir annoncer que bien qu'il eut été libre-échangiste dans le passé, la lumière avait enfin brillé à ses yeux, et il était parfaitement d'accord avec tout ce qu'avait dit M. Tarte—et l'honorable député d'Ontario-sud applaudissait.

Plus tard une démonstration eut lieu dans la ville de Goderich, M. l'Orateur-suppléant, et l'honorable ministre des Travaux publics y fut invité. Je suis sûr que l'honorable député dans le comté duquel est située Goderich a été pour quelque chose dans l'invitation qui a été faite à l'honorable ministre des Travaux publics. Là encore on a mis de côté le ministre des Douanes et le directeur général des Postes. Pourquoi ? Ces deux ministres occupaient une si petite place dans l'opinion des électeurs de leur propre province, que l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) crut qu'il valait mieux inviter le partisan de la protection dans le cabinet, l'ex-ministre des Travaux publics. Il fut applaudi à outrance à cette assemblée comme à celle d'Oshawa.

Eut lieu ensuite, dans la ville de Brantford, une grande démonstration à laquelle on devait demander la protection de nos industries manufacturières.

Le député de Brant-Sud (M. Heyd) était assis en cette circonstance aux pieds de l'ex-ministre des Travaux publics et applaudissait toutes ses paroles. Rien de surprenant, M. l'Orateur, car dans neuf sur dix des comtés d'Ontario représentés par les honorables députés, la question vitale est la question de protection, et les honorables députés savent que leur existence politique en dépend. Mais de la part des citoyens de Brantford, cette invitation était un acte d'ingratitude à l'égard de l'honorable ministre des Douanes, car non content de l'avoir traité en Ismaélite et de l'avoir chassé de chez eux, ils lui infligeaient la mortification d'entendre applaudir avec ardeur l'honorable ministre des Travaux publics dans la ville même où il avait passé presque toute sa vie.

Mais ce n'est pas tout. L'ex-ministre fut invité à Berlin et y fut applaudi. Cependant, je crois que c'est dans la ville d'Orillia, qui se trouve dans le comté que j'ai l'honneur de répresenter, que le mnistre des Travaux publics a reçu la plus grande ovation qui lui ait été donnée dans toute la province, et cela doit avoir causé beaucoup d'amertume à l'honorable ministre des Postes (sir W. Mulock) car on ne l'avait pas invité et il n'était pas présent. Enfin, si l'on consulte la presse d'Ontario pendant l'année dernière, on la voit remplie des comptes rendus des réceptions qui ont été faites à l'honorable ministre des Travaux publics dans presque tous les comtés de cette grande province. On peut se figurer facilement alors les sentiments d'amertume qui agitaient l'honorable ministre des Postes et l'honorable ministre des Douanes lorsqu'ils apprenaient tous les matins dans les journaux qu'ils avaient été mis de côté par leurs propres amis, tandis que l'on offrait à l'ex-ministre des Travaux publics l'occasion de s'affirmer à chaque fête publique comme le ministre le plus fort du cabinet, le pouvoir derrière le trône, celui enfin qui exerçait le plus d'influence. Or, comment se conduisirent ces honorables membres ? Non seulement firent-ils voir dans ces démonstrations qu'ils étaient d'accord avec le ministre des Travaux publics, mais ils allèrent dans les endroits où il n'y avait pas de démonstrations publiques dire qu'ils étaient en entière communauté d'idées avec leur collègue.

L'honorable ministre des Finances a voulu, cet après-midi, prétendre qu'il n'a pas, à la dernière session, laissé entendre qu'il y aurait une revision du tarif. Il faut alors que l'ex-ministre des Travaux publics fut très obtus, parce qu'il ne paraît pas avoir compris en quoi devait consister cette revision. Mais je vais lire ce qu'un honorable député de l'autre côté de la Chambre croyait être les vues du gouvernement et ce que signifiait cette promesse. C'est un député dont l'existence politique repose entièrement sur une augmentation dans le tarif actuel. Celui dont je veux parler est l'honorable député de Wellington-nord (M. Guthrie). Dans le comté représenté par cet honorable député se trouve une ville de proportions considérables, la ville de Guelph, dont la vie dépend entièrement de la continuation de la politique protectionniste. Voici ce que le Globe du 21 octobre faisait dire à l'honorable député :

> Il n'y a pas à se le cacher, et il est inutile de le nier : la province d'Ontario est protectionniste. Se faire du mal à nous-mêmes par des représailles inconsidérées à l'égard des Etats-Unis, serait agir insensément, mais ce que nous devons faire, c'est de régler notre tarif pour servir nos intérêts, en n'oubliant jamais que l'expérience nous démontre que nos cousins américains n'hésiteront pas à nous frapper s'ils y trouvent leur avantage. Je suis certain qu'en parlant ainsi j'exprime le sentiment général de la province d'Ontario sans distinction de partis.

Au député de Wellington-sud maintenant d'expliquer ses paroles. Lui avait-on donné secrètement à entendre, ou avait-il compris, de même que l'ex-ministre des Travaux publics, qu'il devait y avoir une revision du tarif ? Si le gouvernement avait décidé qu'il n'y aurait pas de revision cette année, n'aurait-il pas été plus convenable et plus franc de sa part de dire il y a longtemps aux manufacturiers qu'ils n'avaient que faire de venir ici demander des changements au tarif ? La question aurait été réglée. Mais, suivant la déclaration de l'honorable ministre des Finances, cet après-midi, le gouvernement est coupable de leur avoir donné à entendre qu'il apporterait des changements au tarif, tandis qu'il n'en avait aucunement l'intention, et tant que le premier ministre et l'ex-ministre des Travaux publics persisteront dans leurs dires, le public restera dans le doute et ne saura pas qui dit vrai. L'ex-ministre des Travaux publics dit que l'on a intrigué contre lui dans le cabinet même, que ces intrigues ont duré longtemps, et qu'elles sont devenues si fortes dans le mois de septembre dernier qu'il décida alors de remettre son portefeuille. Cette déclaration est corroborée par l'entrevue que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) a accordée au Herald de Montréal et que je vais lire maintenant. Le ministre de la Marine dit :

> Je dis sans hésitation que l'expulsion de M. Tarte rendra le parti plus fort, spécialement dans cette province, où je crois sincèrement que M. Tarte n'a pas un seul partisan. Vous vous rappelez lorsque M. Tarte est entré dans le cabinet. J'ai toujours été en excellents rapports avec les chefs de la finance et de l'industrie en ce pays, et comme homme public, j'ai toujours voulu la prospérité de ce pays. Lorsque les libéraux arrivèrent au pouvoir en 1896, ceux qui représentaient ces intérêts me dirent : Nous respectons sir Wilfrid ; nous croyons qu'il est honnête ; mais il y a dans son cabinet certains éléments dans lesquels nous n'avons pas confiance ; ce manque de confiance n'a jamais disparu.

Il est clair, je crois, d'après ces paroles, que le ministre de la Marine et des Pêcheries intriguait contre l'ex-ministre des Travaux publics ; et j'ai lu dans la Patrie que le ministre de la marine et des Pêcheries était

accusé d'avoir toujours fait tout en son pouvoir pour détruire l'influence de l'ex-ministre des Travaux publics dans la province de Québec.

Il me paraît, d'après la preuve intrinsèque, qu'il s'est fait une cabale ou un complot contre l'ex-ministre dans la province de Québec. Quoi qu'il en soit, il est indubitable que, l'automne dernier, on s'est abstenu de témoigner à un membre du gouvernement cette loyauté et cette franchise auxquelles il avait droit de s'attendre, et le premier ministre, par égard non seulement à l'ex-ministre, mais à la Chambre et au pays, est tenu de dire précisément quels sont les membres du cabinet qui se sont plaints auprès de lui de la conduite de l'ex-ministre. Les rapports du premier ministre et de l'ex-ministre des Travaux publics ont beaucoup changé avec le temps. On se souviendra, surtout dans la province de Québec, que ces deux messieurs furent autrefois des amis très intimes. Il y a quelques années, un certain club de Montréal, le Club Letellier, je crois, attaquait l'ex-ministre des Travaux publics et demandait sa tête. Que fit, à cette occasion, le premier ministre ? Il répondit sans hesiter qu'il sortirait lui-même du cabinet si M. Tarte devait en sortir, et il fit cette réponse sans réserve et sans se demander si le ministre des Travaux publics était ou n'était pas d'accord avec lui. Aujourd'hui, le député de la division Sainte-Marie vient déclarer, et le public l'en croira sans peine—qu'il existait un état de choses tout particulier ; que, il y a près d'un an, au banquet des industriels, à Montréal, il a prononcé un discours très favorable à la protection, et que les idées et la politique par lui énoncées dans cette circonstance ne furent pas désapprouvées par le premier ministre, qui était présent. Si l'ex-ministre des Travaux publics a commis une offense l'an dernier, en allant faire dans le pays des discours très favorables à la protection, pourquoi les autres membres du cabinet n'ont-ils pas signalé ces discours-là à l'attention du premier ministre ? N'est-ce pas ce qu'ils devaient faire, et le premier ministre n'avait-il pas droit de se plaindre de cette omission de leur part ? On a caché au public, l'automne dernier, les raisons de la démission de l'ex-ministre des Travaux publics, et les explications données aujourd'hui par le ministère ne dissiperont certainement pas les doutes. Pour arriver à la solution du problème, il va falloir recourir aux preuves extrinsèques : d'un côté, l'antagonisme existant entre l'ex-ministre des Travaux publics et certains membres du cabinet, et de l'autre, le fait que ces collègues mécontents ont sauté à la gorge du premier ministre et l'ont forcé de leur livrer la tête de l'ex-ministre. Mais il faut dire, à la louange de ce dernier, que, voyant son chef malade à son retour au pays, il s'est conduit à son égard d'une façon beaucoup plus délicate et plus digne que ces autres messieurs. L'ex-ministre des Travaux publics était dépositaire des secrets du parti libéral, dont il avait la direction dans la province de Québec. Il n'a confié au public aucun de ces secrets, mais il les a entièrement gardés et n'a pas failli à l'honneur. Mais personne ne doute que, s'il le voulait, il pourrait révéler, concernant le gouvernement, certains faits qui perdraient ce dernier dans l'opinion publique. Ainsi, l'ex-ministre fait preuve d'une loyauté qui contraste avec les airs fanfarons de ces mutins qui allèrent menacer le premier ministre de se retirer du cabinet si le député de la division Sainte-Marie n'en sortait pas. Afin de débarrasser le premier ministre du dilemne auquel il avait à faire face, le député de la division Sainte-Marie lui remit son portefeuille. Je crois que c'est surtout d'Ontario qu'est venue l'inimitié dont l'ex-ministre des Travaux publics a eu à souffrir ; il y a du moins plusieurs bonnes raisons de croire qu'elle est venue de là, car jamais ministres ne furent plus humiliés que n'ont dû l'être le ministre des Douanes et le directeur général des Postes, tous deux de cette grande province, et qui y furent partout honnis, tandis que l'ex-ministre des Travaux publics y était invité à leur place et y était plus considéré qu'eux deux ensemble.

M. F. D. MONK : Je doute beaucoup que les explications données par le ministère cet après-midi puissent satisfaire l'opinion publique ; elles ne satisferont certainement pas la province de Québec. M. l'Orateur veuillez me permettre de dire au premier ministre que s'il a passé l'âge de l'inexpérience, comme il nous l'a fait remarquer cette après-midi, il y a cependant dans la province de Québec plus d'un novice que les explications données par lui au sujet de la retraite de l'ex-ministre des Travaux publics ne suffiront pas à contenter. Laissez-moi attirer en quelques mots l'attention de la Chambre sur un point de cette singulière question que le premier ministre n'a que très légèrement touché et dont pas un de ses collègues n'a cru devoir dire un seul mot. A l'époque où se préparait le renvoi ou la démission de l'ex-ministre des Travaux publics, le premier ministre était en Europe. Par qui fut accusé l'ex-ministre auprès du premier ministre ? Ce ne fut assurément pas par des membres de l'opposition, et je demanderai aux députés ministériels qui ne sont pas ministres, s'ils vont se laisser soupçonner sans rien dire d'avoir, en l'absence du premier ministre et à l'insu de l'ex-ministre des Travaux publics, dénoncé la conduite de ce dernier à leur chef, et de l'avoir dénoncé avec assez de ruse et d'astuce pour que le premier ministrte, de retour au pays, conclût que le député de la division Sainte-Marie avait évidemment violé un grand principe constitutionnel et qu'il fallait en conséquence le renvoyer immédiatement ?

Je doute que le public en général accepte les explications superficielles qu'on nous a données cet après-midi ; il croira plutôt qu'il

y avait dans le cabinet des hommes qui tramaient la ruine de l'ex-ministre des Travaux publics, et ce que nous avons droit de savoir c'est le nom de chacun des membres du cabinet qui ont accusé l'ex-ministre, et qui, sans aucunement l'en prévenir, ont jugé bon de provoquer son renvoi d'office par des correspondances ou des accusations occultes dont les secrets ne nous sont pas encore connus même à l'heure qu'il est. Quels sont ces hommes, et pourquoi n'ont-ils pas aujourd'hui la franchise d'expliquer leur attitude et leur conduite ? L'ex-ministre des Travaux publics n'a pas toujours été "persona grata" auprès de la masse du parti libéral dans ma province. Mon honorable ami, le ministre du Revenu de l'intérieur ne l'a jamais regardé d'un très bon œil, et mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a longtemps vécu avec l'ex-ministre des Travaux publics en des termes tels, qu'il était connu comme un de ceux qui désiraient sa chute avec le plus d'impatience. Est-ce dans la province de Québec, est-ce dans certains clubs favorisés, maintenus et aidés par certains membres de la droite haut placés dans le parti libéral, que cette conspiration a commencé ou bien est-ce dans la province d'Ontario d'ou vient mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland), le ministre actuel des Travaux publics ? Est-elle due à l'influence du "Globe" ou à celle du directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) ? Faut-il plutôt aller en chercher l'origine au Manitoba ou au Nord-Ouest, où il est bien connu que le ministre de l'Intérieur s'est évertué à assurer par tous les moyens possibles la chute et le renvoi de son collègue ? Faut-il s'éloigner de Montréal et descendre à Québec où, comme on le sait bien dans toute ma province, le ministre actuel de la Justice était prêt à se joindre à ceux qui voulaient s'efforcer d'obtenir la disparition du ministre des Travaux publics ? Certes, lorsque le premier ministre vient nous déclarer qu'il a agi d'après les accusations documentées qu'on lui a fait parvenir pendant son voyage à l'étranger, nous avons droit de savoir quels sont les membres de cette Chambre qui ont joué le rôle d'espions et de délateurs à ce sujet. En fin de compte, osera-t-on prétendre sérieusement ici que les déclarations de mon honorable ami, le député de la division Sainte-Marie, étaient alors de nature à le rendre assez coupable au point de vue constitutionnel pour que la justice exigeât ni plus ni moins que sa démission dès le retour du premier ministre ? Mais, M. l'Orateur, que n'ont pas dit le ministre des Finances, et le ministre de l'Intérieur ? Ce dernier n'a-t-il pas à maintes reprises, dans des assemblées publiques et dans les journaux de l'Ouest qui lui servent d'organes, déclaré que le tarif ne devait pas servir de thème aux discussions politiques et qu'il ne serait pas élevé ? De quel droit faisait-il cette déclaration ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a-t-il pas tout dernièrement prononcé dans la Colombe Anglaise un discours où il déclare qu'il approuve le projet de construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental ? Et cet honorable ministre n'a-t-il pas dit que lorsqu'il a fait cette importante déclaration il y était autorisé par le premier ministre ou par le cabinet? J'affirme, sans crainte d'être contredit, que si nous repassons les déclarations faites par le ministre des Finances depuis qu'il a établi le tarif de 1897, nous verrons que chaque année il a dit, presque dans les mêmes termes, que cette année-là, dans tous les cas, le tarif ne serait pas élevé. Or, en comparant ces déclarations-là avec celles que nous venons d'entendre, et qui n'ont pas été contredites que je sache, déclarations établissant que l'honorable ministre ayant particulièrement charge de diriger la politique fiscale du gouvernement a toujours renvoyé à une autre session le soin de faire doit aux réclamations de toutes les députations qu'il a recues, pouvons-nous blâmer l'ex-ministre des Travaux publics d'avoir, sur invitation de ses propres amis politiques de la province d'Ontario et d'ailleurs, proclamé ce qu'on savait être sa ferme conviction, savoir : que la politique dans laquelle il avait foi était celle à laquelle on se rallie dans ma propre province, la politique qui tend à garder le Canada aux Canadiens et à établir un tarif assez ferme et assez élevé pour empêcher nos puissants concurrents du sud et les autres pays de nous absorber et de nous ruiner ? Dans ces circonstances, pouvons-nous le blâmer d'avoir exprimé sa propre opinion ? Et quiconque connaît le droit constitutionnel anglais aujourd'hui, peut-il prétendre que, dans l'état d'indécision où le ministère est resté depuis des années, et vu les raisons données cette après-midi par les honorables ministres, il n'avait pas droit, au point de vue de la constitution et de l'équité, de proclamer ses propres croyances ? Non, M. l'Orateur, m'est avis qu'il faut aller un peu plus loin pour trouver le vraie cause de cette expulsion, si c'en est une, ou de cette démission, car les deux diffèrent essentiellement—et la démission vient de nous être expliquée par cet honorable député—il nous faut aller un peu plus loin que la province de Québec ou d'Ontario pour trouver la cause première, la vraie cause de cet important événement.

M. l'Orateur, veuillez, et veuille aussi la Chambre, considérer un instant l'étrange situation où se trouve ce gouvernement. Celui-là même qu'on a appelé à succéder au député de la division Sainte-Marie dans le cabinet a déclaré dans le comté où il avait choisi de se faire élire,—la division Maisonneuve de la cité de Montréal,—dans les termes les plus clairs, dans les discours reproduits verbatim par le journal qui l'appuyait dans cette lutte, que quant au tarif, son attitude était trop bien connue pour avoir besoin d'être définie ; qu'il était protection-

niste et que si le tarif actuel n'était pas acceptable à ceux qui avaient à cœur les grands intérêts industriels du pays, il s'engageait—je crois qu'il s'est engagé par écrit—à favoriser la modification de ce tarif de façon à assurer complètement la protection requise par les industriels de la ville de Montréal. Quelle logique y a-t-il dans cette attitude ? Si l'on songe que comme vient de dire l'honorable député (M. Tarte) et—nous le savons tous, car c'est de notoriété publique—comme l'a dit aussi mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett), le " Globe," le " Free Press," de Winnipeg, et le " Herald " de Montréal ont à la fois commencé une campagne contre lui lorsqu'il est allé visiter la province d'Ontario, en vérité, M. l'Orateur, il est très difficile au public en général de croire que ce sont les discours de cet honorable député qui lui ont seuls valu la visite dont a parlé le premier ministre, cet après-midi, lorsqu'il a donné ses explications. Il y a dans tout cela quelque chose qui choque la logique et la justice. A son retour d'Europe, le premier ministre n'a fait à l'honorable député aucun reproche, il ne lui a donné aucun avertissement pour l'amener à changer de ton ou à s'expliquer ; mais il ressort de ce qui nous a été déclaré cet après-midi qu'il lui a immédiatement demandé sa démission. Le public croira, de même que tous les membres de l'opposition, qu'à part ce détail insignifiant,—c'est ainsi que j'ose l'appeler—il y avait dans le cabinet un groupe de ministres, et un dehors du cabinet certaines autres personnes peut-être, qui avaient résolu de faire disparaître l'ancien ministre des Travaux publics parce qu'il avait fait profession ouverte de ces opinions-là. M. l'Orateur, on s'y est pris de bien singulière façon, et le public, je ne crains pas de le dire, trouvera étrange que ces hommes que nous pouvons soupçonner, mais que nous ne connaissons pas parce qu'ils ne veulent pas se faire connaître—que ces hommes, dis-je, au lieu de prévenir leur collègue, au lieu de le prier ensemble de faire trêve à ses déclarations jusqu'à ce que le premier ministre fût de retour, aient préparé en silence et en cachette l'événement qui a éclaté dès le retour du premier ministre. Une grande partie de la population trouvera que ces hommes, probablement mieux connus de l'autre côté que de ce côté-ci de la Chambre, avaient en vue autre chose que le salut d'un grand principe de droit constitutionnel en agissant aussi singulièrement.

M. W. B. NORTHRUP : Que ce remaniement ministériel survenu après le retour du premier ministre se soit fait pour l'heur ou le malheur du pays, les membres de la gauche et le pays lui-même peuvent se compter heureux de ce que, grâce à la discussion à laquelle nous venons d'assiter, nous soyons, pour la première fois depuis 1896, en état de nous former une opinion assez exacte de la politique fiscale du gouvernement. Le premier ministre et le ministre des Finances nous ont donné pour la première fois une définition exacte de ce qui n'est pas, et même de ce qu'est leur politique en nous disant que le gouvernement n'a encore rien arrêté définitivement pour l'avenir, et que, par suite, l'ancien ministre des Travaux publics avait tort de discuter devant le pays des questions fiscales. Le premier ministre nous a appris que, après six années de pouvoir, le parti libéral n'a pas encore décidé si c'est la protection ou le libre échange qui convient le mieux au pays et que, par conséquent, il n'avait aucun plan d'arrêté pour l'avenir. M. l'Orateur, lorsque, citant avec emphase les " Débats " de l'an dernier, le premier ministre nous a dit, un peu plus tard, que la politique du gouvernement était consignée dans le discours du ministre des Finances, alors nous avons su au moins ce qu'était cette politique. En effet, je défie qui que ce soit de lire le discours prononcé par le ministre des Finances à la dernière session sans en venir à la seule conclusion que la politique ainsi énoncée était tout simplement cette politique d'inaction magistrale qu'on a déjà reprochée aux honorables ministres en disant qu'ils se tenaient couchés derrière les lignes de Torres-Vedras. Le ministre des Finances n'a pas essayé de jeter la moindre lumière sur la brûlante question de savoir si, lorsque le gouvernement en serait arrivé à la revision du tarif, il opérerait cette revision dans le sens protectionniste ou libre-échangiste. Il nous a dit qu'il ne serait rien fait l'année dernière, mais qu'il se ferait quelque chose plus tard; il a très clairement donné à entendre que la revision serait pour cette année, parce que les raisons pour lesquelles il a dit qu'il leur était impossible de reviser le tarif l'année dernière, nous forçaient absolument à conclure qu'on le reviserait cette année.

Or, voilà tous les renseignements qu'il a daigné nous donner. Ainsi donc, il est avéré qu'au bout de sept années de pouvoir, ces messieurs en sont encore réduits à piétiner sur place, attendant, comme Micawber, les événements. C'est là, en résumé, tout leur système.

Quand le premier ministre nous a déclaré que sa politique se trouvait consignée dans l'exposé budgétaire du ministre des Finances, ces paroles ont parfaitement mis en relief le contraste qui existe entre l'attitude des deux partis. Qu'on remonte aussi loin qu'on voudra vers le passé, on verra que le parti conservateur a toujours eu un système, dont on peut révoquer en doute la légitimité peut-être, mais enfin un système si parfaitement défini et formulé que tout le monde, d'une extrémité à l'autre du pays, savait à quoi s'en tenir à ce sujet. La droite, au contraire, loin d'avoir un système arrêté, semble croire, du premier ministre jusqu'au plus humble des partisans, que ce mot " système " a un sens tout fait différent de celui qu'il a toujours comporté de temps immémorial. Certes, ces messieurs se font une idée bien peu flatteuse de l'intelligence de

notre peuple, quand ils refusent d'aborder l'étude des questions les plus urgentes, et à ce point de vue la question fiscale prime tout le reste. Et cependant, ils s'imaginent que le corps électoral continuera indéfiniment à maintenir au pouvoir seize ou dix-sept ministres qui ont si peu de respect pour les cinq ou six millions d'habitants de ce pays, qu'ils ne daignent pas même leur dire si le remaniement du tarif, quand il s'effectuera, se fera dans le sens du protectionnisme ou non. Puisque les députés ministériels ignorent le sens du mot "protectionnisme," je leur apprendrai qu'en raison de l'absence absolue de tout système, qui a caractérisé leur œuvre législative depuis nombre d'années, ils ne sont pas en mesure de donner au pays la protection qu'il désire, et cela quand même ils le voudraient. Car il y a deux facteurs dans le protectionnisme : il y a une question de degré, et une question de stabilité. Ces messieurs auront beau donner aux industries du pays une mesure de protection aussi pleine que possible, il n'en est pas moins évident—et c'est là l'enseignement qui découle du renvoi d'office de l'ex-ministre des Travaux publics, en raison de sa lutte en faveur du protectionnisme—qu'ils sont impuissants à donner à cette soi-disant protection le caractère de stabilité voulue, stabilité qui constitue un facteur tout aussi important que le degré même de protection accordée. Et si l'on veut que le pays progresse comme tous le désirent ; si l'on veut voir les capitaux affluer ici et se consacrer au développement de nos industries, il est tout aussi essentiel d'assurer la stabilité de la protection que d'accorder à ces industries le degré de protection voulu.

J'ai été quelque peu surpris d'entendre le premier ministre justifier son changement d'opinion en nous disant que lorsqu'il était jeune et sans expérience, il était partisan du régime protectionniste. Pour le coup, si ce langage comporte un sens quelconque, et si les citoyens de ce pays, dépouillés du droit inaliénable d'entendre de la bouche même du premier ministre l'énoncé de ses vues sur les questions fiscales, se voient forcés de se contenter de ces renseignements la seule conclusion qu'ils puissent tirer d'une pareille définition du protectionnisme, c'est que le premier ministre n'est pas partisan de cette doctrine et que, dans la mesure même où il s'est prononcé aujourd'hui, il se range à l'avis exprimé par le ministre des Douanes au cours de la session dernière, lorsqu'il s'écriait : "Nous sommes partisans d'un tarif de revenu," enfin, qu'il abonde dans le sens des paroles prononcées par le ministre du Commerce, lequel s'écriait, au cours du même débat, l'année dernière, que "protection et honnêteté sont incompatibles dans l'administration des affaires publiques."

Quand j'ai entendu le premier ministre faire allusion à deux grands hommes d'état de la mère patrie, il m'est venu à la pensée que, de l'histoire de ces hommes d'état, peuvent découler pour nous tout à la fois un salutaire enseignement et un avertissement utile. En discutant la question de savoir s'il est convenable qu'un homme public modifie ses opinions, il nous a signalé le fait que W. E. Gladstone et sir Robert Peel eux-mêmes ont changé d'avis. M. Gladstone, au début de sa carrière politique, était tory, et à la fin de sa carrière il était devenu libéral. Sir Robert Peel, quand il a débuté dans la vie politique, était tory, et il a terminé sa carrière en dehors des rangs du parti. Je le répète, l'histoire de ces grands hommes d'état comporte tout à la fois un enseignement et un avertissement. Quand M. Gladstone descendit dans la tombe, il était devenu l'idole de son parti, et il laissait un nom honoré dans toute l'étendue de l'empire ; un nom, dis-je, que les plus illustres familles de la mère patrie seraient fières de porter. Et de M. Gladstone il est parfaitement vrai de dire, quand on vient à lire son épitaphe, que, du commencement à la fin de sa carrière, chaque fois qu'il se prononoca en public, il s'exprima toujours de façon à ce que le public comprit parfaitement son attitude.

Il est un autre homme public, sir Robert Peel, qui, au début de sa carrière politique était tory et qui la termina dans les rangs de l'opposition. Bien différent de celui de M. Gladstone, est le nom que sir Robert Peel a laissé ; car, de l'avis de tous les historiens des différentes écoles en Grande-Bretagne, ce nom a été terni et déshonoré par la conduite qu'il tint, à l'époque où il modifia ses opinions politiques. Sans doute, après avoir été protectionniste conservateur, au début de sa carrière, sir Robert Peel avait parfaitement le droit de renoncer sa première profession de foi politique. S'il était sincère dans sa conversion, il avait parfaitement le droit d'agir de la sorte, se laissant guider par les nouvelles lumières et les nouveaux renseignements qu'il avait reçus à cet égard ; mais sir Robert Peel alla plus loin ; lui, conservateur, qui s'était présenté devant le corps électoral de la Grande-Bretagne et avait réclamé son appui, à titre de protectionniste, du moment qu'il eut été porté au pouvoir à ce titre, il se servit du pouvoir et de l'autorité ainsi acquis pour faire adopter un régime fiscal entièrement différent. Que le premier ministre étudie la vie de sir Robert Peel, qu'il se rappelle le sort réservé à un homme d'Etat anglais, qui après avoir fait appel au peuple en se proclament protectionniste, ose trahir, une fois arrivé au pouvoir, ceux qui l'avaient placé au pouvoir à ce titre-là même. Que le premier ministre, dis-je, se rappelle que, dans cette partie de l'empire que nous habitons, il a lui-même fait appel au peuple en déclarant ce que voici :

Nous condamnons le principe du protectionnisme, principe radicalement faux et injuste envers les masses populaires, et nous déclarons qu'à notre avis, tout remaniement de la politique fiscale appuyé sur ce principe est impuissant à alléger d'une façon sensible les fardeaux sous lesquels le peuple gémit.

M. NORTHRUP.

Qu'il se rappelle qu'à l'avènement de son parti au pouvoir, alors qu'il y avait un tarif protecteur contenant 448 articles, il en laissa 244 intacts, releva les droits sur 54 articles et les abaissa sur 34; puis, alors, qu'il réfléchisse sur l'histoire de sir Robert Peel, sur ses promesses, son manque de bonne foi, et sur sa chute.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, la Chambre et le pays attendaient avec impatience ces explications touchant les changements ministériels et les raisons qui ont motivé la sortie de l'ex-ministre des Travaux publics du cabinet auquel préside le leader de la Chambre; et c'est sans doute cette légitime curiosité du public qui explique pourquoi ces éclaircissements ministériels forment un des traits caractéristiques de la vie parlementaire. J'ai écouté avec une religieuse attention les discours prononcés au cours de ce débat; j'ai prêté une oreille attentive aux déclarations tant du premier ministre que de l'ex-ministre des Travaux publics et je dois avouer que, pour mon propre compte, je ne saurais encore m'expliquer pourquoi l'ex-ministre a été forcé de quitter le cabinet. Le pays, si je ne me trompe, après avoir lu le compte rendu de ce débat et après en avoir pesé attentivement tous les termes, restera convaincu que la véritable raison des changements ministériels n'a pas été révélée à la Chambre, quand le premier ministre a déclaré que dans toute cette affaire, il n'a fait qu'affirmer et défendre le principe même qui préside à l'administration du gouvernement parlementaire; c'est-à-dire qu'aucun membre du cabinet ne saurait, soit devant la Chambre soit devant le peuple, préconiser des opinions incompatibles avec la politique du cabinet. Ce serait là sans doute une réponse et une explication fort satisfaisantes, s'il était possible de les faire cadrer avec les faits. Or, au cours de ce débat, nous avons appris que l'ex-ministre des Travaux publics n'est pas le seul membre du cabinet qui ait exprimé en différents endroits du pays des opinions incompatibles avec la ligne de conduite adoptée par le gouvernement, mais que d'autres ministres ont fait la même chose; et que, tandis que l'on a forcé l'ex-ministre à remettre son portefeuille en raison de ces expressions d'opinion, d'autres ministres, entre autres le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) et le ministre de la Marine (l'honorable M. Préfontaine), font encore partie du cabinet, bien que leur faute, si toutefois faute il y a, est de même nature que celle imputée à l'honorable ministre des Travaux publics. En pareilles circonstances, force m'est bien de conclure que l'explication donnée par le premier ministre est loin de dissiper tous les doutes sur la situation. Il est une expression employée par le chef de l'opposition (M. Borden), au sujet du régime protecteur, que ces ministres et leurs partisans ne réussissent pas à comprendre, et cette expression, qu'ils se donnent un mal infini à s'expliquer, est celle de " protection suffisante." Or, dans les déclarations et les éclaircissements du premier ministre, aujourd'hui même, nous avons une excellente occasion d'apprendre ce que signifie le mot " suffisant "; au moins, par le contraire de cette expression; car, à mon avis, les éclaircissements qu'il nous a donnés sont tout à fait " insuffisants."

Ces explications ne jettent aucune lumière sur cet enchaînement de circonstances qui ont abouti au fait que l'ex-ministre des Travaux publics a été obligé de remettre son portefeuille, pour avoir fait précisément ce que d'autres ministres ont fait, sans qu'on leur ait infligé aucun châtiment. La faute de l'ex-ministre, c'est qu'étant membre d'un cabinet qui était décidé, à cette époque, à ne faire aucun remaniement du tarif, il s'est prononcé en faveur d'un relèvement des droits. L'honorable ministre (M. Sutherland) qui a hérité du portefeuille des Travaux publics, n'a pas eu à briguer de nouveau les suffrages populaires ; mais le portefeuille de la Marine devint disponible et le titulaire actuel, ayant dû aller redemander au corps électoral le renouvellement de son mandat, a commis la même faute, si toutefois faute il y a, que celle imputée à l'ex-ministre des Travaux publics. Au cours de la lutte électorale qu'il dût livrer pour obtenir le mandat qui lui ouvrait les portes du cabinet, il adopta la même attitude que celle prise par l'ex-ministre. C'est à titre de champion du protectionnisme et du relèvement des droits de douane qu'il a obtenu un mandat des électeurs de Maisonneuve, et il occupe aujourd'hui un fauteuil de ministre, malgré qu'à l'époque même où, de l'aveu du premier ministre, le gouvernement avait décidé de ne faire aucun remaniement du tarif, il se fût déclaré partisan d'un protectionnisme plus prononcé, bien que, peut-être, il ne l'ait pas fait aussi fréquemment que l'ex-ministre des Travaux publics. Est-il possible de croire que toute cette affaire se résume à quelques paroles prononcées par l'ex-ministre, ou bien faut-il conclure que sa démission a été provoquée par la lutte qui avait surgi au sein du cabinet, ou du moins de cette partie du cabinet qui était demeurée au pays durant l'absence du premier ministre, lutte qui eut pour résultat de mettre celui-ci en demeure de choisir entre l'ex-ministre des Travaux publics et les autres ministres qui avaient décidé de ne plus faire partie du cabinet avec l'ex-ministre ?

On le sait parfaitement, car la chose est devenue de notoriété publique, et a été propagée par toutes les voix de la publicité : on a demandé au premier ministre la tête de son collègue, l'ex-ministre des Travaux publics ; et, dans la mesure où l'on en peut juger d'après la débat, tout homme sensé qui a prêté l'oreille aux arguments et aux déclarations des orateurs, restera convaincu que la seule explication possible des faits est celle-ci : c'est qu'il avait surgi au sein

du cabinet une lutte au cours de laquelle l'un ou l'autre groupe devait fatalement succomber, et que le premier ministre, forcé de faire un choix, prit une décision qui eut pour résultat l'effacement temporaire, ou probablement définitif, de l'ex-ministre des Travaux publics.

Il y a une autre explication possible : voici le ministre de la Marine, qui se déclare partisan du protectionnisme, à une époque où le gouvernement a décidé de s'en tenir à une politique d'inertie, d'immobilité, en n'apportant aucune modification au tarif : et cependant le ministre de la Marine reste indemne, tandis que l'ex-ministre des Travaux publics, pour la même offense, est forcé de remettre son portefeuille. La faute est la même ; mais la pénalité diffère. Pourquoi cela ? De deux choses l'une : on était décidé d'avance de sacrifier l'ex-ministre des Travaux publics, ou bien il doit y avoir quelque différence dans le degré de la faute commise par ce dernier et celle commise par le ministre actuel de la Marine. Il est possible que le ministre de la Marine n'ait pas été sincère dans ses paroles, et en effet, il a été reconnu, à cette époque, qu'il usait de la latitude que prennent les ministres, lorsqu'ils font profession de foi soit au protectionnisme soit au libre-échange, selon les circonstances et les besoins du moment, dans le but de gagner les élections. Ils semblent qu'ils jouissent d'une certaine latitude à cet égard. D'autre part, on a pu croire que l'ex-ministre des Travaux publics était sincère dans ses paroles, qu'il était partisan convaincu du protectionnisme, et que de bonne foi, il lançait dans l'arène politique une question que le cabinet jugeait inopportun de discuter à cette époque. On a compris que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) était prêt à se dire tantôt protectionniste tantôt libre-échangiste ; mais que l'ex-ministre des Travaux publics était homme à poursuivre, sans fléchir, sa croisade protectionniste en faveur des industries canadiennes.

Il s'est produit, au cours de ce débat, une forte divergence d'opinion entre l'ex-ministre des Travaux publics et le ministre des Finances. L'ex-ministre prétend qu'il était en lieu de croire que la déclaration faite par le ministre des Finances, la session dernière, indiquait qu'il y aurait un remaniement du tarif durant cette session-ci, dans le sens d'un relèvement de droits. Le ministre des Finances vient de nous déclarer formellement aujourd'hui même que ce n'est nullement là son intention ; or, si l'on en juge d'après les avis exprimés dans cette Chambre par les députés, au moins par ceux de la gauche, il est évident que ces avis cadrent parfaitement avec l'interprétation donnée à la déclaration du ministre des Finances par l'ex-ministre des Travaux publics. Il a surgi, au cours de la dernière session, nombre d'incidents indiquant que le tarif subirait un remaniement, cette session-ci. Au début même de la session, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui a des relations étroites avec le cabinet, parlant de la situation commerciale, signala le fait que notre régime fiscal nous plaçait dans une position fort désavantageuse dans nos relations d'affaires avec les Etats-Unis. La conclusion à tirer de ce discours c'est que, dans la mesure où il lui est donné de peser sur les décisions ministérielles, il ferait l'impossible pour engager le cabinet à adopter un tarif plus élevé. Je ne saurais précisément dire pourquoi, mais sans doute par suite d'une entente avec le premier ministre, l'honorable député n'insista pas pour que la Chambre se prononçât sur sa résolution ; quoiqu'il en soit, on pourrait à bon droit considérer sa proposition comme une tentative de constater l'état de l'opinion tant dans cette Chambre qu'au dehors. Membre de la haute commission anglo-américaine, et coopérant avec le cabinet dans le but de négocier un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, l'honorable député, considéré à bon droit comme ministrable, et jouissant de la confiance du chef du cabinet, cherche à démontrer qu'au sein du parti libéral règne l'impression que le tarif actuel n'est pas assez élevé pour nous mettre en mesure de faire une concurrence avantageuse aux Etats-Unis. Vint ensuite le député de Brant (M. Heyd), qui demanda une protection plus prononcée en faveur des industries dans lesquelles il est intéressé, de concert avec ses commettants. Mainte et mainte fois, au cours de la dernière session, il s'est élevé du sein du parti ministériel des clameurs prouvant qu'il s'exerçait une pression tendant à engager le gouvernement à modifier sa politique fiscale dans le sens d'une protection plus élevée. Les députations se succédèrent sans interruption et l'ex-ministre (M. Tarte) nous donna l'assurance que ces députations n'avaient éprouvé qu'un échec temporaire et qu'on leur avait donné à entendre que le gouvernement n'était pas hostile au relèvement du tarif, mais qu'en certaines circonstances il pourrait accorder cette réforme ; bref, que le cabinet n'avait pas opposé une fin de non-recevoir aux demandes de ces députations. L'impression créée dans l'esprit public, au sein du pays, cadrait parfaitement avec l'interprétation que l'ex-ministre avait donnée aux paroles du ministre des Finances.

Il est évident que tout donnait raison à l'ex-ministre des Travaux publics de déclarer dans ses discours, pendant les vacances, que le gouvernement se proposait, à cette session même, de remanier le tarif, en augmentant les droits douaniers. A mon sens, il ne s'est pas écarté de cette loyauté qu'il devait à son chef et à son parti, en s'efforçant d'avancer le moment de cette modification importante.

Parlons, maintenant, de la façon dont s'est faite et a été reçue cette démission de l'honorable gentleman. L'ex-ministre a dit—et le chef de la droite n'a pas nié le fait—qu'il avait, à deux reprises différentes, offert sa démission, et que le premier ministre lui

avait demandé de laisser les choses en suspens jusqu'au retour de l'honorable gentleman (l'honorable M. Tarte) de Toronto. D'après la déclaration du chef du gouvernement, on voit qu'aussitôt après le départ de son collègue pour Toronto, il s'est rendu auprès du Gouverneur général, pour lui communiquer la décision qu'il avait prise de demander au ministre des Travaux publics sa démission. Il s'agit ici d'une question d'une nature personnelle et qui doit se régler entre les deux intéressés. Mais il est une déclaration de l'ex-ministre dont l'importance m'a frappé. Il a affirmé, à plusieurs reprises, qui si, à n'importe quel moment, alors qu'il prêchait une augmentation des droits douaniers, il avait reçu un avis ou un ordre de son chef, il aurait cessé sa campagne. Il a même ajouté qu'il n'aurait plus parlé de cette question de protection élevée, si le premier ministre intérimaire lui avait tant soit peu laissé entendre que ses collègues ne voyaient pas d'un bon œil l'attitude qu'il avait prise sur ce sujet. Comment douter, alors, que lors de l'entrevue du chef du gouvernement et de l'ex-ministre à Ottawa, celui-ci ait dit au premier ministre ce qu'il affirme avoir déclaré : Si j'ai dit ou fait quelque chose de contraire à ce que j'ai dit ou fait en votre présence, avant votre départ du Canada, bien que mes opinions ne vous soient pas étrangères quant à la protection, je suis prêt à me taire sur ce point. Cependant, s'il me devient impossible de continuer à faire partie du gouvernement, après avoir abandonné cette campagne, je me retirerai du gouvernement d'une manière honorable. Je crois, M. l'Orateur, que le premier ministre aurait dû accorder cette faveur à son collègue, à cet homme qui l'a secondé—nous avons toute raison de le croire—avec le plus grand succès, le plus d'habileté, le plus puissamment possible. Le chef du gouvernement devait donner à son collègue le temps nécessaire pour opérer sa retraite, au lieu de le chasser brutalement du cabinet, comme il l'a fait.

Hier, le premier ministre déclarait à la Chambre qu'il condamnait le principe d'après lequel il faudrait nommer immédiatement un successeur au lieutenant-gouverneur à l'expiration des fonctions de ce dernier, comme si le gouvernement avait hâte de se débarrasser de lui. Apparemment, on doit accorder des mois et même des années à un lieutenant-gouverneur pour abandonner dignement ses fonctions ; mais quand il s'agit d'un gentleman qui a rendu les plus grands services au gouvernement, d'un ministre qui, plus qu'aucun de ses collègues, a travaillé à préserver le pays des malheurs et de la ruine qu'aurait pu causer à ce dernier une interruption de la politique nationale ; d'un homme qui, si je ne me trompe, s'est fait l'avocat de la protection dès son entrée dans le cabinet, dont on retrouve l'influence dans chaque partie, dans chaque mot de ce tarif qui, d'après les membres de la droite, a permis au Canada de parvenir à une si grande prospérité, quand il s'agit d'un homme semblable, on le chasse brutalement du ministère, sans s'occuper même de la demande courtoise que lui a faite le chef du gouvernement, de laisser la question en suspens jusqu'au retour de ce ministre de Toronto. Toutefois, ce sont là, à mon avis, questions d'une nature personnelle. Quant à moi, un fait principal ressort de tout ce que nous avons entendu au cours de cette discussion : on ne nous a pas fait connaître la véritable raison de la démission de l'ex-ministre. Ce sera là aussi l'avis de tout homme raisonable qui a suivi attentivement ce débat et qui s'est efforcé de ramener tous les faits à la déclaration du premier ministre. Il est évident encore que, dans cette circonstance au moins, durant l'absence du chef du gouvernement, les membres du cabinet se sont battus comme des diables, avec le résultat qu'un des combattants est sorti de cette lutte passablement éclopé.

M. RUFUS H. POPE (Compton) : M. l'Orateur, je représente un comté de la province de Québec, et c'est pour cela que j'ai porté un intérêt spécial à la mêlée qui s'est produite au sein du cabinet, et aux difficultés survenues entre le premier ministre et l'ex-ministre des Travaux publics. Depuis la confédération, l'important ministère des Travaux publics a toujours été confié à un député de la province de Québec, et, règle générale, sinon invariable, le chef de ce ministère était un Canadien-français d'origine. Je vis au milieu de la population canadienne-française, et pour cette raison, je sais parfaitement qu'elle ne voudrait pas montrer de chauvinisme sur des questions semblables. Cependant, il est important que cette province, l'une des plus considérables du pays, ait sa juste part d'influence et de faveurs dans le gouvernement du Canada. Aussi, sans vouloir soulever des questions de clocher, je proteste simplement contre le fait qu'on a enlevé à Québec le ministère des Travaux publics, pour l'accorder à une autre province. Le premier ministre a, cependant, appelé à son aide un homme qui doit s'entendre aux travaux publics, ayant été, plusieurs années durant, maire et principal échevin de Montréal, alors qu'on exécutait dans cette ville des travaux considérables. Le premier ministre a peut-être découvert, relativement aux ouvrages en question, certains faits qui l'ont engagé à ne pas confier à l'honorable gentleman la direction suprême des travaux publics du Canada. Mais c'est là ce qu'il ne m'appartient pas de dire. Pourtant, il y avait un si grand nombre d'aspirants à la position vacante, que le choix du chef du gouvernement ne se limitait pas à l'honorable gentleman qui occupe maintenant la position de ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine). Il est humiliant d'avoir à constater qu'après s'être dispensé, d'une façon si preste, des services de l'ex-ministre des Travaux pu-

blics, le premier ministre a cherché, pendant trois semaines, un successeur à cet homme, tant l'importance de ce dernier était considérable dans le cabinet. Enfin, il trouva quelqu'un auquel il ne crut pas, cependant, devoir confier la direction du ministère laissée vacant ; alors, on enleva certaines attributions au ministère des Travaux publics et l'on fabriqua un département spécial pour le nouveau ministre.

L'ex-ministre des Travaux publics a dit lui-même qu'il avait commis certaines erreurs; après avoir entendu la discussion de ce jour, et me rappelant les actes du parti libéral depuis 25 ou 30 ans, je suis convaincu que la plus grande faute que l'honorable gentleman a jamais faite, ça été de s'allier au parti de la droite. J'ose dire que, s'il était permis à l'honorable député de Sainte-Marie, sans violer le serment qu'il a prêté comme ministre, de se lever librement ici et d'exprimer toute sa pensée, il pourrait nous raconter une foule de faits qui prouveraient la vérité de ce que j'avance.

Je ne me propose pas de prolonger beaucoup cette discussion. La question a été traitée sur toutes ses faces, mais les explications de l'honorable premier ministre n'ont pas été des plus satisfaisantes, loin de là.

Nous sommes encore dans les ténèbres, mais qu'avons-nous à espérer ? A une séance précédente, l'honorable chef du gouvernement faisait au parlement et au pays cette déclaration renversante : Quelle est la position qui m'est faite ? Je suis premier ministre mais dans quelle espèce de cabinet ? Une partie des ministres favorise la protection, l'autre, le libre-échange. Quel est le grand devoir qui m'incombe ? C'est celui de concilier à tout prix ces opinions différentes, afin de conserver la direction des affaires du Canada. En vérité, je devrais accorder au pays un tarif largement protecteur, mais, en agissant ainsi, je retournerais dans l'opposition. Je ne suis pas ici pour diriger l'opinion publique. Il est passé le temps où l'on considérait comme un devoir pour un chef de gouvernement, de guider l'opinion publique, car aujourd'hui, le gouvernement se croit obligé de se plier à cette dernière, et de reconcilier toutes les factions autant que faire se peut, dans l'espérance de demeurer au timon des affaires à n'importe quel prix. Voilà le propre aveu du premier ministre. Dans ces circonstances, nous ne pouvons espérer de sa part une déclaration catégorique sur les raisons qui l'ont engagé à renvoyer de préférence l'ex-ministre des Travaux publics. Je ne veux pas m'occuper longuement des difficultés qui existent au sein du parti libéral. Pourtant, il est bon de constater que l'ex-ministre des Travaux publics a rendu de grands services au très honorable premier ministre, à l'heure où ce dernier en avait besoin, alors que ce n'était ni le nom de Laurier, ni la chance qui remportait la victoire ; c'était le temps où l'honorable monsieur avait besoin, pour son avantage particulier, d'un organisatenr dans la province de Québec. Aussi, quand j'ai lu pour la première fois la lettre que le chef de la Chambre adressait à l'ex-ministre des Travaux publics, je me suis dit : C'est un acte d'ingratitude manifeste et que je n'attendais pas de la part du chef du gouvernement. Ce dernier doit connaître mieux que moi ses obligations envers l'ex-ministre.

Nous avons constaté avec regret que l'état de santé du premier ministre, à son retour au pays, n'était pas aussi satisfaisant qu'il l'est aujourd'hui. Nous sommes heureux de ce changement. Il souffrait d'une extrême faiblesse, et c'est alors, sans doute, qu'il a reçu la visite de ces misérables conspirateurs qui avaient décidé de chasser du cabinet l'ex-ministre des Travaux publics. Que leur importait la santé de leur chef politique, pourvu qu'ils réussissent à se débarrasser de l'honorable monsieur et à recueillir sa succession avec tous les avantages qu'elle offre ? Ainsi qu'on l'a démontré à maintes reprises, ce ne sont pas les discours de l'ex-ministre qui l'ont fait renvoyer du cabinet, car, à la dernière session, nombre de partisans du gouvernement ont prononcé des harangues dans la même note. Nous n'avons entendu qu'un seul discours en faveur du libre-échange. Celui qui l'a prononcé a été nommé sénateur, en récompense de son zèle comme libre-échangiste. Il nous a quittés pour monter un échelon, en attendant qu'il reçoive une position plus élevée. On n'a pu trouver parmi tous les orateurs de la droite, à l'exception du monsieur dont je viens de parler, quelqu'un qui n'eût pas une fabrique de couteaux, de harnais, de voitures, ou des chevaux, ou des mines d'argent à protéger, selon qu'il venait de l'est, de l'ouest, de la Colombie Anglaise ou des Provinces maritimes. Tous ces discours prônaient la protection ; aucun de ces orateurs n'a été chassé du parti libéral, et l'on nous demande cependant de croire que l'ex-ministre des Travaux publics a perdu sa position parce que, dans des assemblées publiques auxquelles l'avaient invité ces messieurs eux-mêmes, il a prononcé des discours tout à fait semblables à leurs propres harangues en parlement. Cette explication manque de franchise et d'honnêteté ; elle constitue une insulte à l'intelligence d'un pays comme le Canada, gouverné d'après les principes démocratiques. Quelle sera la politique future du gouvernement ? Elle aura ce caractère d'indécision que revêt sa politique actuelle. Nous avons un cabinet dont les membres entretiennent les opinions les plus opposées sur la question vitale de la protection. L'honorable premier ministre nous a dit que ses partisans étaient à peu près également divisés ; les uns sont protectionnistes, les autres libre-échangistes. Que pouvons-nous attendre d'un gouvernement composé d'éléments aussi contraires ?

Et les manufactures du Canada, de même que ceux qui sont engagés dans le dévelop-

pement de nos mines et ont besoin de l'aide du gouvernement pour développer nos ressources naturelles en tout genre, ces gens-là attendront en vain. Ils pourront, il est vrai, recevoir quelque chose de temps à autre, mais il leur sera toujours donné à contre cœur. Des milliers d'immigrants nous arrivent aujourd'hui des Etats-Unis, ainsi que des autres parties du monde. Jamais depuis la confédération, le Canada n'a plus senti le besoin d'avoir à sa tête des administrateurs vigilants, énergiques et à larges vues. Jamais une politique ferme n'a été aussi nécessaire. Nous ne devons pas oublier que ces immigrants s'établissent dans notre Nord-Ouest qui est séparé des provinces de l'est du Canada par mille milles de montagnes qui bordent le lac Supérieur. On croirait que ces montagnes sont là pour établir la séparation naturelle entre deux nations distinctes, mais si nous devons faire l'unification de l'ouest avec l'est, c'est à nous gens de l'est d'adopter une politique vraiment nationale.

Que disent les Américains qui viennent dans notre pays? Nous disent-ils qu'ils ont quitté leur pays parce qu'ils n'en étaient plus satisfaits. Pas du tout. Ils se disent fiers des Etats-Unis, et s'ils en partent, c'est parce qu'on leur offre $50 de l'acre pour leurs terres, et qu'ils peuvent en acheter ici pour $5. Comment se fait-il qu'ils peuvent obtenir $40 et $50 de l'acre aux Etats-Unis pour leurs terres? Cela est dû à la politique fiscale du gouvernement américain, et si nous voulons procurer le contentement à ces immigrants et donner une augmentation de valeur semblable à leurs terres dans l'ouest, il nous faudra adopter une politique semblable, une politique qui développera les industries du Canada et en fera les rivales de celles que la politique protectionniste a créées aux Etats-Unis.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Je crois, M. l'Orateur, que la Chambre est maintenant convaincue que les raisons données par l'honorable premier ministre pour expliquer le renvoi ou la démission de son collègue sont très faibles et inacceptables. L'ex-ministre des Travaux publics s'est complètement justifié d'avoir prêché la doctrine protectionniste. Il n'y a aucun doute qu'il avait raison de croire qu'en agissant ainsi il exprimait le sentiment et les opinions de ses collègues. Il était justifiable de croire qu'en demandant l'adoption d'une politique nettement protectionniste, il préparait les voies à une augmentation du tarif que l'on désirait faire pendant la session suivante. Je ne veux pas discuter la question du renvoi ou de la démission de l'ex-ministre, mais constater seulement par les discours de l'honorable premier ministre et du ministre des Finances combien la politique fiscale du gouvernement est incertaine et vacillante. Le gouvernement semble ne chercher, entre autres choses, que tenir le pays dans une ignorance absolue de ses intentions. Laissez-moi, M. l'Orateur, vous donner un exemple de leur réticence. La semaine dernière quelques jeunes gens qui croyaient connaître quelque chose dans la finance, formèrent un syndicat pour acheter un certain nombre d'actions dans l'acier de la Nouvelle-Ecosse. Ils intéressèrent un certain nombre d'amis, jeunes et vieux, et achetèrent pour environ $2,000,000 de stock. La raison qu'ils donnèrent à leurs amis pour les engager à mettre leurs fonds dans l'affaire, était qu'ils avaient la promesse que le gouvernement imposerait à la session prochaine un droit beaucoup plus élevé sur le fer et l'acier, ce qui donnerait au stock de la Dominion Iron and Steel Company une augmentation de 89, 90 ou peut-être 100 par cent. Ces jeunes gens étaient probablement justifiables de croire que le gouvernement pouvait favoriser une industrie particulière sans adopter une politique de protection pour tout le pays. Mais il est bien triste de constater qu'en sept années de pouvoir, le gouvernement a tellement convaincu le pays qu'il n'avait pas de politique arrêtée, que ses amis ont pu croire que dans un cas particulier il pourrait à un moment d'avis, et afin de favoriser quelques amis, répudier ses principes libre-échangistes et adopter la protection la plus complète. La spéculation qui a eu de si désastreux résultats n'avait été inspirée que par ce manque lamentable de politique de la part du gouvernement. Ces jeunes gens ont perdu près d'un demi-million de dollars dans cette opération qu'ils n'auraient jamais entreprise si le gouvernement avait adopté une politique définie, s'était tenu à cette politique, et n'avait pas été prêt à la modifier suivant des exigences particulières. Si ces jeunes gens avaient été un peu plus vieux, et avaient eu plus d'expérience, ils auraient su que bien qu'il leur fût loisible d'avoir quelque confiance dans la politique et les promesses du gouvernement, il n'était pas sage de risquer là-dessus leur argent. Ils auraient bien juré par le gouvernement, mais non parié comme aux courses. C'était trop risqué.

Tout cela est peut-être en dehors de la question, mais la discussion porte sur la question politique et la justification des discours prononcés par l'ex-ministre des Travaux publics. Je prétends que l'ex-ministre avait droit de parler comme il a parlé. Jusqu'à un certain point, toutes ses déclarations étaient appuyées sur celles du gouvernement. Il nous a dit que ni l'honorable premier ministre, ni celui qui le remplaçait pendant son absence ne lui firent de remontrances. Ce n'est qu'au retour de l'honorable premier ministre que cette vertueuse indignation éclata tout à coup à l'égard d'un membre du cabinet qui ôsait être ouvertement protectionniste, et il fut décidé que le châtiment serait exemplaire.

Je prétends que c'est le devoir du gouvernement de faire connaître carrément et clairement quelle est sa politique; je prétends aussi que c'est se moquer du peuple et nuire au pays que de donner des réponses comme celles que l'honorable premier ministre et

l'honorable ministre des Finances ont données cette après-midi. Ils veulent apparemment nous convraincre qu'ils sont très habiles; qu'ils peuvent recevoir les délégations de marchands, de manufacturiers ou de maraîchers, et leur répondre de telle manière qu'elles repartiront croyant avoir la sympathie du ministre des Finances ou d'un autre membre du gouvernement pour leurs idées protectionnistes, tandis qu'en réalité ce membre du gouvernement se moque d'elles, et dit à part: Ai-je bien joué ces délégations et lorsqu'elles reviendront l'année prochaine je leur dirai que ce qu'elles ont cru comprendre était exactement le contraire de ce que je voulais dire.

Mais d'après moi la déclaration la plus sérieuse de l'ex-ministre des Travaux publics est celle sur laquelle il a appuyé avec emphase lorsqu'il a dit: "J'ai administré mon département honnêtement." Quel besoin y a-t-il de faire une déclaration de ce genre ? Peut-on se féliciter d'avoir administré son département honnêtement et d'avoir empêché le vol et la délapidation des deniers publics? C'est pourtant ce dont l'honorable député se glorifie et avant de reprendre son siège il répète avec plus d'emphase encore qu'il a administré son département honnêtement et a fait de son mieux pour l'empêcher d'être volé. Etait-ce la raison véritable de sa sortie du cabinet ou y avait-il quelque rapport entre ce point et sa démission?

A 10 heures 15, sur motion de l'honorable premier ministre, la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 19 mars 1903.

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

CHOIX DES COMITES PERMANENTS.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je demande la permission de présenter le rapport du comité spécial chargé de préparer la liste des membres devant composer les comités permanents de cette Chambre, laquelle se lit comme suit :

N° 1.—PRIVILEGES ET ELECTIONS.

Messieurs :

Alcorn,
Barker,
Belcourt,
Bennett,
Blair,
Borden (Halifax),
Bureau,
Carroll,
Casgrain,
Cowan,
Dugas,
Emmerson,
Fitzpatrick,
Fraser,
Geoffrion,
German,
Gourley,
Grant,
Guthrie,
Haggart,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lemieux,
Lennox,
Logan,
MacKinnon,
McCarthy,
McColl,
McIsaac,
Madore,
Malouin,
Martineau,
Monet,
Monk,
Mulock (sir William),
Morrison,
Northrup,
Porter,
Pringle,
Russell,
Sifton,
Sutherland (Essex),
Tisdale,
Wade et
Ward.—46.

M. OSLER.

N° 2.—LOIS EXPIRANTES.

Messieurs :

Archambault,
Avery,
Bazinet,
Bourbonnais,
Casgrain,
Christie,
Copp,
Earle,
Ethier,
Farquharson,
Gauvreau,
Hale,
Harwood,
Johnston (Cardwell),
Logan,
Lovell,
McCool,
Matheson,
Mayrand,
McGowan,
Meigs,
Morin,
Robinson (Elgin),
Seagram,
Turgeon et
Vrooman.—26.

N° 3.—CHEMINS DE FER, CANAUX ET TELEGRAPHES.

Messieurs :

Alcorn,
Angers,
Archambault,
Ball,
Barker,
Bazinet,
Beith,
Béland,
Belcourt,
Bell,
Bennett,
Bernier,
Bickerdike,
Birkett,
Blaine,
Blair,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Boyd,
Brock,
Broder,
Brown,
Bruce,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Calvin,
Campbell,
Cargill,
Carroll,
Carscallen,
Casgrain,
Champagne,
Charlton,
Christie,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Culbert,
Davis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Law,
Lavell,
Lavergne,
Lefurgey,
Lemieux,
Lennox,
Léonard,
Lewis,
Logan,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
MacLaren (Perth),
Maclean,
Macpherson,
McCarthy,
McColl,
McCool,
McCormick,
McCreary,
McGowan,
McGugan,
McIntosh,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Martineau,
Matheson,
Mignault,
Monet,
Monk,
Morin,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Northrup,
Oliver,
Osler,
Parmelee,
Pope,
Porter,
Power,

Douglas, Dugas, Dyment, Earle, Emmerson, Erb, Ethier, Farquharson, Fielding, Fitzpatrick, Fortier, Fowler, Fraser, Gallery, Galliher, Ganong, Gauvreau, Geoffrion, German, Gibson, Gilmour, Girard, Gould, Gourley, Grant, Guthrie, Hackett, Haggart, Hale, Harty, Harwood, Henderson, Heyd, Holmes, Hughes (Victoria), Hyman, Ingram, Johnston (Cap-Breton), Johnston (Cardwell), Johnston (Cap-Breton), Kaulbach, Kemp, Kendrey, Kidd, Lancaster, Lang, Laurier (L'Assomption), Préfontaine, Pringle, Proulx, Puttee, Reid (Grenville), Riley, Robinson (Elgin), Robinson (Northumberland), Roche (Halifax), Roche (Marquette), Rosamond, Ross (Ontario), Ross (Rimouski), Ross (Yukon), Rousseau, Russell, Schell, Scott, Sifton, Simmons, Smith (Vancouver), Smith (Wentworth), Sproule, Stephens, Stewart, Sutherland (Essex), Sutherland (Oxford), Talbot, Tarte, Thompson, Thompson (Haldimand et Monck), Thomson (Grey-nord), Tisdale, Tobin, Tolmie, Tucker, Tupper (sir C. Hibbert), Turcot, Vrooman, Wade, Ward, Wilmot, Wilson et Wright—182.

Et que le quorum du dit comité se compose de vingt-cinq membres.

N° 4.—BILLS PRIVES.

Messieurs :

Alcorn, Avery, Ball, Béland, Belcourt, Bell, Bennett, Birkett, Bourbonnais, Brock, Brodeur, Bruce, Bruneau, Calvert, Carroll, Carscallen, Casgrain, Cochrane, Cowan, Culbert, Desjardins, Douglas, Dugas, Dyment, Earle, Kidd, LaRivière, Lavell, Lavergne, LeBlanc, Lemieux, Logan, Loy, Macdonald, MacKinnon, Maclean, McCool, McCreary, McGugan, Marcil (Bagot), Meigs, Mignault, Monet, Monk, Morin, Morrison, Pope, Power, Pringle, Proulx, Ethier, Fitzpatrick, Fraser, Galliher, Gauvreau, Gibson, Gilmour, Girard, Guthrie, Hackett, Harty, Hughes (King), Johnston (Cap-Breton), Kaulbach, Kendall, Puttee, Roddick, Rosamond, Ross (Victoria), Russell, Schell, Stephens, Stewart, Sutherland (Essex), Sutherland (Oxford), Tobin, Tolton, Tucker, Turgeon et Wade.—78.

N° 5.—ORDRES PERMANENTS.

Messieurs :

Ball, Bazinet, Brown, Cargill, Clancy, Clare, Copp, Davis, Demers (Lévis), Demers (Saint-Jean), Douglas, Erb, Fortier, Gallery, Grant, Guthrie, Halliday, Hughes (Victoria), Ingram, Johnston (Cap-Breton), Kaulbach, Kendall, Lancaster, Lang, Laurier (L'Assomption), Lefurgey, Mackie, McEwen, McGugan, Marcil (Bagot), Matheson, Morin, Puttee, Reid (Ristigouche), Richardson, Roche (Marquette), Ross (Rimouski), Sherritt, Smith (Vancouver), Stewart, Tolmie, Tolton, Tupper (sir C. Hibbert), Turgeon, Vrooman, Wilmot, Wilson et Wright.—49.

Et que le quorum du dit comité se compose de sept membres.

N° 6.—IMPRESSIONS.

Messieurs :

Bennett, Casgrain, Clarke, Davis, Holmes, Hughes (Victoria), Hyman, Johnston (Cap-Breton), Johnston (Lambton), LaRivière, Lavergne, Loy, Maclean, McColl, Marcil (Bonaventure), Oliver, Parmelee, Préfontaine, Richardson, Scott, Sutherland (Oxford), Taylor, Thompson (Haldimand et Monck) et Tisdale.—24.

N° 7.—COMPTES PUBLICS.

Messieurs :

Barker, Beith, Bell, Bennett, Bickerdike, Birkett, Blain, Blair, Borden (sir Frederick), Campbell, Carbonneau, Carroll, Cartwright (sir Ric'rd), Lancaster, Laurier (L'Assomption), LeBlanc, Lennox, Léonard, Loy, MacKinnon, Maclaren (Huntingdon), Macpherson, McColl, McCreary, McIsaac, Madore,

Champagne,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Costigan,
Cowan,
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Emmerson,
Fielding,
Fitzpatrick,
Fowler,
Fraser,
Ganong,
Geoffrion,
German,
Gould,
Gourley,
Haggart,
Henderson,
Holmes,
Hughes (King),
Hughes (Victoria),
Hyman,
Kemp,
Malouin,
Monk,
Morrison,
Murray,
Northrup,
Oliver,
Porter,
Pringle,
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Yukon),
Sifton,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Tarte,
Taylor,
Thompson (Haldimand et Monck),
Thomson (Grey-nord),
Tupper (sir C. Hibbert),
Turcot,
Wade,
Ward et
Wilson.—74.

Et que vingt-un membres du comité forment le quorum.

N° 8.—BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs :

Angers,
Archambault,
Avery,
Barker,
Beith,
Béland,
Bell,
Bennett,
Bernier,
Bickerdike,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Boyd,
Brock,
Brown,
Bruce,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Calvin,
Campbell,
Carbonneau,
Cargill,
Carscallen,
Cartwright (sir Ric'rd),
Casgrain,
Champagne,
Charlton,
Christie,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Culbert,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Earle,
Emmerson,
Ethier,
Farquharson,
Fielding,
Kaulbach,
Kemp,
Kendall,
Kendrey,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavell,
Law,
Lefurgey,
Lewis,
Lovell,
Loy,
Maclaren (Huntingdon),
McCarthy,
McCormick,
McEwen,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bonaventure),
Mignault,
Monk,
Morin,
Murray,
Osler,
Paterson,
Pope,
Porter,
Power,
Préfontaine,
Puttee,
Reid (Grenville),
Reid (Ristigouche),
Richardson,
Riley,
Roche (Halifax),
Rosamond,
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria),
Ross (Yukon),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Smith (Wentworth),
Fowler,
Fraser,
Gallery,
Galliher,
Ganong,
Geoffrion,
Gibson,
Gould,
Gourley,
Haggart,
Harty,
Henderson,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King),
Hughes (Victoria),
Hyman,
Ingram,
Johnston (Lambton),
Sproule,
Stephens,
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Taylor,
Thompson (Haldimand et Monck),
Thomson (Grey-nord),
Tisdale,
Tobin,
Tolmie,
Tupper (sir C. Hibbert),
Wade,
Ward,
Wilmot,
Wilson et
Wright.—130.

Et que vingt-un membres du comité forment le quorum.

N° 9.—AGRICULTURE ET COLONISATION.

Messieurs :

Angers,
Ball,
Bazinet,
Beith,
Bell,
Bernier,
Blain,
Bourassa,
Bourbonnais,
Boyd,
Broder,
Brown,
Bureau,
Calvert,
Calvin,
Carbonneau,
Cargill,
Carscallen,
Charlton,
Clancy,
Clare,
Cochrane,
Davis,
Delisle,
Douglas,
Dugas,
Dyment,
Erb,
Ethier,
Farquharson,
Fisher,
Fortier,
Galliher,
Gauvreau,
Gilmour,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Hackett,
Halliday,
Harwood,
Henderson,
Heyd,
Hughes (King),
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Kidd,
Lang,
LaRivière,
Laurier (L'Assomption),
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacLaren (Perth),
Macpherson,
McColl,
McCool,
McCormick,
McCreary,
McEwen,
McGowan,
McGugan,
McIntosh,
McLennan,
Marcil (Bagot),
Martineau,
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Morin,
Mulock (sir William),
Oliver,
Parmelee,
Pope,
Proulx,
Reid (Grenville),
Reid (Ristigouche),
Richardson,
Robinson (Elgin),
Robinson (Northumberland),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Ross (Ontario),
Ross (Victoria),
Rousseau,
Schell,
Seagram,
Sherritt,
Simmons,
Smith (Vancouver),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Stephens,
Stewart,
Talbot,
Taylor,
Thomson (Grey-nord),
Tobin,
Tolmie,
Tolton,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,

LeBlanc, Vrooman,
Lennox, Wade,
Léonard, Wilmot,
Lewis, Wilson et
Logan, Wright.—119.
Lovell,

Et que douze membres du comité forment le quorum.

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

Que le rapport du comité spécial nommé pour préparer, avec toute la diligence possible, la liste des députés devant composer les comités permanents de cette Chambre et faire rapport de ses travaux, soit adopté.

La motion est adoptée.

DRAINAGE A TRAVERS LES VOIES FERREES.

M. M. K. COWAN (Essex-sud) : Je présente le bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer.

Quelques VOIX : Quelle est la nature de cette proposition de loi ?

M. COWAN : C'est, à quelque différence près, la copie du bill que j'ai présenté et expliqué à la dernière session. Je préfère remettre à la deuxième délibération les explications que je pourrais ajouter à celles déjà données.

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

ACTE DES POIDS ET MESURES—AMENDEMENT.

M. ARCHIBALD CAMPBELL (York-ouest) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures.

Quelques VOIX : Veuillez expliquer cette proposition.

M. CAMPBELL : Ce bill a pour but de déterminer la dimension des bidons à lait et la quantité de lait qu'ils devront contenir. En temps utile, j'expliquerai tous les détails de cette proposition de loi.

La motion est adoptée et le bill vôté en première délibération.

QUESTIONS.

COUT DU RECENSEMENT DE 1901.

M. TAYLOR :

Quel a été le coût du recensement de 1901, jusqu'au 1er mars courant ? Combien faudra-t-il dépenser encore pour terminer ce travail ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il vaudrait mieux que mon honorable ami changeât cette interpellation en une motion pour obtenir le depôt d'un rapport.

PRIX DE LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. BLAIN :

Le gouvernement a-t-il publié une circulaire faisant connaître les prix de la ficelle d'engerbage pour l'année courante ? Dans la négative, quand ces prix seront-ils connus du public ?

Le PREMIER MINISTRE : A la première question, je réponds : non. Voici ma réponse à la seconde question : quand le marché du printemps s'ouvrira pour cet article. Les fluctuations du chanvre sur le marché ont été telles, depuis quelque temps, que nous n'avons pas jugé à propos de fixer ces prix, quant à présent.

PENSION DE RETRAITE DES JUGES.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :—

Qu'il est expédient de modifier le chapitre 138 des Statuts revisés au sujet des pensions des juges, et de prescrire,—

Que tout juge de la cour Suprême du Canada ou de la cour de l'Echiquier du Canada ou de toute cour supérieure du Canada qui aura,—

(a) atteint l'âge de soixante-quinze ans et aura rempli les fonctions de ce ressort, ou de magistrat stipendiaire dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant vingt ans ou plus, ou

(b) atteint l'âge de soixante-cinq ans et aura rempli la position de ce ressort, ou de ce ressort et de juge de toute cour supérieure du Canada, pendant trente ans ou plus.

Pourra démissionner et Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau mentionnant l'âge de tel juge et la durée de ses fonctions, accorder audit juge une annuité égale au traitement de sa charge à l'époque de sa démission, à compter de la date de sa démission et devant se continuer le reste de sa vie.

La motion est adoptée.

ACTE DES PENSIONS DE RETRAITE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer les résolutions suivantes :—

1. Qu'il est expédient de modifier l'Acte des pensions du service civil et de prescrire que si la durée de service renferme une fraction d'année moindre qu'une demi-année, le service ne sera compté que pour le nombre d'années mentionnées, sans tenir compte de la fraction ; et si la durée de service renferme une fraction égale à une demi-année ou plus, la fraction sera comptée comme année entière.

2. Qu'il est expédient de ratifier toutes les allocations de retraite accordées jusqu'à présent et de les calculer d'après le mode ci-dessus.

Adopté.

SUBSIDES—BESOGNE MINISTERIELLE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Je demanderai au premier ministre quelle est la date la plus rapprochée à laquelle nous puissions espérer connaître le bill à l'effet de remanier la carte électorale, bill dont le discours du trône fait mention.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je ne saurais dire quand ce bill sera prêt, mais il le sera probablement avant longtemps. Je présenterai peut-être demain une résolution ayant trait au bill concernant l'immigration chinoise et mon honorable ami le ministre des Chemins de fer présentera, sous peu, son bill créant une commission des chemins de fer.

COUT DU RECENSEMENT DE 1901.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Lorsque j'ai inscrit à l'ordre du jour mon interpellation, le ministre des Finances m'a demandé de proposer une motion pour obtenir le dépôt des documents. J'ai voulu avoir ces renseignements pour en faire l'objet de quelques observations, au cours de la session. J'ignore pourquoi l'honorable monsieur me demande de proposer une motion lorsque je désire uniquement savoir quel a été le coût du recensement jusqu'au 1er mars 1901, et avoir un état approximatif des dépenses subséquentes. La question est simple et le ministre devrait y répondre sans exiger une demande de documents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai nullement eu l'intention de différer la communication des renseignements. Je donne à l'honorable député l'assurance qu'aussitôt après que sa motion aura été présentée, je ne tarderai pas à déposer le relevé qu'il demande.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je prie le ministre de regarder à la page 44 des comptes publics. Il verra que le coût du recensement y est donné en bloc au lieu d'être détaillé dans une colonne séparée comme autrefois. Raison de plus de répondre à l'interpellation de mon honorable ami (M. Taylor).

Le MINISTRE DES FINANCES : Si on s'est départi de l'usage j'en demanderai la raison et je la communiquerai à l'honorable député.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

M. VICTOR GEOFFRION (Chambly et Verchères) : Avant que la Chambre se forme en comité, je désire signaler à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux un état de choses dont il faut s'occuper sans tarder, il l'admettra comme moi. Il y a une voie ferrée qui, partant de Saint-Lambert, dessert les comtés de Verchères, Chambly, Yamaska et Richelieu. Ce chemin de fer a dernièrement été vendu à des spéculateurs de New-York et d'autres villes des Etats-Unis. Ceux-ci l'ont payé et ont commencé à l'exploiter, mais bientôt après, on leur a contesté devant les cours de justice la propriété de la voie ferrée et, depuis lors, le chemin a été tellement négligé qu'il est maintenant dangereux pour le public voyageur. Je connais des employés qui n'ont pas touché leur salaire depuis cinq ou six mois et il s'ensuit que l'entretien de certaines parties de la voie a été entièrement négligé. Il y a deux ou trois jours, et hier encore, j'ai reçu des dépêches et des lettres appelant mon attention sur l'état dangereux de la voie et des ponts, principalement à cette saison de l'année. Ceux qui l'ont examinée déclarent qu'à moins qu'on s'en occupe sans délai une catastrophe se produira. Inutile de citer les dispositions de la loi au ministre. Il connait cet article de l'Acte des chemins de fer qui dit que le ministre, lorsqu'on lui apprendra qu'une voie ferrée se trouve dans l'état que j'ai décrit, pourra envoyer un ingénieur avec mission d'inspecter le chemin et de faire rapport, et que, si le rapport est défavorable, le ministre pourra interdire la circulation sur ce chemin. On m'apprend également que les locomotives n'ont pas été nettoyées depuis plusieurs mois. A vrai dire, toute la voie est dans un état tel que le public craint de voyager par ce chemin de fer, tandis que les propriétaires se chamaillent entre eux, et s'il survenait un accident, nous ne saurions à qui nous en prendre. Cette voie ferrée nous a causé bien des ennuis. L'initiateur de l'entreprise a obtenu une charte et fut le premier administrateur de la compagnie. Il exproprie des cultivateurs à l'aise de leurs terrains, et plusieurs attendent encore leur indemnité. Il n'y a pas dans la province de Québec de plus belle localité. Cet homme exploita le chemin pendant quelque temps, non dans l'intérêt public, mais au mieux de ses propres intérêts. Plus tard, M. Beauchemin et d'autres personnes qui contentèrent la population s'emparèrent du chemin. Sous leur administration, il n'y avait pas lieu de se plaindre ; mais, malheureusement, ils vendirent ce chemin de fer et depuis lors, les choses ont tourné de mal en pis. J'ignore s'il reste des subventions à payer ; s'il en reste, j'espère que le ministre aura soin de ne pas les payer avant que les pauvres gens qui ont travaillé sur ce chemin aient touché leurs gages. Je signalerai particulièrement M. Lalonde, le gérant, qui a accompli des merveilles avec le peu de ressources mises à sa disposition. J'espère que le ministre aura soin de ne pas payer un sou de la subvention, tant que justice ne sera pas rendue à ces gens-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Si je comprends bien, mon honorable ami le député de Chambly-Verchères se plaint que la voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel n'est

pas propre au trafic, et il désire que le ministère envoie un de ses ingénieurs, comme le veut la loi, pour inspecter le chemin et nous dire si les renseignements que nous avons sont exacts. C'est ce que demande l'honorable député, si je comprends bien.

M. GEOFFRION : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS ET FER ET CANAUX : Si l'honorable député a l'obligeance de me donner par écrit les détails qu'on lui a fournis sur l'état de la voie, afin que je les signale à l'ingénieur qui fera l'inspection, je prendrai des mesures immédiates. Ces renseignements resteront dans les archives et je crois que, d'après l'esprit de la loi, une plainte écrite doit être faite afin de faciliter le travail de l'ingénieur ayant mission de faire l'inspection. Je lui donne l'assurance que le ministère s'occupera de la question sans délai.

M. GEOFFRION : Tout le matériel est en mauvais ordre ; cependant je fournirai, par écrit, au ministre qui les demande, tous les détails que je connais.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Pendant deux années consécutives, j'ai demandé dans cette Chambre le dépôt de documents concernant l'ancien commandant en chef de la milice du Canada. Pendant mon absence, on a déposé sur le bureau quelques documents tronqués et dénaturés, en disant que ceux dont je demandais le dépôt ne se trouvaient pas à la milice. Pendant deux années consécutives la Chambre a ordonné que ces papiers soient déposés et je demanderai au ministre de la Milice pourquoi la volonté de la Chambre n'a pas été respectée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir F. Borden) : Tout ce que je puis dire, c'est que le relevé dont parle mon honorable ami a été, je crois, préparé sous la surveillance du commandant en chef à cette l'époque. L'an dernier, j'ai ordonné de préparer un nouveau relevé et je suis surpris d'apprendre qu'il n'ait pas encore été déposé sur le bureau. J'irai aux renseignements et je pourrai fournir à l'honorable député de nouveaux éclaircissements sur les raisons qui ont empêché le dépôt du rapport.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

SUBSIDES.

En comité des subsides.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Appointements, $10,900 ; dépenses éventuelles, $15,100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les augmentations sont les augmentations statutaires ordinaires.

M. BORDEN (Halifax) : Sont-elles accordées dans tous les cas, ou seulement à quelques fonctionnaires?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans tous les cas. Nous ne faisons aucune exception quand il n'y a pas d'obstacle.

M. HUGHES (Victoria) : En est-il ainsi dans tous les ministères?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; la règle est d'accorder l'augmentation à tous ceux qui peuvent la recevoir.

Bureau du Conseil privé du Roi pour le Canada—Appointements, $31,875 ; dépenses éventuelles, $9,300.

Le PREMIER MINISTRE : La seule augmentation dans ce crédit provient des augmentations statutaires accordées aux employés, sauf à un commis de la deuxième classe cadette qui passe dans la deuxième classe.

M. INGRAM : Quel est ce commis ?

Le PREMIER MINISTRE : M. McElroy passe d'une classe à l'autre.

Ministère de la Justice—Appointements, y compris ceux d'un commis de la deuxième classe cadette à $800, et une allocation au secrétaire particulier du Solliciteur général, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $35,390 ; dépenses éventuelles, $12,370.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'augmentation est plutôt apparente que réelle. Elle provient d'une réorganisation du ministère. Lorsque nous étudierons les crédits affectés aux pénitenciers, la Chambre verra que l'augmentation est plus apparente que réelle.

M. BENNETT : Comme nous en sommes au budget du ministère de la Justice, le ministre me permettra-t-il de lui poser une question qui se rattache directement à ces crédits? Feu sir John Thompson, quand il était ministre de la Justice, a posé en principe que le gouvernement devait, pour remplir une vacance, aller chercher un juge de la cour de comté en dehors du comté où il serait appelé à siéger. Ce principe a longtemps été respecté par sir John Thompson et quelques-uns de ses successeurs, mais il a été mis de côté par le gouvernement du jour.

Le ministre croit-il qu'il est opportun, pour remplir les vacances qui existent aujourd'hui, de choisir des avocats qui exercent leur profession dans les comtés qui manquent de juges? C'est certainement ce qu'il a fait. Voyez le comté de Huron ; le juge Masson, qui était malade, est descendu du banc et le juge puisné d'alors a obtenu de l'avancement. On s'attendait qu'un avocat étranger au comté serait nommé juge de la cour de comté, cependant M. Holt, qui y pratiquait sa profession, fut choisi. Je le connais ; je sais que sa réputation au barreau était bonne et qu'il peut faire un excellent juge. Néanmoins, il s'était oc-

cupé de politique dans la division ; il était l'associé de M. Campbell, qui fut longtemps membre de cette Chambre, et souvent son nom fut proposé comme candidat à l'assemblée législative ou à la Chambre des communes.

Le ministre prend sans doute la responsabilité de ce qui se passe dans son ministère. L'autre jour, dans l'affaire de la libération de Brunet, il a dit qu'il prenait sur lui le blâme que cet acte pouvait provoquer, bien que la recommandation à la clémence ne vînt pas de lui. Posera-t-il aujourd'hui en principe que, seules, les exigences politiques lui serviront de guide dans le choix des juges ? En effet, on m'apprend que dans le comté de Huron, le juge a été choisi parmi les avocats de cette division électorale.

Pas n'est besoin de ressasser tous les arguments invoqués jadis afin de démontrer que ce principe est pernicieux. En choisissant un avocat pratiquant au barreau de l'endroit, neuf fois sur dix, vous nommez un juge qui s'est activement mêlé de politique et il s'ensuit inévitablement que le peuple voit ces nominations d'un mauvais œil. Dans Leeds et Grenville encore, le juge de la cour de comté a été choisi parmi les citoyens de Brockville, et dernièrement, dans la province d'Ontario, plusieurs commissions de juges des cours de comté ont été accordées à des avocats pratiquant au barreau dans les limites de ces comtés. Si c'est là la ligne de conduite que l'administration entend suivre, il est bon que la Chambre le sache.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je crois que le principe que défend l'honorable député, et qui veut que les juges des cours de comté soient, autant que faire se peut, choisis parmi les avocats du dehors, est très sage. J'admets volontiers que feu sir John Thompson a émis l'opinion que ces commissions devaient, autant que possible, échoir a des avocats étrangers au comté et que les différents ministres de la Justice qui lui ont succédé ont adopté cette doctrine. Cependant, que mon honorable ami parcoure la liste des nominations, et il verra que, même du temps de sir John Thompson, ce principe a plus souvent été violé que respecté. Quant à moi, j'entends me conformer à cette règle autant que possible.

M. BENNETT : J'ai par devers moi une liste des différentes nominations récentes. Quatre commissions ont été accordées depuis que le parti de l'honorable ministre est à la tête des affaires. M. Liddell pratiquait au barreau de Cornwall, quand il fut nommé juge puisné de la cour de ce comté. M. Reynolds était avocat à Brockville et M. Holt, à Goderich, et il y a aussi, M. Monk, nommé juge puisné à Hamilton, alors qu'il pratiquait au barreau de ce district. Le fauteuil du juge de la cour de comté d'York est actuellement vacant. A-t-on choisi celui qui doit le remplir ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Pas encore; pourtant mon honorable ami comprendra aisément que le principe qu'il défend n'est pas d'une application facile en ce qui a trait à cette vacance. Il serait difficile de choisir un juge en dehors de Toronto, de sorte que son principe a moins de force dans les circonstances.

Quant à la nomination de M. Holt, dont je suis personnellement responsable, elle a été faite à la demande unanime de tous les avocats du comté. Je comprends que la sympathie qui existe entre les membres du barreau, sans distinction de partis, les porte naturellement à s'entr'aider dans un cas semblable, mais sans faire trop de cas de cette considération, elle n'en est pas moins de nature à pallier la violation de la doctrine énoncée par mon honorable ami.

M. BENNETT : Il est vrai que celui qui demande une commission de juge, s'il a de l'influence, recevra l'appui du barreau de l'endroit, dont les membres désireront se débarrasser de lui pour se partager sa clientèle entre eux. Ce que je désire savoir, c'est si dorénavant il y aura un principe établi quant à ces nominations ou si chaque cas sera décidé suivant les circonstances.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui; mais je désire ajouter que je crois très sage et salutaire le principe que défend mon honorable ami.

M. BENNETT : Cependant, on s'en moque dans la pratique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On doit s'y conformer autant que possible.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce débat n'a rien à faire avec le crédit. Comme le député de Simcoe (M. Bennett) a pris la parole pour——

M. LENNOX : Le débat n'a-t-il rien à faire avec le crédit, M. le Président?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si le règlement doit être observé, nous ne pouvons pas, en discutant ce crédit, examiner la conduite du gouvernement dans la nomination des juges.

M. LENNOX : Nous en sommes sur le budget du ministère de la Justice, assurément—

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai rendu ma décision. L'article du budget que nous examinons se lit ainsi:—

Gouvernement civil—Ministère de la Justice—Appointements, y compris ceux d'un commis de la deuxième classe cadette à $800, et une allocation au secrétaire particulier du Solliciteur général, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $35,390.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que nous étudions le budget du ministère de la

Justice, et je ne comprends que ce débat ne soit pas pertinent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A proprement parler, cet article ne donne pas ouverture à cette discussion, mais je n'objecte pas.

M. LENNOX : J'étais sur le point de signaler au ministre de la Justice sa déclaration qui comporte que, autant que possible, les commissions de juges de la cour de comté devaient être accordées à des avocats du dehors. Je ne sais pourquoi cette règle ne serait pas observée et pourquoi on ne choisit pas les juges ailleurs que parmi les avocats pratiquant dans le comté. Chacun sait qu'il y a un grand nombre de sujets acceptables qui aimeraient à devenir juges des cours de comté. On m'a appris l'autre jour qu'il y avait au ministère de la Justice une liste des personnes désireuses de remplir cette fonction. Je crois savoir que certains noms sont sur cette liste depuis plusieurs années. Je ne puis comprendre qu'il soit impossible de trouver des sujets éligibles hors d'un comté. Si l'on pose un principe, il faudrait que, chaque fois qu'il est violé, le ministre de la Justice nous donnât au long les raisons de cette violation. En ce qui concerne M. Holt, je comprends que le ministre a laissé entendre que la requête de ses confrères du barreau a motivé quelque peu le choix de M. Holt. Mais il me semble que le ministre n'a pas attribué ce choix à ce seul motif. Je lui demanderai donc de dire carrément à la Chambre pourquoi, dans le cas de M. Holt, il s'est départi du salutaire principe dont il est question. Outre les arguments invoqués par le représentant de Simcoe-est (M. Bennett), on pourrait donner bien d'autres raisons de ne pas choisir dans un comté les juges qui doivent y administrer la justice. Ainsi, il arrive souvent que l'élu a une famille nombreuse, y compris plusieurs fils qui sont membres du barreau. Ou si ce ne sont pas ses fils, ce sont ses neveux ou d'autres de ses proches. C'est une cause d'embarras graves qui, pour dire le moins, éveille des méfiances dans l'esprit des autres avocats et du public en général. L'opportunité du principe n'est pas mise en doute—elle pourrait difficilement l'être. Et, sauf dans des cas particuliers, on ne peut guère contester que son application serait également opportune. Quand un cas se présente où il y a de bonnes et valables raisons de ne pas l'appliquer, du moins ces raisons peuvent être exposées carrément et avec clarté. Je ne saurais comprendre que le ministre ait, jusqu'ici, motivé l'exception qui a été faite dans le cas de M. Holt.

M. INGRAM : Quand le député de Simcoe-est a adressé la parole, je n'ai pas pu comprendre si le ministre de la Justice approuvait ce qu'il disait. Il est admis, je crois, que le ministre possède une liste des avocats de la province d'Ontario auxquels il se propose d'accorder des commissions de juge. J'aimerais savoir si le nom de M. Jackson, de la ville d'Ingersoll, est sur cette liste.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je voudrais satisfaire la curiosité de mon honorable ami (M. Ingram), mais ma mémoire ne me permet pas de dire haut-la-main le nombre de demandes reçues. D'ailleurs, je puis lui apprendre que la liste qu'il mentionne est très ancienne, qu'elle date de loin.

M. INGRAM : Si le nom de M. Joseph Jackson est inscrit sur cette liste, je recommande au ministre de le biffer immédiatement. S'il était nommé, je conseillerais au ministre de modifier la loi, ou d'en adopter une autre, afin que, lorsqu'un membre de cette Chambre sera appelé sur le banc judiciaire, il ne puisse entendre un procès en invalidation d'une élection avant que cinq ans ne soient écoulés depuis sa nomination. Une loi semblable, selon moi, servirait les fins de la justice. J'ai eu le triste privilège d'assister à l'instruction de certains procès en invalidation d'élection qui se sont déroulés récemment. Je n'ai jamais été témoin dans cette Chambre de plus de passion politique que je n'en ai vu au cours de quelques-uns de ces procès. On ne devrait pas permettre aux juges d'entendre un procès en invalidation d'élection jusqu'à ce qu'ils aient eu le temps d'oublier leurs attaches politiques.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Chaque parti a ses griefs. Dans la province de Québec, où j'habite, je n'ai jamais eu vent de rien de semblable ; mais j'ai entendu parler de cela dans Ontario, et je puis dire qu'il n'y a pas qu'un seul parti qui ait à se plaindre.

M. INGRAM : Je n'entends pas jeter de louche sur un côté ou l'autre ; mais au point de vue libéral comme au point de vue conservateur, ce que je demande est de nature à sauvegarder la dignité de la magistrature. Si nous nous reportons aux procès en invalidation d'élection, je crois que la date à laquelle ils devraient s'instruire et les jugements rendus, ainsi que les circonstances dans lesquelles ils l'ont été, suffisent pour établir le grief que des juges ont fait preuve de passion politique dans l'exercice de leurs fonctions.

M. RICHARDSON : Je demanderai au ministre de la Justice si un juge de la cour du comté de Grey a été nommé, ou si le juge puisné a obtenu de l'avancement?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Personne n'a été nommé.

M. OSLER : Malgré les explications du ministre de la Justice, je crois qu'il est opportun d'expliquer cette augmentation de près $1,500 dans le chiffre du crédit. Il n'est pas nécessaire d'attendre l'examen du budget d'un autre ministère ou l'étude d'un autre crédit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je rendrai volontiers compte de cette augmentation. D'abord, un commis de première classe, M. Gisborne, a été nommé premier commis.

M. OSLER : Où était-il auparavant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il était au ministère depuis dix ou douze ans. Il méritait certainement de l'avancement. L'augmentation statutaire de $50 a été accordée à chacun des trois commis de première classe, MM. Chisholm, Narraway et Clarke. L'augmentation statutaire de $50 a également été accordée à quatre commis de deuxième classe, MM. Mullen, Burpee, Verret et Harris. Un commis de la deuxième classe cadette touchera aussi $50 de plus, et deux messagers recevront chacun $30 de plus. En outre, M. Creighton, comptable au pénitencier de Kingston, est rendu au ministère et n'a pas été remplacé là-bas.

M. TAYLOR : Il y a, je crois, au ministère de la Justice, sept commis de première classe et trois seulement recevront l'augmentation statutaire. Pour quelle raison?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Chaque commis du ministère de la Justice qui a droit à l'augmentation la reçoit. Les autres dont parle l'honorable gentleman (M. Taylor) touchent les appointements les plus élevés de leur classe et ne peuvent, par conséquent, recevoir d'augmentation.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire apprendre du ministre de la Justice si la nomination d'un juge d'une cour de comté, dans la province du Manitoba, a été différée?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre veut-il nous expliquer cela?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit de nommer un juge pour remplir la vacance créée par le départ de M. le juge Prendergast, qui est descendu du banc de la cour de comté pour monter sur le banc de la cour Supérieure.

M. BORDEN (Halifax) : Je savais qu'il y avait une vacance depuis longtemps. J'aimerais savoir depuis combien de temps et pourquoi ce siège a été vacant si longtemps.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais préciser la longueur du temps, mais je crois qu'il y aura bientôt un an. Dans l'intervalle, les fonctions ont été remplies par un autre juge d'une cour de comté qui m'a paru s'acquitter de ses devoirs d'une manière satisfaisante; c'est pour ce motif que la nomination d'un juge a été différée.

M. BORDEN (Halifax) : Ce motif me paraît bien étrange. Je suppose que ce juge est encore aussi en état de remplir ces fonctions qu'il l'était auparavant. Si cette raison est valable, elle justifierait le gouvernement de ne pas faire de nomination. Y a-t-il des exigences politiques?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas à ma connaissance.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, mon honorable ami devrait avoir un collaborateur. Evidemment, il n'est pas en état de s'acquitter de ses fonctions. Comment ! On dit ouvertement dans l'ouest que, si cette vacance n'a pas été remplie, c'est que celui qui était désigné pour occuper ce poste représentait un collège électoral douteux et que ce gouvernement de connivence avec l'opposition au Manitoba, a laissé la charge vacante et desservi le public, à seule fin de rendre service à l'opposition de la province du Manitoba. Rien ne s'oppose à ce que nous acceptions cette explication, à moins que le ministre de la Justice puisse nous donner de meilleurs éclaircissements que ceux qu'il nous a fournis touchant son inaction. La charge de juge d'une cour de comté est vacante et cette vacance dure depuis un an. Nous demandons des éclaircissements au ministre de la Justice, et tout ce qu'il peut dire c'est qu'un autre juge d'une cour de comté a pu remplir les fonctions du juge qui a été appelé sur le banc de la cour Supérieure. Vraiment, le gouvernement n'entend pas garder cette attitude devant le pays. J'espère qu'avant que ce crédit soit adopté mon honorable ami tentera—je sais que la tâche est rude—de fournir à la Chambre et au pays une meilleure explication que celle qu'il nous a donnée jusqu'ici. Nous ne sommes pas sans connaître le véritable mobile de cette conduite, mais le ministre ne fera-t-il pas des efforts pour invoquer une raison plausible, au moins. Jusqu'ici, il n'a pas fourni de raison valable et, pour l'honneur du ministère de la Justice et de ses traditions, j'aimerais que mon honorable ami fît une nouvelle tentative.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crains beaucoup de ne pouvoir donner satisfaction à mon honorable ami. Il connaît, dit-il, le véritable mobile de notre conduite, et il me demande de lui fournir une raison plausible. Je ne crois pas pouvoir obtempérer à sa requête.

M. ROCHE (Marquette) : Je puis peut-être jeter un peu de lumière sur ce point.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Merci.

M. ROCHE (Marquette) : Je ne crois guère à la sincérité du ministre de la Justice, quand il déclare que la politique n'a rien à faire là-dedans.

Je demeure dans la même ville et dans le même comté que le monsieur qui a été appelé à remplir cette position vacante de juge, et il est bien connu que les exigences politiques sont la seule cause du long retard apporté à remplir cette vacance.

J'ai actuellement sur l'ordre du jour une question à laquelle le ministre de la Jus-

tice sera appelé à répondre. Je crois que c'est le 21 février 1902, que l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) demanda, dans cette Chambre, quand le gouvernement avait l'intention de nommer un successeur au juge Prendergast nommé à la cour Supérieure, et le ministre de la Justice lui répondit : " Dans un avenir très rapproché." Environ six semaines plus tard, je posai la même question, et le ministre de la Justice répondit : " Immédiatement après la clôture de la session." Nous avons attendu la réalisation de cette promesse avec la plus vive impatience, et je crois que le ministre de la Justice n'est pas en possession de tous les faits concernant cette affaire, quand il dit que le juge appelé à faire l'ouvrage n'a formulé aucune plainte, car ce monsieur, qui est le juge Walker, de Winnipeg, a déclaré, au cours d'une entrevue accordée à un journaliste de Winnipeg, qu'il était surchargé d'ouvrage et incapable de prendre ses vacances. Il est à notre connaissance que plus d'une douzaine de causes ont dû être remises d'un terme à l'autre, vu l'impossibilité dans laquelle il s'est trouvé d'en prendre connaissance sans obtenir de l'aide de la part de ses autres collègues. Cette entrevue a été publiée l'automne dernier dans un journal de Winnipeg.

Voici maintenant la raison du retard apporté à remplir cette vacance. M. Myers, qui a été appelé à remplir cette position, est un de mes concitoyens. La position lui était promise dès l'automne dernier ; tous ses amis politiques savaient la chose, et il l'avait lui-même laissé entendre. Je n'adresse aucun reproche au ministre de la Justice, car je sais qu'il a agi d'après les conseils du ministre de l'Intérieur, qui se dit chargé de surveiller les intérêts de l'ouest, et qui a exercé toute son influence dans le but de laisser la position vacante pour M. Myers, jusqu'à ce qu'il fut impossible de lui choisir un successeur et de faire une élection avant la dernière session de la législature. M. Myers n'a été nommé qu'au commencement de l'année, et le gouvernement du Manitoba s'est trouvé dans l'impossibilité de faire une élection partielle dans cette division électorale avant la dernière session. La conduite du ministre de la Justice dans cette affaire a eu pour résultat d'entraver l'administration de la justice au Manitoba. Comme je viens de le dire, plusieures causes dûrent être remises d'un terme à l'autre ; et à part cela, la population du comté de Minnédosa s'est trouvée privée de son droit d'être représentée dans la législature durant la dernière session. Ce privilège lui a été refusé, simplement parce que le ministre de la Justice n'a pas jugé à propos, l'automne dernier, d'appeler à cette position celui qu'il avait décidé depuis longtemps d'y nommer, mais dont il a retardé la nomination jusqu'au commencement de cette année, empêchant ainsi une élection partielle d'avoir lieu dans ce comté, car il savait qu'un adversaire politique y serait élu. Voilà, à mon avis, la véritable raison de ce retard, et si le ministre de la Justice l'ignore, il n'en est pas de même du ministre de l'Intérieur.

M. BENNETT : Puisque le député de Marquette (M. Roche) a fait connaître à la Chambre la cause du retard apporté à faire cette nomination dans ce comté, il serait peut-être intéressant de savoir comment il se fait que M. Holt a été nommé dans le comté de Huron, car je crois que le ministre de la Justice n'est pas au courant de tous les faits. L'honorable ministre est un avocat distingué, il occupe une haute position au barreau, et il est malheureux qu'au moment de couronner sa carrière en qualité de ministre de la Justice de ce pays, il soit forcé à chaque instant de se plier aux exigences politiques. L'année dernière, il a répondu bien clairement au député de Marquette que la position serait remplie sans retard. Pourquoi n'a-t-il pas rempli sa promesse ? Il est bien évident que la seule raison de son retard, c'est qu'il a voulu satisfaire les exigences politiques de ses amis libéraux du Manitoba.

L'honorable ministre n'est pas sans se douter de la chose, mais qu'il me permette quand même de lui dire pourquoi on a mis de côté dans le comté de Huron, la règle invariablement suivie relativement à ces nominations. Je comprends qu'il est obligé de faire semblant d'ignorer une foule de choses sur cette question. Voici les faits: Un M. Cameron voulait absolument être candidat à la législature, mais M. Holt avait lui aussi les mêmes aspirations, et le sentiment populaire paraissait favorable à ce dernier. M. Cameron était, malheureusement, au courant d'une foule de choses concernant le ministère du Commerce en particulier. C'est lui qui avait réussi à étouffer l'enquête Cook. C'est ce même M. Cameron qui était en possession de tous les faits concernant cette affaire, et c'est encore lui avait menacé le gouvernement, ici et à Toronto, de tout dévoiler relativement à cette enquête Cook, s'il n'était pas choisi comme candidat libéral dans Huron-ouest. L'honorable ministre de l'Intérieur était peut-être au courant de ces faits. Dans tous les cas, s'il n'en a pas entendu parler, la chose était de notoriété publique, non seulement dans le comté de Huron, mais dans tout l'ouest d'Ontario.

Il est certain que si l'honorable ministre veut se créer une réputation dans la haute position qu'il occupe, il lui faudra faire preuve de plus de fermeté. Qu'il mette les exigences de parti de côté, et qu'il s'affirme. Le juge Morgan, de la cour de comté, aspire à monter en grade, et l'on devra faire des démarches à cet effet auprès de l'honorable ministre, si on ne l'a fait déjà. Il est de notoriété publique que le juge Morgan s'est occupé de politique dans les intérêts de l'honorable M. Davis, et qu'il a fait, en faveur du parti libéral, certaines choses qui n'au-

raient jamais dû être faites par un homme de sa position. Sa conduite a eu pour résultat de jeter du discrédit sur la magistrature de ce pays. Le juge Morgan, dans son désir évident de servir les intérêts du parti libéral dans la législature, avait fait une déclaration dont les orateurs libéraux se servaient dans tout le comté, et nous avons vu, spectacle extraordinaire, le candidat conservateur affirmer que cette déclaration était un tissu de faussetés, et inviter ce juge à venir défendre sa position devant le public. Je parle de la chose en connaissance de cause, car j'étais moi-même dans le comté. Malgré cela, les exigences de parti vont peut-être forcer la main au ministre de la Justice et lui arracher la nomination du juge Morgan à la position qu'il ambitionne d'obtenir. Pour l'honneur de la magistrature de ce pays, j'espère que l'honorable ministre de la Justice saura s'élever au-dessus des considérations de parti quand il s'agira de nommer un juge de la cour Supérieure dans le comté d'York.

M. BOYD : Avant que cet item soit adopté, il me semble que le ministre de la Justice devrait fournir à la Chambre une explication plus satisfaisante que celle qu'il a déjà donnée relativement au retard apporté dans la nomination d'un juge au Manitoba. Je dois dire à mon honorable ami que ce que l'on pense de sa conduite dans cette affaire, dans le public du Manitoba, est loin de lui faire honneur. Je crois bien sincèrement que ce sont ses amis politiques dans cette Chambre qui l'on empêché de faire ce qu'il aurait dû faire au sujet de la nomination dont on se plaint. S'il y a une chose sur laquelle nous devons compter, n'est-ce pas, M. l'Orateur, sur les déclarations faites dans cette Chambre par les ministres de la Couronne en réponse aux questions qui leur sont posées ?

Dans deux circonstances, le ministre de la Justice a déclaré que cette nomination allait se faire sans retard, et je crois qu'en parlant ainsi il était sincère; cependant, elle n'en fut pas moins retardée jusqu'à quelques semaines avant l'ouverture de la législature du Manitoba, jusqu'à une date suffisamment rapprochée de cet événement pour rendre une élection partielle impossible dans le comté de Minnedosa, et pour la raison énoncée par le député de Marquette (M. Roche), ce comté resta sans représentant dans la législature du Manitoba, durant la dernière session, qui se termine aujourd'hui même. Je me permets de demander à l'élément honnête de cette Chambre qui accorde son appui au gouvernement, s'il est juste que l'on se serve de la magistrature de ce pays pour promouvoir les intérêts politiques du parti dans les différentes provinces du Canada? Il me ferait plaisir de voir un membre de la droite, ou un ministre de la Couronne, se lever pour défendre la conduite du gouvernement dans cette affaire, et le peuple du Manitoba serait heureux d'obtenir une explication à ce sujet et plus particulièrement de la part du ministre de la Justice, qui occupe une position si importante dans les rangs du parti libéral. J'ai toujours considéré que l'honorable ministre avait devant lui un avenir des plus brillants, mais ce n'est pas avec des explications dans le genre de celles qu'il a fournies au comité cet après-midi qu'il augmentera sa réputation.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre de la Justice aimerait peut-être à savoir ce qu'il a réellement dit à ce sujet, l'année dernière. Je n'ai pu trouver à quelle date il a été fait allusion pour la première fois à cette question, mais je vois que le 6 de mai, l'honorable député de Marquette (M. Roche) s'exprimait comme suit :

> Si je ne me trompe, il y a une vacance dans la magistrature du Manitoba, par suite de la nomination du juge Prendergast à la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest. Il y a six semaines, l'honorable représentant de Provencher (M. LaRivière), a demandé au ministre de la Justice si le gouvernement se proposait de nommer un autre juge, et le ministre a répondu que cete nomination serait faite sans retard. Ce juge a-t-il été nommé ? Et si le gouvernement n'a pas encore rempli cette vacance, se propose-t-il de nommer immédiatement un autre juge ?
>
> Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.
>
> M. ROCHE (Marquette) : Tout de suite ?
>
> Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me faut attendre la fin de la session pour étudier cette question.

La session s'est terminée vers le 23 mai et mon honorable ami n'a pas fait la nomination avant quelle date ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le 3 janvier.

M. BORDEN (Halifax) : Si ce que l'on a dit en comité, et qui n'a pas été contredit par l'honorable ministre de la Justice, est vrai ; s'il est vrai que des causes ont dû être remises devant la cour de comté, et s'il est vrai que le juge de cette cour s'est plaint que l'administration de la justice en souffrait, il est évident que la Chambre ne peut se contenter des explication déjà fournies par mon honorable ami sur cette question. On a laissé entendre dans tout le pays, que dans maintes circonstances le gouvernement actuel avait été disposé à se laisser guider, dans la décision de questions concernant l'administration de la justice, par des motifs d'intérêt politique, et je crois que nous en avons, dans le cas actuel, un des exemples les plus regrettables. Le ministre de la Justice n'a pas un mot à dire pour sa défense. Il ne voudra certainement pas prétendre qu'il leur a fallu toute une année pour nommer M. Myers à cette position. Le député de Marquette a déclaré, sans que cela soit contredit par le ministre de la Justice, qu'au Manitoba, on s'attend à la nomination de M. Myers depuis près d'un an, comme on sait que cette nomination a été retardée, parce qu'il n'était pas dans l'intérêt du parti libéral d'avoir une élection partielle dans cette di-

vision électorale pour le moment. Maintenant, si cette accusation est fondée, et l'honorable ministre ne l'a pas contredite, je dis qu'il est rien moins que disgracieux de retarder la nomination d'un juge durant près d'une année, pour empêcher qu'un comté change d'allégéance politique, et que le comté de Minnedosa, nominalement représenté par M. Myers, se trouve sans député durant la session qui vient de se terminer. L'honorable ministre ferait mieux de laisser ce crédit en suspens jusqu'au retour du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui pourra nous fournir les renseignements nécessaires. Mon honorable ami paraît incapable de nous renseigner sur ce point et le ministre de l'Intérieur nous apprendra peut-être quelque chose de nouveau. Il est évident que des explications plus complètes sont nécessaires sur ce qui a eu lieu, ou plutôt sur ce qui n'a pas eu lieu, avant que ce crédit soit adopté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les inconvénients que l'on prétend être résultés de cette vacance, au point de vue de l'administration de la justice, sont loin d'être aussi graves qu'on veut le laisser entendre, du moins si je dois en juger par les renseignements fournis au ministère de la Justice. Comme l'honorable député de Marquette a visité ce comté personnellement, il est possible que sa prétention soit exacte, cependant, je dois ajouter que le juge Prud'homme a été nommé dans le but d'aider au juge Walker, et le ministère de la Justice n'a jamais reçu une seule plainte au sujet de l'administration de la justice dans cette partie du pays. Si le juge Walker avait à se plaindre de quelque chose, il me semble qu'il aurait dû s'adresser au ministère de la Justice et non aux journaux. Quant au délai survenu dans la nomination, il est bien vrai que lorsque l'année dernière j'ai déclaré qu'elle se ferait immédiatement, j'étais loin de m'attendre que la chose retarderait aussi longtemps. J'ignorais complètement que M. Myers eut quelque chose à faire avec le comté de Marquette, et j'espère que la Chambre acceptera ma déclaration sur ce point. Je savais qu'il représentait le comté de Marquette à la législature, mais je n'ai jamais cru que les considérations politiques eussent quelque chose à faire dans la question. J'ai même songé à une autre personne pour remplir cette position. D'autres noms furent sans doute suggérés, mais, pour ma part, ce n'est pas à M. Myers que j'ai d'abord songé.

Mon honorable ami (M. Roche) doit comprendre que je ne puis connaître personnellement tous les avocats du pays, et quand il s'agit de nommer quelqu'un à la position importante de juge, il me faut prendre des renseignements sur les aptitudes et les qualités de celui que l'on a l'intention de nommer. Dans un cas de ce genre, il me semble que je dois m'en rapporter, dans une large mesure, à l'avis de ceux de mes collègues qui représentent les différentes provinces. Si un ministre, venant d'une province en particulier, me propose un nom, et qu'après enquête je constate que la personne ainsi proposée est digne de remplir la position, il ne me reste guère autre chose à faire que de la nommer. Si je dois voir à ce que le candidat possède les qualités voulues pour remplir la position, je crois devoir laisser à mes collègues le soin de le désigner.

Les honorables députés se sont beaucoup plaint du délai. Au point de vue de la critique des actes du gouvernement, l'histoire politique de ce pays semble dater de 1896 pour les honorables députés de la gauche. Je ne veux pas faire de l'histoire ancienne. Personnellement je n'ai pas à me plaindre du ton de la discussion, ou de la manière dont j'ai été traité, mais je me permettrai de rappeler à ces messieurs les délais qui accompagnèrent la nomination de M. Masson à la position de juge de la cour de comté de Huron, ainsi que des circonstances dans lesquelles cette nomination fut faite. Encore une fois, ce n'est pas mon intention de fouiller le passé pour y trouver la justification de ma conduite, car je considère que c'est là une bien pauvre tactique. L'honorable député (M. Roché) connaît maintenant tous les faits. Si j'ai failli à mon devoir, je dois en supporter les conséquences. Je n'ai pas l'habitude de demander au ministre de l'Intérieur, ou à aucun autre de mes collègues, de me défendre quand je commets une erreur. Je dois prendre la responsabilité de mes actes, et on n'a pas à s'occuper de savoir à la demande de qui je puis avoir agi. Je suis responsable de ce que j'ai fait et je demande à personne de me défendre. J'ai exposé à la Chambre les raisons de ma conduite, et j'en prends personnellement la responsabilité, sans vouloir chercher à puiser à d'autres sources de meilleurs moyens de défense.

M. BENNETT : L'honorable ministre de la Justice n'a pas eu la main heureuse en faisant allusion au cas de M. Masson. Les faits concernant cette nomination sont les suivants: une certaine législation, adoptée par le gouvernement d'Ontario, aurait eu pour résultat de priver M. Masson de sa commission, mais, depuis que les libéraux sont arrivés au pouvoir, ils ont révoqué cette loi, et le mal dont on se plaignait, c'est-à-dire, qu'il existait un trop grand nombre de juges puinés dans Ontario, s'est encore accentué, par le fait que le gouvernement actuel a trouvé moyen de nommer plusieurs de ces nouveaux juges.

M. HOLMES : Ce que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a cru devoir insinuer au sujet de la nomination de M. Holt est absolument dénué de tout fondement, c'est une pure invention de sa part. Si ses arguments sur d'autres questions ne sont pas plus exacts que dans le cas actuel, il n'y a pas grand confiance à ajouter à ce

qu'il dit. L'honorable député nous a dit que c'était la rumeur courante dans Ontario——

M. BENNETT : La rumeur courant vaut tout autant que votre parole.

M. HOLMES : Or, pour dire la vérité, ce n'était pas la rumeur courante dans Ontario. M. M. C. Cameron fut choisi par la convention la plus nombreuse qui se soit jamais tenue dans ce comté. M. Holt n'a jamais été candidat dans le comté de Huron. Il a lui-même manifesté le désir de ne pas l'être, et, vu sa décision bien arrêtée et bien connue de n'accepter la candidature pour aucune considération, son nom ne fut pas même mentionné à la convention, car les gens savaient que c'était inutile. Si, comme le prétend l'honorable député de Simcoe-est, M. Cameron connaissait tous les faits, comment se fait-il que les conservateurs n'aient pas jugé à propos d'essayer de le faire parler lors de son séjour dans la ville d'Ottawa. Ils ont perdu là une excellente occasion. Dans tous les cas, quand l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) veut laisser entendre qu'il y a du louche dans toute cette affaire, il se rend coupable d'une insulte gratuite.

M. ROCHE (Marquette) : Une autre différence entre le cas de M. Masson et celui de M. Myers, c'est que dans le premier cas le ministre de la Justice a déclaré formellement durant la dernière session, que la nomination se ferait sans délai, tandis que dans l'autre cas il n'y a jamais eu aucune promesse de cette nature. L'honorable ministre de la Justice n'a fait valoir aucune bonne raison pour justifier sa conduite. J'ai fait connaître la véritable raison de ce délai, et elle n'a pas été contredite. L'honorable ministre nous dit qu'il avait un autre nom à l'esprit, et ce doit être celui de M. Royal, de Saint-Boniface, qui ne se gênait pas de déclarer, à qui voulait l'entendre, qu'on lui avait promis la position. Quand cette rumeur parvint aux oreilles de M. Myers, il se rendit en toute hâte à Winnipeg, réunit ses principaux amis politiques, provoqua un mouvement d'agitation en sa faveur et fit exercer une telle pression sur le gouvernement, qu'il réussit à lui arracher une promesse de nomination pour le mois de septembre suivant. Dans l'intervalle, quelques-uns de ses amis politiques, après s'être consultés entre eux, en arrivèrent à la conclusion qu'il n'était pas à propos d'ouvrir le comté de Minnedosa, et l'on demanda, en conséquence, à M. Myers d'attendre jusqu'au commencement de l'année, alors qu'il serait trop tard pour faire une élection partielle. Ce dernier se rendit à leur demande. Il invoqua lui-même ouvertement cette raison pour justifier le délai, et il prît en même temps les mesures nécessaires pour être en état d'accepter la position de juge au commencement de l'année.

Maintenant, comme je l'ai dit, il est certain que le juge Walker était surchargé d'ouvrage. J'ignore quels sont les faits en la possession du ministre de la Justice à ce sujet, et ce n'est pas mon intention de discuter l'à-propos de l'entrevue accordée aux journaux par le juge Walker. Je ne crois pas que cette entrevue ait été accordée volontairement de sa part, mais il est certain que les causes dûrent être remises d'un terme à l'autre, et c'est pour cette raison qu'il déclara, dans son entrevue, qu'il lui était physiquement impossible de prendre seul connaissance de toutes ces causes. Ce surcroit d'ouvrage l'empêcha de prendre ses vacances, et il ne peut y avoir l'ombre d'un doute qu'il a trop à faire. Tous ceux qui demeurent à Winnipeg ou dans la province du Manitoba savent que ce que je dis là est absolument vrai. Or, M. l'Orateur, ce mode de procéder est tout à fait pernicieux. S'il y a un ministère d'où la politique doit être exclue, c'est bien le ministère de la Justice. Il est regrettable que les personnes intéressées dans des procédures pendantes voient leurs causes remises d'un terme à l'autre, et soient obligées de supporter des pertes sérieuses résultant de ce fait, simplement pour satisfaire les exigences politiques du gouvernement actuel. Je ne vois pas de raison, et le gouvernement n'en a invoqué aucune pour justifier le retard de près d'une année, apporté à remplir cette vacance, si ce n'est celle de satisfaire les besoins du parti libéral dans la province du Manitoba.

Gouvernement civil—Ministère de la Milice et Défense—Salaires, y compris A. O. Lambert à $800, nonobstant les dispositions de l'Acte du Service civil, $43,300 ; dépenses casuelles, $10,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Je propose que ce crédit soit réduit de $2,000, vu que depuis la préparation de ces crédits, un commis de première classe a été mis à la retraite. Ce crédit comprend des augmentations statutaires s'élevant en tout à $1,490.

Ce sont les augmentations d'usage, faites sous l'empire de la loi, sauf dans deux cas où il y a eu avancement d'une classe à l'autre, et un troisième cas, celui de M. A. O. Lambert, qui reçoit $100 au lieu de $50, parce qu'on me l'a signalé comme un employé de grand mérite, ne touchant que $700 de traitement annuel. Le crédit des dépenses imprévues accuse $1,000 d'augmentation, et ce crédit figurera à l'avenir au budget, surtout à l'article des impressions et de la papeterie. Je propose que le chiffre de $48,300 soit réduit à $46,300.

M. TAYLOR : Quel est ce commis de première classe qui est retraité et pourquoi? Quel âge a-t-il?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est M. Benjamin Sulte. Il

est âgé de 62 ans; il compte plus de 35 années de service et il désirait prendre sa retraite, pour raisons de santé.

M. TAYLOR : M. Lambert a-t-il subi les examens de rigueur pour les employés publics?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Il lui est accordé une augmentation de $100 au lieu de $50, et il faut que la chose soit spécifiée à cet article du budget.

M. INGRAM : Cet article renferme-t-il la dépense relative aux frais de route du ministre?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. INGRAM: Cette dépense atteint $1,000, pour le dernier exercice; c'est un chiffre assez remarquable.. Et à ce sujet, il est bon de rappeler aux ministres qu'il reste encore quelques pécheurs. Autrefois, ces messieurs critiquaient le chiffre élevé des dépenses relatives au louage de voitures, et cependant la chose continue toujours comme par le passé. Les frais du ministre de la Milice atteignent $96, et le ministre des Finances y figure pour un assez fort montant.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis enchanté de pouvoir donner les éclaircissements voulus à ce sujet, en ce qui me concerne. Le premier jour de la visite du duc et de la duchesse de Cornwall et York, j'eus le malheur de me casser la jambe. Je tenais beaucoup à assister aux différentes revues militaires qui eurent lieu plus tard. Au bout de trois semaines je pus sortir, non sans de graves risques, et dans l'impuissance où j'étais de marcher, j'ai cru que le pays ne verrait pas d'un mauvais œil cette dépense que j'ai dû faire pour louage de voitures.

M. INGRAM : Je ne songe nullement à reprocher aux ministres pareille dépense, quand elle se maintient dans des bornes légitimes; seulement, je tiens à leur rappeler certains arguments qui leur étaient familiers autrefois.

Ministère du Secrétaire d'Etat, $47,940.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toutes les augmentations sont conformes à la loi, sauf relativement à M. Baker, en faveur duquel le ministre recommande $100 d'augmentation.

Le chiffre de dépenses casuelles s'est quelque peu gonflé, par suite de la plus grande quantité d'impressions et de papeterie ; et cela tient à ce que la besogne du ministère, se rattachant à l'émission des brevets s'est fortement accrue, bien que le nombre d'employés soit resté stationnaire, sans que la dépense ait sensiblement augmenté.

M. WILSON : Depuis combien de temps M. Baker est-il au service du ministère et pourquoi lui accorde-t-on cette augmentation de $100?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le secrétaire d'Etat m'a transmis un mémoire, où il dit qu'abstraction faite des dix commis qui reçoivent l'augmentation stipulée par la loi, il n'y a pas d'autre changement dans les traitements que cette somme supplémentaire de $50 accordée à M. Baker. C'est un employé de troisième classe, et un sténographe fort compétent, qui, à ce titre, travaille souvent au bureau jusqu'à six heures du soir et quelquefois plus tard.

M. TAYLOR : Le ministre affirme que le gonflement des dépenses casuelles est dû aux impressions et à la papeterie. L'année dernière, cet article accusait une augmentation de $500, tandis que l'item des dépenses diverses en accusait une de $1,400. Il s'agit, sans doute, ici, de cire à cacheter, d'estampilles, etc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Probablement, cette augmentation s'expliquerait, dans une certaine mesure, par la consommation de cire à cacheter. Ainsi, d'après l'état que m'a fourni le ministre, il a été reçu au ministère, en 1896, 11,071 lettres, tandis que l'année dernière, on en a reçu 29,000. De sorte que si ce gonflement de dépense s'explique en partie par la consommation de cire à cacheter, ce serait sans doute, une dépense judicieuse, puisqu'il convient de cacheter les lettres officielles. Ce ministère tend de plus en plus à se suffire à lui-même, puisque, d'après le mémoire, les recettes du bureau, qui, en 1896, s'élevaient à $8,776, ont atteint, l'année dernière, le chiffre de $35,800, tandis que, pour l'exercice en cours, elles accusent, jusqu'à fin de février, $31,000. Ce qui prouve que la besogne du ministère s'est accrue dans de fortes proportions, et que l'augmentation des dépenses est minime relativement à l'accroissement des recettes.

Branche des impressions et de la papeterie publiques, $40,840.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le secrétaire d'Etat m'informe que, dans son ministère, les traitements sont, pour ainsi dire, demeurés stationnaires, bien que l'article semble indiquer une augmentation. Cela s'explique par le fait que trois commis, dont les traitements avaient été payés jusqu'ici à même le crédit affecté au personnel de la Chambre des communes, ont été transférés au bureau d'imprimerie, et cela en conformité d'une recommandation d'un comité de la Chambre, qui a jugé que la besogne de ces employés relevait plutôt du bureau d'imprimerie que de la Chambre des communes.

M. WILSON : Expliquez-nous l'item des $800 accordés à M. Foran.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Foran est le gardien du bureau d'imprimerie

et ses appointements sont portés de $700 à $800.

Bureau du contrôleur de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, $12,550.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Il n'y a pas d'autre augmentation de traitement que celles prévues par la loi.

Administration publique—Bureau de l'auditeur général—Traitements, $33,562.50 ; dépenses, casuelles, $10,000.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Cet article représente les augmentations statutaires ordinaires, outre quelques nouvelles dépenses casuelles devenues nécessaires, de l'avis de l'auditeur général, par l'accroissement de besogne survenue au ministère.

Administration publique—Traitements du ministère des Finances et du bureau de la trésorerie—Les traitements du personnel du ministère peuvent être remaniés et il peut se faire de nouvelles nominations, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service public, $52,340.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je demande à la Chambre de m'accorder le même privilège qu'elle m'a conféré ces années passées, et cela avec d'excellents résultats ; et je puis assurer la Chambre que je veillerai à l'emploi judicieux de ce crédit avec autant de zèle que j'y en ai mis par le passé. Et tout d'abord, afin de couper court à tout malentendu, je dois déclarer que, dans mon ministère, il n'est pas un seul commis qui n'ait subi l'examen de rigueur pour les employés publics. Il y a une couple de messagers qui n'ont pas encore passé cet examen. Profitant de la latitude qu'on m'avait déjà accordée, j'ai employé une ou deux personnes temporairement jusqu'à l'époque des examens, mais j'ai exigé que ces individus se conformassent à la règle à cet égard, ce qu'ils ont fait. Je m'efforce de réformer le service du ministère, en y faisant entrer un certain nombre de jeunes gens, en remplacement de fonctionnaires que la mort a enlevés ou qui ont été retraités. Il est quelquefois avantageux le donner à quelques-uns de ces jeunes gens une rémunération un peu plus élevée que celle stipulée par la loi du service public. Jadis, il n'y avait pas de classe intermédiaire entre celle du commis temporaire à $400 et la deuxième classe où les commis reçoivent le minimum de $1,100. Nous avons comblé cette lacune en créant la troisième classe ou deuxième classe cadette. Or, le commis de la deuxième classe cadette ne peut recevoir, au début, que $600. Il se présente quelquefois un candidat fort compétent, qui hésiterait à donner ses services pour $600, mais qui accepterait volontiers $700 ou $800. S'il est impossible d'obtenir ses services à ce prix, force nous est de le nommer commis de deuxième classe, aux appointements de $1,100. Voici un autre exemple : je voulais obtenir les services d'un homme expérimenté dans les affaires de banques, et naturellement je dirigeai mes recherches parmi les employés de banques. Je trouvai un employé jouissant d'une longue expérience acquise dans les banques autorisées. Or, cela va sans dire, il n'avait pas subi l'examen du service public.

M. WILSON : Quel âge avait-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Trente-cinq ou quarante ans; il était entré, tout jeune, au service d'une banque. Aux termes de la loi du service public, il était inéligible, puisqu'il avait dépassé la limite d'âge prescrite par cette loi. Or, on en conviendra, un individu doué de pareille expérience était admirablement apte à ces fonctions. Il fut, toutefois, nommé à un emploi, mais depuis, il a quitté le service, ayant trouvé au dehors un emploi plus rémunérateur. Il se peut que je désire faire de nouveau semblable nomination, et s'il m'était possible de rencontrer un individu possédant une longue expérience des affaires de banques, ce serait là une ample garantie de ses aptitudes. Or, il faut une stipulation comme celle contenue dans le crédit en discussion pour m'autoriser à employer cet individu. Je tiens à donner à la Chambre l'assurance que, sauf urgence, je n'ai pas l'intention d'employer d'individus qui n'ont pas subi l'examen prescrit par la loi. J'apprécie à sa juste valeur cet examen et je tiens à me conformer strictement à la loi. Si la Chambre veut bien approuver le crédit en discussion dans sa forme actuelle, comme elle l'a déjà fait, je lui donne l'assurance que j'apporterai à la gestion de ces deniers publics autant de zèle que par le passé et j'espère obtenir les mêmes résultats.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit signifie abrogation virtuelle de la loi du service public.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tant qu'il s'agit du ministère des Finances et cela temporairement. L'honorable député était absent, lorsque j'ai commencé mes explications——

M. BORDEN (Halifax) : Les années précédentes, j'ai entendu le ministre nous donner les mêmes explications. Tout cela n'a pas même le mérite de la nouveauté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas ; ce crédit ne revient pas tous les ans.

M. BORDEN (Halifax) : Je serais bien aise de voir le ministre nous donner du neuf.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député en a sans doute besoin.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, surtout sur cet article du budget, qui devient d'une monotonie désespérante. Cela se répète chaque année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas dans le budget de mon ministère.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, dans le budget de chaque ministère, depuis cinq ou six ans, on voit toujours figurer des crédits contenant cette invariable formule : "nonobstant toute disposition contraire de la loi du service public." Mainte et mainte fois j'ai signalé la chose à l'attention de la Chambre. C'est tout-à-fait irrégulier, au point de vue de la procédure parlementaire. La conséquence, c'est qu'une branche de la législature abroge une loi du parlement ; car le Sénat, lui, est impuissant à délibérer sur cette disposition inscrite au budget, puisqu'il lui faut soit la rejeter, soit l'adopter dans son intégrité. Et ainsi, d'année en année, cette branche-ci de la législature abroge la loi du service public. Pour le coup, le ministre des Finances pourrait inventer quelque meilleur système. Il peut se faire que, dans la partie des explications du ministre que je n'ai pas entendue, il se trouve quelque chose de neuf et de fort précieux. Je lirai le compte-rendu avec grand soin. Cependant, je l'avoue, je crains fort de n'y rien trouver qui autorise ou justifie le ministre à répéter l'expérience de ces années passées. Je tiens à protester contre cette disposition du budget, quitte à modifier plus tard mon opinion, s'il y a lieu, après que j'aurai lu les paroles prononcées par le ministre.

Administration publique—Ministère des Finances et bureau de la trésorerie—Dépenses casuelles, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil, $8,510.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien, cela s'applique-t-il aussi aux dépenses imprévues?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas encore donné d'éclaircissements sur ce point, et par conséquent l'honorable député n'a rien manqué à cet égard. Les appointements des commis et des messagers surnuméraires sont puisés dans ce fonds des dépenses casuelles. Ils ne figurent pas sur la liste ordinaire de l'administration publique. Il y a deux demoiselles qui ont été employées jusqu'ici dans une autre branche du service, et dont les services sont aujourd'hui utilisés au ministère des Finances, à titre de sténographes. Leurs appointements atteignent à peine $900. C'est là le principal article du crédit en question.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi soustrait-on ces demoiselles à l'application de la loi ? Est-il besoin de révoquer la loi à ce sujet? J'avoue que je n'entends rien à toute cette affaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : La nécessité de cette disposition s'explique par le fait que les deux messagers en question ne sont pas munis du certificat voulu par la loi du service public. Lorsqu'il s'agit de messagers, cette prescription n'a pas autant d'importance que dans le cas d'un commis, et je dois ajouter que ces deux messagers sont parfaitement aptes à remplir leur charge. La disposition en discussion ne s'applique pas aux demoiselles en question qui toutes deux sont munies de certificats.

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi, relativement à ces demoiselles, la loi du service public subsiste dans son intégrité?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. La disposition en discussion ne s'étend qu'aux deux messagers qui ont dépassé la limite d'âge stipulée par la loi du service public. Voilà longtemps qu'ils sont au service du ministère et ils sont parfaitement aptes à remplir leur charge.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y avait donc nullement lieu de nous présenter ces deux demoiselles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais tenu à présenter ces dames à l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : Grand merci; mais le ministre me permettra de lui dire que, puisque ces demoiselles font partie du personnel de son ministère, il n'y a presque plus rien à leur épreuve.

M. WILSON : Dois-je entendre que, seuls, les messagers qui ont subi l'examen de rigueur figurent sur la liste du service public et que leurs appointements sont payés à même le crédit des traitements, tandis que les autres le sont à même le crédit des dépenses casuelles?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les appointements des commis surnuméraires sont puisés au fonds des dépenses éventuelles. Les deux seuls employés de mon ministère qui ne soient pas munis des certificats voulus ce sont les deux messagers en question, qui comptent plusieurs années de service.

M. WILSON : Cela s'applique-t-il à tous les ministères?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais ce qui en est des autres ministères; mais cela s'applique au mien.

Ministère du Revenu de l'intérieur—Traitements, $37,460.

M. BORDEN (Halifax) : Mes félicitations au ministre du Revenu de l'intérieur. C'est le seul ministre, je crois, qui se tire d'affaire sans enfreindre la loi du service public. Ce crédit accuse une augmentation de dépenses de $2,000. Le ministre voudra bien nous expliquer la chose.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'augmentation en question se décompose comme voici: augmentations prévues par la loi, 5 commis de première classe à $50, et dont voici les noms : J. F. Shaw, J. A. Doyon, T. Westman, George Fowler, R. Quain; 5 commis de deuxième classe, dont les noms suivent: L. E. Hudon, P. A.

Hughes, A. McCullough, W. A. Halliday, R. E. Bouchette; 5 commis de la deuxième classe cadette, à $50, $250; L. G. Roy, B. Chevrier, E. M. Lawless, B. Hagerty, E. Charbonneau; 2 messagers, R. P. Yetts et Napoléon Potvin, l'un à $20 et l'autre $30. Dans mon budget pour le prochain exercice je me propose de demander au parlement deux nouveaux commis de la deuxième classe cadette. Depuis nombre d'années, il a été d'usage d'employer ce qu'on est convenu d'appeler commis surnuméraires. Il y a dans mon ministère deux ou trois commis surnuméraires dont les appointements sont puissés à d'autres crédits, et je me propose de demander $1,200 de plus, afin de classifier les appointements de ces deux commis de la deuxième classe cadette à $600, dans l'ordre voulu par la loi du service public. Au sujet des dépenses casuelles, elles accusent une diminution de $300, chose qu'on ne m'imputera pas à crime, j'espère.

M. BENNETT : L'année dernière, j'ai adressé au ministre du Revenu de l'intérieur une question au sujet des achats d'alcool méthylique faits par son ministère. Le ministre voudrait-il bien nous donner des éclaircissements circonstanciés sur le système suivi dans les achats de cet article connu sous le nom d'alcool méthylique ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y a cinq ans, un contrat fut passé avec la " Standard Chemical Company " pour l'achat de l'alcool méthylique, à l'usage du ministère. Ce contrat est en vigueur et n'expirera, je crois qu'en juillet prochain.

M. BENNETT : Pour aider le ministre à nous fournir le renseignement demandé, je vais lui relater certains faits. Dans le canton de Rama, comté d'Ontario, il existe une fabrique appartenant à la " Standard Chemical Company ". En consultant le rapport de l'auditeur général pour le dernier exercice, je constate que le ministère du Revenu de l'intérieur a acheté de cette compagnie pour au delà de $22,605 du produit en question. Je ne m'étonne pas d'entendre l'honorable ministre nous déclarer qu'on a conclu une convention de longue durée avec cette compagnie. Avant que la discussion se termine, il pourra peut-être nous expliquer la nature de cette entente qui revêt une importance exceptionnelle, si l'on tient compte des montants considérables que le gouvernement a payés à cette compagnie. Le ministre sait peut-être que les propriétaires de cette fabrique sont tous des libéraux influents, qui ont travaillé activement au succès du candidat du gouvernement, lors de la dernière lutte dans cette division électorale. L'honorable monsieur me permettra de lui lire la déclaration suivante faite par un des directeurs de cette compagnie, et que le *Globe*, du 3 mars, a publié :

Il (ce directeur) aurait voulu organiser son entreprise, avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir. Il avait besoin d'aide, et il se rendit à Ottawa, croyant que son titre de conservateur éprouvé lui éviterait beaucoup de pas et de démarches. Plusieurs ministres auxquels il avait demandé une entrevue, ne daignèrent pas même le recevoir. Il retourna chez lui, fort désappointé et découragé. Après le changement de gouvernement, il fit un nouveau voyage à Ottawa. Cette fois, il put facilement rencontrer les ministres, qui le reçurent en hommes d'affaires et qui, après avoir écouté ses propositions raisonnables et toutes à l'avantage du pays, lui promirent leur aide et leur appui. Le résultat de cete démarche l'encouragea à établir des succursales de son industrie dans cinq villes canadiennes, et à dépenser plusieurs millions de dollars dans cette entreprise. Il ne peut affirmer que cette industrie aurait été créée, si le gouvernement n'avait passé entre d'autres mains. A son avis, le gouvernement actuel est honnête, et c'est à lui qu'est due surtout la prospérité qui règne aujourd'hui dans le pays. Quelques manufacturiers réclament un tarif plus élevé, mais il ne sont pas sérieux. Le gouvernement devrait remanier le tarif alors seulement qu'on aura perdu de l'argent dans des entreprises industrielles, ou que l'existence de ces dernières sera menacée.

Voilà la déclaration d'un actionnaire de la compagnie en question ; on comprend que cette dernière se trouve satisfaite du tarif, puisqu'elle a obtenu du gouvernement une commande avantageuse.

Mais, quels sont les faits ? L'un des principaux directeurs de cette compagnie est M. Tudhope, le député libéral de Simcoe-est à la législature provinciale. Ainsi qu'il l'a déclaré, M. Peuchen n'a pu conclure d'arrangement avec le gouvernement précédent, en vue de la fabrication de l'alcool de bois. Mais à son second voyage à Ottawa, il n'éprouva aucune difficulté à atteindre son but, à recevoir l'ordre du gouvernement pour la production de cet article ; en effet, les autres actionnaires étaient tous de bons libéraux. Voici ce que je relève dans une réponse de l'honorable ministre, à la dernière session :

Si je ne me trompe, c'est le ministère du Revenu de l'intérieur qui a fixé le prix d'achat, tout en gardant sa pleine liberté d'acheter où ton lui semblerait.

C'est un état de choses bien extraordinaire, en vérité; voilà un certain nombre de personnes qui s'adressent à l'ancien gouvernement pour lui proposer des conditions que ce dernier ne peut accepter, et qui reviennent à la charge auprès du ministère actuel et en obtiennent facilement une commande considérable. Grâce à l'influence dont ils disposent—influence très puissante et qu'ils ont mise toute en œuvre—ces libéraux dévoués ont réussi à conclure un arrangement avec le gouvernement, à obtenir des commandes, alors que le ministère du Revenu de l'intérieur n'a pas demandé de soumissions par la voie des journaux, ne s'est pas adressé a d'autres fabricants. Ces gens ont fixé, avec le ministre, le prix de cet alcool de bois et, si la rumeur dit vrai, ils ont réalisé ainsi d'énormes bénéfices. Que fera l'honorable ministre en faveur de

M. Untel ou Untel, s'il prend fantaisie à ces messieurs d'établir une industrie nouvelle? Va-t-il avoir la haute-main sur la compagnie en question, ou celle-ci aura-t-elle le monopole de cette industrie? C'est là un de ces faits qui se répètent par tout le pays, aujourd'hui. Voici quelques libéraux favorisés qui viennent ici et qui, sans opposition, sans concurrence, sans qu'on ait demandé de soumissions, comme cela doit se faire quand il s'agit d'une dépense de deniers publics, vendent au prix qu'ils fixent eux-mêmes le produit de leur industrie et reçoivent une commande de $22,000 du ministère du Revenu de l'intérieur, ainsi que l'indique le dernier rapport de l'auditeur général. Qu'ont-ils fait en retour? Les résultats de la dernière élection le démontrent amplement. Dans cette division électorale d'Ontario-nord, lors de l'élection générale ou d'une élection précédente, l'influence de cette compagnie ne comptait pour rien. Mais maintenant qu'elle est protégée et gorgée de faveurs par un gouvernement qui lui accorde des primes ou des subventions, peu importe le nom, cette compagnie réussit à augmenter de 100 voix le vote libéral de ce comté.

Et l'on entend le directeur général des Postes déclarer que ce résultat est un grand triomphe pour la politique d'abaissement de nos droits douaniers ! C'est dans le district où se trouve le centre des opérations de cette compagnie que l'on a constaté le plus grand revirement d'opinion dans tout le comté d'Ontario-nord. Cela est dû à la pression—car il y a eu pression—exercée par les directeurs de cette fabrique. Il faut dire, cependant, en justice pour l'honorable gentleman, qu'il n'était pas à la tête du ministère du Revenu de l'intérieur, quand l'entente en question s'est opérée. D'un autre côté, la Chambre et le pays ont le droit de savoir comment il se fait que le gouvernement a accordé, sans soumissions, sans concurrence, à un certain nombre de ses amis, des commandes qui permettent à ceux-ci de réaliser un profit d'au delà de $22,000, en une seule année. A mon sens, cette question prête à discussion et à commentaires. Aussi je demande au ministre de nous expliquer ce que l'on fait maintenant de cet alcool de bois et quel est le prix auquel le département le revend.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si mon honorable ami avait cru préférable d'attendre que l'item qui se rapporte à cet article fût soumis à la Chambre, j'aurais pu, alors, lui fournir plus facilement les renseignements qu'il demande. J'ai dit que, il y a cinq ans, le gouvernement avait conclu un arrangement avec la compagnie Rathbun et la " Standard Chemical Coy.," par lequel il promettait d'acheter de ces derniers l'alcool de bois nécessaire à la fabrication des alcools méthyliques.

Le prix convenu, si je ne me trompe, était de $1.40 : la compagnie, de son côté, s'engageait à fournir la quantité d'alcool de bois dont aurait besoin le ministère, sinon ce dernier avait pleine liberté d'acheter ce produit aux Etats-Unis ou ailleurs. Cette convention est en vigueur depuis 1898, et je suis surpris d'apprendre aujourd'hui, que la " Standard Chemical Company ", ou quelques-uns de ses membres ont pris une part active dans la dernière campagne électorale. Il y a eu des élections partielles et des élections générales depuis 1898, et ces personnes que l'on accuse d'avoir exercé une si grande influence dans la dernière lutte électorale, semblent ne pas avoir montré alors le même zèle en faveur du gouvernement. J'espère que mon honorable ami ne m'attribuera pas les changements d'opinion qui ont pu se produire dans Ontario-nord, pas plus que je ne le tiens responsable de cette fermeté de sentiments que l'on constate dans la province de Québec. Si l'honorable député veut attendre que cet item des estimations budgétaires soit soumis à la Chambre, il me fera plaisir de lui fournir à l'occasion, tous les renseignements qui se trouvent au ministère du Revenu de l'intérieur. J'ajouterai que ce dernier achète, tous les ans et en vertu de ce contrat, des compagnies que je viens de mentionner, pour environ $20,000 d'alcool de bois. Lors de cet arrangement, il n'y avait au Canada, à l'exception de la Compagnie Rathbun, de Deseronto, qui, si je ne me trompe, s'est fusionnée avec la " Standard Chemical ", que cette dernière fabrique qui pût fournir au gouvernement l'alcool de bois dont le ministère du Revenu de l'intérieur pouvait avoir besoin. Voilà pourquoi le gouvernement a cru devoir accorder ses commandes à ces deux compagnies réunies.

M. BENNETT : Maintenant que le ministre a jeté un peu de lumière sur le sujet, nous comprenons pourquoi cette compagnie a exercé toute l'influence dont j'ai parlé. Il y a deux ans, je crois, la compagnie a montré un zèle différent à l'endroit du gouvernement. D'après le Globe, le directeur général des Postes assistait à cette assemblée au cours de laquelle d'autres membres de la compagnie ont parlé. Le fait que l'entente expire l'an prochain, et qu'elle ne sera peut-être pas renouvelée, a-t-il poussé cette compagnie à agir comme elle l'a fait, à se jeter dans la lutte et à exercer une forte pression sur ses employés ? Il est permis de le supposer. Le ministre n'est pas, sans doute, au courant de tout cela. Cependant, le fait n'en demeure pas moins avéré que son ministère a conclu une convention avec des amis politiques, un arrangement pour une durée de cinq ans, et cela sans demander de soumissions, sans inviter les autres industriels à faire concurrence à la compagnie en question ; il est reconnu aussi—et c'est là ce que tous les habitants de ce district déclarent—que la " Standard Chemical " a retiré de grands profits de cet arrangement. Mais cette convention doit expirer bientôt, et la compagnie veut la

renouveler ; c'est la raison probable qui explique pourquoi les directeurs de la " Standard " ont exercé une pression si forte sur leurs employés, lors de la dernière élection, et ont changé ainsi le vote de cette partie d'Ontario-nord. Il n'y a pas eu de revirement semblable ailleurs dans ce comté. Tout a donc été fait par cette compagnie à qui le gouvernement accorde des primes, ou des subventions, selon qu'on voudra qualifier ces faveurs.

M. BORDEN (Halifax) : Comment fixez-vous les prix ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si je ne me trompe, le prix convenu était celui qu'il nous a fallu payer lorsque nous avons importé cet article d'Allemagne. Les droits sur le même produit importé des Etats-Unis sont de $2.50, je crois. Lors de l'arrangement, il n'y avait que cette compagnie qui pût fournir l'alcool de bois dont on avait besoin.

M. BORDEN (Halifax) : Dois-je comprendre que $1.40 représente le prix auquel on pourrait exporter ce produit de l'Allemagne, sans payer de droits?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : On me dit qu'avant d'accorder ces commandes, on s'était adressé à une maison de Montréal qui exportait cet article de France et d'Allemagne, et qui le vendait $1.40, soit le prix convenu avec la " Standard Chemical Company."

M. BLAIN : Le gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions par la voie des journaux, à l'expiration de cette convention? On devrait avertir le public, afin de permettre à d'autres personnes de faire des offres pour la fourniture de cet alcool de bois.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le ministère n'a rien décidé à ce sujet. Je crois qu'avant la fin de la session, nous demanderons des soumissions—

M. BLAIN : Y a-t-il eu échange de correspondance avec la compagnie à propos du renouvellement de ce contrat?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. BLAIN : Le gérant de la compagnie n'a-t-il pas eu une entrevue avec les ministres à ce sujet?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, pas à ma connaissance.

M. BENNETT : Je trouve très étrange que l'un des directeurs intéressés, celui qui a prononcé le discours dont on a parlé, se trouvant à Ottawa et sachant que ce contrat doit expirer et qu'il doit voir le ministre tôt ou tard à ce sujet, n'ait pas encore rencontré l'honorable gentleman.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il est venu me voir.

M. BENNETT : La question du renouvellement a donc été discutée.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. BENNETT : Il doit être venu à Ottawa pour faire connaître le résultat de son travail, lors de la dernière élection.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Peut-être, mais à d'autres qu'a moi.

M. BENNETT : A mon sens, il ne serait pas juste de rejeter la responsabilité de cet arrangement sur les épaules de l'honorable gentleman, parce que cette convention s'est effectuée avant la nomination de mon honorable ami à la position de ministre du Revenu de l'intérieur. L'honorable gentleman qui s'est attribué le mérite de cette opération, à l'assemblée publique de Longford, est apparemment le directeur général des Postes qui, suivant le rapport du *Globe*:

A rappelé l'entrevue qu'il avait eue avec M. Peuchen, au sujet de la création de cette industrie, et les promesses du gouvernement d'encourager celle-ci par des règlements douaniers et en achetant, après son établissement, de l'alcool de bois pour la fabrication des alcools méthyliques. Il a ajouté que le gouvernement ne faisait que son devoir en écoutant M. Peuchen. Il n'était pas besoin de remercier le gouvernement pour cela, car toute personne ayant conçu un projet d'industrie aussi avantageux, avait le droit de s'adresser aux ministres et de s'attendre à être bien accueillie par eux.

L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur partage-t-il cet avis? Je le crois, mais d'abord, je veux savoir s'il est prêt à conclure un arrangement pour l'achat de cet alcool de bois, achat représentant un montant de $22,000, et cela sans demander de soumissions. On n'a pas fait appel à la concurrence quand cette entente a été conclue ; cependant, le directeur général des Postes, avec son humilité habituelle, à cette réunion publique aux ateliers de la compagnie, s'est attribué tout le mérite de ce marché. Il est juste que nous soyons renseignés et je demande au ministre de me répondre dès maintenant, car je puis être absent de la Chambre quand ces estimations seront soumises. Je veux savoir de lui s'il est prêt à renouveler ce marché, pour cinq autres années, à l'expiration du contrat actuel?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je dirai à l'honorable gentleman que j'ai attendu et que j'attendrai encore deux ou trois mois, c'est-à-dire jusqu'à l'expiration de cette convention, avant d'agir dans cette affaire. On m'a dit que d'autres personnes voulaient établir une industrie semblable dans d'autres parties du Canada. Dans ce cas, je suivrai la ligne de conduite que nous nous sommes tracée à l'égard des distillateurs : j'achèterai la quantité d'alcool de bois nécessaire, suivant le volume de production de chacune de ces compagnies.

M. BENNETT : En vérité, cette réponse est bien de nature à encourager ceux qui veulent se livrer à cette industrie, car elle est aussi vague que toutes les promesses que le gouvernement a faites aux manufacturiers du pays. L'honorable ministre dit qu'il attendra jusqu'à l'expiration du contrat, pour décider enfin s'il doit ou non demander des soumissions pour l'achat de ce produit. Comment veut-il qu'ignorant la politique que le gouvernement entend suivre sur cette question, des gens puissent se livrer à cette industrie? L'honorable gentleman ne croit-il pas qu'il se doit à lui-même de faire connaître l'attitude qu'il entend suivre, parce que, après tout, ces $22,500 qu'on a payés à la compagnie, l'an dernier, ne proviennent pas de la bourse de l'honorable ministre, c'est l'argent du pays. Que fera le ministre, l'an prochain? Achètera-t-il cet article sans faire appel à la concurrence? Ne vaut-il pas mieux pour lui de dire franchement qu'il y aura concurrence dans la vente de ce produit, de sorte que, si certaines gens veulent se livrer à la fabrication de l'alcool de bois, elles pourront immédiatement acheter le matériel nécessaire? L'honorable ministre veut-il aller jusque là ? Je crois, à bon droit, qu'il y a d'autres personnes qui désirent ardemment se livrer à ce commerce, mais connaissant l'influence des directeurs de la Standard, elles ont toute raison de croire que, si elles avaient de l'alcool de bois à vendre, elles ne pourraient trouver acheteur dans le ministère du Revenu de l'intérieur, vu que la règle qui est déjà établie depuis 1898, est d'acheter ce produit de cette compagnie exclusivement. L'honorable directeur général des Postes déclare qu'il a conclu un arrangement avec cette compagnie, qu'il faut l'encourager et acheter d'elle tout ou partie de sa production.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je nie avoir dit cela.

M. BENNETT : Je veux tout simplement lire pour le bénéfice du directeur général des Postes, vu qu'il n'était pas ici auparavant, la déclaration qui a été faite à l'assemblée de Longford où ces usines sont situées. Je lis dans le Globe, du 3 mars :

Sir William a rappelé l'entrevue qu'il avait eue avec M. Peuchen au sujet de l'établissement de cette industrie, les promesses du gouvernement d'encourager celle-ci par des règlements douaniers, et en achetant, après son établissement, une partie du produit de l'alcool de bois pour la fabrication de l'alcool méthylique.

Rien ne pouvait être plus clair que cela.

Le devoir du gouvernement était simplement d'écouter M. Peuchen——

Mais M. Peuchen voulait plus que cela ; il voulait un bon contrat qui lui garantirait pour cinq ans le privilège de vendre son article au gouvernement. Cela ressemble au contrat que le gouvernement a fait avec l'American Bank Note Co'y—faire le contrat d'abord et fonder l'établissement ensuite. C'est ce qui a eu lieu dans le cas présent. Le département s'oblige par un contrat qui n'a pas été donné à la concurrence, à acheter pour $22,500 d'alcool de bois, mais l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur va plus loin. Il dit aujourd'hui qu'il ne déclarera pas publiquement qu'il donnera à la concurrence la vente de cet alcool au gouvernement, mais s'il y a un autre établissement de même genre dans le Canada il verra s'il ne peut pas y faire des achats. Il est mal certainement de dépenser l'argent du public de cette manière, et il est du devoir de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur de déclarer qu'il n'achetera pas d'alcool de bois sans demander des soumissions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me rappelle parfaitement l'entrevue que j'ai eue avec la personne qui s'occupait de l'établissement de cette industrie il y a quelques années, et je l'ai racontée aussi fidèlement que possible. J'ai dit que c'est en ma qualité de ministre que M. Peuchen et M. Thomson m'ont vu à Otawa, bien que cette question ne fut pas du ressort de mon ministère. Ils m'ont dit que c'était une industrie très importante, qu'elle existait à peine au Canada alors, et qu'elle s'adaptait parfaitement aux conditions du pays. On me fit voir comment avec la matière brute dont nous avons de si grandes quantités dans notre pays, on pouvait fabriquer des produits de valeur. J'ai été convaincu de l'utilité de l'entreprise et j'ai fait réponse que cette industrie qui convenait si bien au Canada méritait de recevoir un encouragement raisonnable. Quant à ce que l'on me fait dire, à savoir que le gouvernement devait acheter les produits de la manufacture, je suppose que c'est une erreur que le reporter aurait commise en écrivant ma réponse. M. Peuchen et M. Thompson ont parlé, et tous deux peuvent avoir communiqué leurs impressions à la presse. Ils peuvent avoir dit que le gouvernement leur avait aidé à créer leur industrie, et si c'est ce qu'ils ont dit, ils n'ont fait que dire ce qui était parfaitement juste, à propos et raisonnable. Ils étaient très reconnaissants au gouvernement qui avait prêté à leur demande une oreille intelligente. M. Peuchen nous a dit qu'il avait été conservateur autrefois, qu'il était venu à Ottawa pendant que les conservateurs étaient au pouvoir, qu'il a essayé de leur exposer ses projets, et que l'on n'a même pas voulu l'écouter avec politesse ; en fait qu'on a refusé de l'écouter. Il dit qu'il s'est retiré et a perdu toute sympathie pour le parti conservateur à cause du traitement qu'on lui a fait subir lorsqu'il a essayé d'avoir de l'encouragement pour une entreprise qui en méritait. C'est ce que M. Peuchen a déclaré publiquement.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que cela vient faire dans la question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a déclaré publiquement que telle

était la manière dont l'ex-gouvernement avait traité son entreprise, et que le traitement tout opposé que nous lui avons accordé a valu au gouvernement l'approbation de ces industriels entreprenants qui établissent maintenant des usines à Longford, Deseronto et Compton, et peut-être à d'autres endroits, employant je ne sais combien d'hommes et dépensant de $150,000 à $200,000 par année parmi notre population.

M. CLANCY : Quelle était la nature de la requête de M. Peuchen ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas dit que M. Peuchen ait fait aucune demande.

M. CLANCY : Le directeur général des Postes a dit que M. Peuchen avait été écouté et sa demande accordée. Quelle était sa demande?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque M. Peuchen est venu me voir, il m'a parlé d'une façon générale de son projet comme d'une chose avantageuse pour le Canada. Quant à la forme particulière d'encouragement qu'il demandait, je ne m'en souviens pas ; comme question de fait, je n'ai jamais eu l'occasion, autant que je me rappelle, de m'occuper de la question après cette entrevue. J'ai compris alors que c'était une industrie importante, et s'adaptant très bien au Canada, et je suis encore de cette opinion ; mais il ne semble pas que M. Peuchen ait eu besoin de mon aide active parce que je ne me rappelle pas avoir jamais parlé de lui à un seul de mes collègues. Je lui donnai tout encouragement sympathique que je pouvais lui donner, et s'il avait eu besoin de mes services ensuite, j'aurais été heureux de lui aider dans les limites du possible. Ma seule ingérence dans cette affaire est l'entrevue dont je viens de parler.

M. BENNETT : Vu que le directeur général des Postes n'était pas dans la Chambre lorsque j'ai lu le compte rendu de son entrevue avec M. Peuchen, je le lirai de nouveau. M. Peuchen y dit qu'il n'a pas été accueilli favorablement par le gouvernement conservateur et je n'ai aucune peine à le croire. En effet, voici une compagnie qui vient demander à un gouvernement conservateur ce qui est virtuellement le monopole de la fabrication de l'alcool de bois au Canada. M. Peuchen dit qu'il a demandé ce monopole et que le gouvernement conservateur a refusé de le lui accorder.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas dit cela. Il a dit qu'il n'avait pu obtenir d'entrevue. Il n'a jamais demandé de monopole.

M. BENNETT : Je vais lire ce qu'il a dit.

Il aurait désiré organiser son entreprise avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir. Il avait besoin d'aide et il se rendit à Ottawa, croyant que son titre de conservateur éprouvé l'aiderait beaucoup dans ses pas et démarches. Plusieurs ministres auxquels il avait demandé une entrevue ne daignèrent même pas le recevoir et il retourna chez lui fort désappointé et découragé.

Il est évident qu'il voulait un peu d'assistance, comme il le dit, et il crut qu'il pourrait l'obtenir en " voyant " les députés et ministres, mais ce qu'il voulait, c'était un contrat en bonne et due forme avec le département du Revenu de l'Intérieur pour la vente de ses produits à son prix, et il nous dit bien franchement qu'il n'a pu y réussir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'il n'a pu réussir à avoir d'entrevue.

M. BENNETT : L'honorable ministre n'a pas besoin d'être si facétieux parce que quelqu'un n'a pu voir un ministre. Quelques-uns des ministres actuels ne peuvent voir certains de leurs collègues ; nous en avons eu la preuve hier. Je ne doute aucunement que M. Peuchen n'ait pu faire avec les ministres conservateurs l'arrangement qu'il a conclu avec les ministres libéraux actuels, parce que l'arrangement qu'il voulait faire et qu'il a obtenu n'avait pas sa raison d'être. M. Peuchen dit :

Après le changement de gouvernement il fit un nouveau voyage à Ottawa. Cette fois il put facilement voir les ministres, qui le reçurent en hommes d'affaires, et qui, après avoir écouté ses propositions raisonnables et toutes à l'avantage du pays lui promirent leur aide et leur appui. Le résultat de cette démarche l'encouragea à établir son industrie.

D'après le ministre du Revenu de l'Intérieur l'aide qui devait être accordée à cette compagnie était que le gouvernement devait lui acheter ses produits. Le ministre nous dit aussi que M. Peuchen était ici l'autre jour. Oui, après le changement si considérable qu'il a opéré dans le comté il vient chercher sa récompense, et le ministre du Revenu de l'Intérieur nous dit que la récompense sera que la compagnie aura le monopole de la vente de l'alcool de bois au gouvernement, pendant les cinq ou dix ans à venir. Mais est-ce que, vu l'expiration prochaine de l'arrangement avec la compagnie, il ne serait pas sage de demander immédiatement des soumissions pour la vente de cet alcool? N'est-ce pas ainsi que l'on agit en affaires ? Le ministre du Revenu de l'Intérieur le sait, mais apparemment que la compagnie le tient et qu'il est obligé de lui accorder ce qu'elle demande.

M. MACPHERSON : M. le président, je désire dire quelques mots sur cette question. Je connais bien les prix auxquels se vendait l'alcool de bois avant l'arrangement actuel avec le gouvernement. Le prix en gros pour le public en était autrefois de $2.25, mais aujourd'hui, nous pouvons l'acheter pour $1.35. Je puis dire aussi que la consommation de l'alcool de bois a peut-être triplé en ces dernières années.

Beaucoup de personnes maintenant, du moins dans la partie du pays où je demeure, dépensent de grandes quantités d'alcool de

bois dont le prix a été réduit de moitié par l'action du gouvernement, et je ne crois pas exagérer en disant que pour cela le ministre du Revenu de l'intérieur mérite toute notre approbation. Quant à moi, j'ai cousacré des milliers de dollars à l'achat d'alcool de bois, et aujourd'hui pour le même argent je puis en acheter presque deux fois plus et en donner le bénéfice au public par la réduction des prix.

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes a dit que lorsque M. Peuchen est venu à Ottawa il n'y avait pas d'autre industrie de même genre au Canada. Or, je veux contredire cette assertion immédiatement. La Compagnie Rathbun fabriquait de l'alcool de bois depuis des années et en approvisionnait le gouvernement conservateur. Lorsque l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) était ministre de l'Intérieur, je suis allé auprès de lui plus d'une fois avec le capitaine Carter pour l'engager à acheter de la Compagnie Rathbun une plus grande quantité d'alcool de bois, vu que l'on en faisait venir d'Allemagne à cette époque une certaine quantité. La Compagnie Rathbun offrait de fournir l'article au même prix que le gouvernement le payait en Allemagne, sans les droits, et elle demandait aussi d'avoir un peu de protection sur cet article. La Compagnie Rathbun fabrique encore cet alcool, et cependant le directeur général des Postes essaie de faire croire au peuple du Canada qu'en faisant ce marché condamnable avec un conservateur afin d'obtenir son appui au parti libéral, il aide à l'établissement d'une nouvelle industrie, qui, de fait, est depuis longtemps établie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois pouvoir dire avec vérité que jusqu'à ce que j'eusse entendu M. Peuchen l'autre soir, j'ignorais qu'il eût fait un marché avec le gouvernement. Je ne sais ce que mon honorable ami entend lorsqu'il dit que j'ai fait un marché. Il devrait s'expliquer ou se taire. M. Peuchen a conclu un arrangement avec le gouvernement il y a quelques années, mais quelles en sont les circonstances je ne m'en souviens pas. Cet arrangement n'a certainement pas été fait avec moi. Je suppose qu'il n'y a rien de mal dans cet arrangement, et je présume que le ministre du Revenu de l'intérieur peut l'expliquer. Je n'ai pas dit non plus que l'industrie de la fabrication de l'alcool de bois n'existait pas auparavant au Canada. Je sais que M. Peuchen m'a parlé de l'importance de cette industrie, et de la façon dont il voulait traiter le bois. Il m'a soumis quelques chiffres montrant combien cette industrie était répandue aux Etats-Unis et l'importance quelle pouvait avoir pour le Canada ; mais je ne sache pas qu'il ait dit que cette industrie était ou n'était pas déjà établie au Canada, ni si elle était dans un état prospère ou non. Je crois que sa proposition était d'étendre cette industrie au moyen de l'entreprise de la Compagnie Peuchen et Thompson.

M. BENNETT : J'appelle l'attention sur une parole que le directeur général des Postes a prononcée ce soir là suivant ce qu'a publié le Globe. Ce journal dit que des membres du gouvernement— et le directeur général des Postes en était un—ont promis de venir en aide à cette industrie.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quand cela s'est-il passé ?

M. BENNETT : Je présume que c'est il y a cinq ans, lorsque M. Peuchen est venu ici. L'assistance qu'il demandait n'était pas une prime, parce qu'il n'y a pas de prime pour la production de cet article. Quelle est donc l'aide qui a été promise ? Suivant la déclaration de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur le gouvernement a conclu un arrangement avec cette compagnie pour acheter d'elle, sans demander de soumissions, la plus grande partie de sa production. Et quel a été le résultat ? En vertu de cet arrangement cette compagne fournit exclusivement l'alcool de bois au département du Revenu de l'intérieur, mais le pire de tout cela est que le ministre du Revenu de l'intérieur, sachant que le gouvernement aura probablement à acheter pour $25,000 valant de cet article, et sachant que l'arrangement intervenu il y a cinq ans est sur le point d'expirer, n'est pas prêt à dire à la Chambre qu'il se propose de demander des soumissions pour la vente de cet article ; mais il dit que lorsque l'arrangement expirera, il décidera alors ce qu'il fera. Il n'espère certainement pas que d'autres compagnies vont se lancer dans cette industrie, lorsqu'il déclare virtuellement à la Chambre que la compagnie actuelle continuera à fournir l'alcool de bois au gouvernement.

M. HEYD : Il me paraît clair que le gouvernement a conclu un marché en vertu duquel l'alcool de bois qui était autrefois fabriqué en Allemagne est aujourd'hui fabriqué en Canada. Je ne crois pas que nous devions condamner le gouvernement pour cela. D'après l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) bien que l'on fabriquât de l'alcool de bois à Deseronto, les propriétaires de la fabrique étaient obligés d'utiliser l'influence du whip du parti conservateur auprès du gouvernement pour l'engager à acheter un peu du produit canadien au prix payé pour le produit allemand. Tel était l'état apparent des choses lorsque le présent gouvernement a conclu un arrangement, avec des manufacturiers qui ont créé dans le Canada l'industrie de convertir en alcool les produits du bois. Le résultat a été une diminution du prix de cet article et l'établissement d'une industrie nouvelle dans le pays, un acte dont les honorables députés de la gauche devraient féliciter le gouvernement. Que ferat-on dans l'avenir ?

Le temps et les circonstances pourront seuls le déterminer, et les honorables députés n'ont aucun droit de dire que l'arrangement sera malhonnête parce que l'arrangement précédent a profité au Canada par la création d'une nouvelle industrie et la diminution du prix de l'alcool de bois.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Le ministre du Revenu de l'intérieur voudra-t-il me dire à quoi sert cet alcool de bois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je trouve dans le rapport de l'auditeur général un item très intéressant qui s'applique à cette question. On y voit que le département du Revenu de l'intérieur achète pour $20,000 environ d'alcool de bois de la Standard Chemical Company, sans demander de soumissions. Je trouve aussi qu'en 1896 nous avons acheté pour $19,000 valant d'alcool de bois de la Compagnie Rathbun sans que l'on n'ait davantage demandé de soumissions. Mais il y a cette différence : à cette époque on payait l'alcool $1.60 le gallon, tandis qu'aujourd'hui, en vertu de l'arrangement actuel, on le paie $1.40.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député de Burrard n'a-t-il pas dit que le prix ordinaire au Canada est maintenant de $1.35 et que ce prix est la moitié de celui d'auparavant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il parlait de l'alcool méthylique, et non de l'alcool de bois pur, si je l'ai bien compris. Je crois qu'il a mentionné l'alcool méthylique.

L'honorable M. HAGGART : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Je parlais de ce que j'ai cru comprendre. Je voudrais connaître maintenant quelle est la production totale de la compagnie, et quel est le coût de l'article.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il ne nous est pas possible de savoir quelle est la production totale de la compagnie. Lorsque cet arrangement a été conclu, il n'y avait que deux manufactures de cet article au Canada—la Standard Chemical Company et la Compagnie Rathbun. Elles se sont fusionnées ensuite dans le but sans doute de tenir le contrat. Le prix payé auparavant était de $1.40 à $1.60. Ce contrat a été passé il y a cinq ans. Il est indifférent que les fournisseurs fussent libéraux ou conservateurs. Je crois que M. Rathbun était conservateur, et M. Peuchen aussi. La commande de l'alcool leur a été accordée parce qu'il n'y avait pas d'autre manufacture de cet article dans le pays. Personne ne voulait établir une nouvelle manufacture d'alcool pour le seul bénéfice d'avoir une commande de $1,500 à $2,000.

M. BENNETT : $22,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami voudra-t-il prendre un peu patience. J'ai dit que des personnes étaient venues me voir et m'avaient demandé si je m'engagerais à acheter d'eux l'alcool de bois, s'ils en établissaient une manufacture. Je n'ai pas voulu faire de promesse, mais j'ai dit que je les traiterais sur un pied d'égalité avec les autres distillateurs. Je donnerais à chaque manufacture une commande proportionnée à sa production, et je paierais le prix courant.

M. OSLER : L'objection qui est soulevée est que le gouvernement se propose de renouveler avec la même compagnie le contrat qui doit expirer dans deux mois, et qu'ainsi d'autres ne pourront faire d'offres.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. OSLER : La seule ligne de conduite équitable est de demander des soumissions par la voix de la presse, afin que tous puissent concourir. Je veux aussi dire à l'honorable ministre ce qu'il ne sait peut-être pas et ce qui est de nature à expliquer l'empressement des fournisseurs actuels à renouveler leur contrat. Une puissante maison allemande se prépare présentement à fabriquer l'alcool par un nouveau procédé, qui a été approuvé par les premiers chimistes allemands et au moyen duquel la fabrication de l'alcool de bois coûtera le cinquième de ce qu'elle coûte aujourd'hui. Il est tout naturel alors que ceux qui fournissent aujourd'hui l'alcool au gouvernement désirent renouveler leur contrat aux mêmes conditions, mais ce n'est pas juste à l'égard du pays, et le gouvernement est tenu de demander des soumissions au moins deux mois à l'avance afin que le public soit informé.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre a-t-il quelques données montrant quel est le prix de l'alcool dans les autres pays?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre ne sait-il pas que le prix que le gouvernement paye est trop élevé ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cela peut être, mais nous n'avons pas le choix.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) s'est-il engagé de quelque façon envers la Standard Chemical Company que le contrat lui serait renouvelé, ou un autre ministre de la Couronne a-t-il pris tel engagement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que tous les ministres vont avoir à se lever les uns après les autres et à répondre. Je n'ai pris aucun engagement.

M. BLAIN : Y a-t-il eu des changements dans le tarif sur l'alcool de bois depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, et environ vers l'époque où l'arrangement a été fait avec la compagnie?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. CLANCY : En 1896, le tarif était de $2.25, mais le gouvernement libre-échangiste actuel l'a porté à $2.40. Nous savons maintenant pourquoi M. Peuchen venait interviewer le gouvernement, qui ne lui a pas fait la sourde-oreille. Il a obtenu la commande qu'il voulait avoir et aussi la garantie que les Allemands ne pourraient pas venir au Canada vendre leur alcool au même prix. Je crois que le ministre du Revenu de l'Intérieur et le ministre des Finances auraient dû, il y a déjà une heure nous dire l'histoire intime de cette affaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'explication de l'honorable député est très ingénieuse, mais il y a dedans un petit anachronisme qui lui nuit. L'entrevue a eu lieu il y a quelques années et après le tarif de 1897. Le ministre du Revenu de l'Intérieur nous a dit que ce marché était fait pour cinq ans et n'était pas encore expiré. Conséquemment il ne peut avoir été conclu avant 1898.

M. CLANCY : C'est vrai, mais vous êtes plus généreux que l'honorable monsieur l'avait prévu. La première fois, M. Peuchen est venu avant le tarif et, la deuxième, il a obtenu un contrat pour lui seul.

M. BELL : Si je ne me trompe pas, la vente de l'alcool méthylique est entièrement entre les mains du gouvernement. A quel prix le gouvernement vend-t-il cet alcool?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Un dollar et dix cents.

M. BELL : Quelle est la force de preuve?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Soixante-six ou soixante-sept au-dessus de preuve.

M. BELL : Est-ce la même chose qu'en 1896?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Un peu plus fort.

M. BELL : Quelle proportion d'alcool de bois ajoute-t-on à l'alcool méthylique?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Vingt-cinq pour cent.

M. BELL : Est-ce là la force de preuve de l'alçool ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Soixante-cinq.

M. BELL : Puis on le vend à un dollar dix ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Un dollar dix pour la qualité numéro un et $1.40 pour la qualité numéro 2.

M. PORTER : Cette discussion nous révèle les mauvais résultats de la conduite tenue par le département du Revenu de l'intérieur dans cette affaire. On a découvert—le ministre du Revenu de l'intérieur l'a admis même—que l'alcool de bois était manufacturé en Canada avant que la Compagnie Standard Chemical eut fait son contrat avec le gouvernement. A ma connaissance personnelle, la Compagnie Rathbun fabriquait l'alcool de bois à Deseronto. A titre de Canadiens, ayant placé leurs fonds dans cette entreprise, ils avaient parfaitement droit d'avoir l'occasion d'entrer en concurrence avec les nouveaux venus et de soumettre leurs prix. Mais on ne le leur permit pas. La commande fut donnée à la Compagnie Standard, avant que la Compagnie Rathbun ait pu soumettre ses prix.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai dit il y a un instant qu'une commande avait été donnée à la Compagnie Standard, et une à la Compagnie Rathbun, et que toutes deux se sont ensuite fusionnées.

M. PORTER : J'ai dit que la commande avait été accordée sans que l'on eut demandé de soumissions, et elle l'a été à la Compagnie Standard. J'accepte comme de raison l'explication de l'honorable ministre. Mais les faits n'en sont pas moins vrais qu'après que le gouvernement eut donné la commande la Compagnie Rathbun a cédé sa manufacture et ses droits à la Compagnie Standard. Et pourquoi? Parce que l'action du gouvernement l'excluait des affaires. Et l'injustice de l'action du gouvernement sera encore plus apparente lorsque l'on saura que le bail que l'on a obtenu de la Compagnie Rathbun qui a été fait après le marché en vertu duquel la compagnie actuelle fournit l'alcool au gouvernement, n'expire qu'après ce marché. Comment la Compagnie Rathbun peut-elle aujourd'hui entrer en concurrence avec la Compagnie Standard? Cette compagnie est composée de Canadiens établis dans ce pays. La Compagnie Standard est composée en grande partie d'Américains importés. Il n'est pas juste ni sage pour le gouvernement de donner ainsi des commandes sans les avoir soumises à la concurrence publique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'honorable député (M. Porter) fait erreur en disant que le personnel de la Compagnie Standard vient des Etats-Unis.

M. PORTER : Je n'ai pas dit tout le personnel, mais une grande partie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais pas tout le personnel de la compagnie. Les deux seules personnes que je connaisse sont M. Peuchen et M. Thompson, de Longford.

M. HUGHES : L'honorable ministre oublie M. Tudhope.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas si M. Tudhope fait partie de la compagnie. Mais s'il en faisait

partie, c'est un bon Canadien maintenant. Il s'est identifié avec notre pays depuis longtemps, et a rendu d'excellents services dans Ontario-nord.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est six heures——

Le PREMIER MINISTRE : Il avait été entendu avec l'honorable chef de l'opposition que la Chambre ne siégerait pas ce soir. Peut-être serait-il aussi bien de laisser voter ce crédit et d'ajourner?

Une VOIX : Ajournons.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'opposition désire siéger ce soir, je n'y ai aucune objection.

M. TAYLOR : Que l'entente avec le chef de l'opposition soit respectée et ajournons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit n'a aucun rapport avec le sujet actuel de la discussion. Le ministre du Revenu de l'intérieur a déclaré que cette question serait discutée lorsque son tour arriverait.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

Quelques VOIX : Non.

Le PREMIER MINISTRE : On pourra continuer la discussion actuelle sur un autre crédit qui s'y rapporte.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que c'est parfaitement juste.

Quelques résolutions sont rapportées.

RAPPORT PRESENTE.

Rapport du département de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice finissant le 30 juin 1902.—Le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Raymond Préfontaine).

Sur motion du premier ministre la Chambre s'ajourne à 6.05 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 20 mars 1903.

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

COMITE MIXTE DES IMPRESSIONS.

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

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant Leurs Honneurs que cette Chambre s'unira à eux pour former un comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du parlement, les membres du comité spécial permanent des impressions, savoir :—MM. Bennett, Casgrain, Clarke, Davis, Holmes, Hughes (Victoria), Hyman, Johnston (Cap-Breton), Johnston (Lambton), LaRivière, Lavergne, Loy, Maclean, McColl, Marcil (Bonaventure), Oliver, Parmelee, Préfontaine, Richardson, Scott, Sutherland (Oxford), Taylor, Thompson et Tisdale, devant agir au nom de cette Chambre comme membres du dit comité mixte des impressions du parlement.

Adopté.

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

Qu'un comité spécial composé de MM. Borden (Halifax), Bourassa, Brock, Calvert, Casgrain, Clancy, Clarke, Demers (Saint-Jean et Iberville), Fraser, Heyd, Hyman, Johnston (Lambton), Laurier (sir Wilfrid), Monk, Russell, Scott et Wade, soit nommé pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres devant s'occuper de la bibliothèque ; et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

Adopté.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (l'honorable A. G. Blair) : Je présente le bill (n° 21) portant modification et refonte de la loi relative aux chemins de fer. M. l'Orateur, lorsque je présentai, l'an dernier, un bill semblable à celui-ci, je donnai, ce me semble, des explications assez claires, sur la nature et la fin du projet dont la Chambre était alors saisie. Comme je désire confirmer ce que j'ai dit l'an dernier, j'invite les honorables députés qui tiendraient à se renseigner, à consulter le compte rendu des Débats de la dernière session, page 2445. Bien que je ne me propose pas de donner aujourd'hui des explications plus étendues qu'il ne faut, je serai cependant contraint de faire certaines répétitions.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que le ministre ferait aussi bien de donner des explications assez complètes. La Chambre compte un certain nombre de nouveaux membres, et au surplus, il serait assez difficile que chacun de nous se rafraîchit la mémoire de la manière que l'honorable ministre vient d'indiquer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'entends faire ici un exposé aussi complet qu'il me sera possible de la portée de cette mesure. Le bill est virtuellement de même nature que celui qui fut présenté à la dernière session. Il comporte bien quelques modifications, mais elles sont de peu d'importance et ne portent pas sur l'esprit même du projet dont la Chambre fut saisie l'an passé. Le présent bill est plus simple, beaucoup plus concis et, après mûre délibération, on s'est efforcé, en lui donnant une forme nouvelle, de le rendre aussi parfait que possible. Nous nous proposons, comme l'an dernier, d'abolir le co-

mité des chemins de fer du Conseil privé et le remplacer par une commission des chemins de fer composée d'hommes indépendants de la Chambre, indépendant du parlement—dans un sens pratique sinon dans un sens absolu—que leur expérience et leur savoir mettront en mesure de tirer des résultats efficaces de la nouvelle loi que nous nous proposons de créer.

Il y a diverses sortes de commission de chemins de fer. Il en existe à l'étranger qui sont purement consultatives, qui n'ont aucun pouvoir administratif ou exécutif ; d'autres—particulièrement dans certaines colonies britanniques—sont chargées de l'administration, de la direction des voies ferrées. Il a aussi été institué des commissions—et c'est à ce type que se rattachera celle dont nous proposons l'établissement—qui ne sont pas elles-mêmes chargées de l'exploitation des chemins de fer, mais qui la surveillent en ce qui concerne les tarifs, l'aménagement des convois, les croisements et la sûreté des voyageurs. Dans la préparation de ce bill, nous avons naturellement mis à profit l'expérience des pays où des commissions de ce genre ont déjà été établies. En Angleterre, la création d'une commission des chemins de fer remonte à 1873. Cette commission est encore aujourd'hui ce qu'elle était en 1888, époque à laquelle on lui fit subir d'importantes modifications en lui décernant des pouvoirs plus étendus. Nous avons donc tiré parti, lors de l'élaboration du présent bill, de l'œuvre de cette commission des chemins de fer. Les mesures législatives adoptées en divers Etats de l'Union américaine, ainsi que celles qui revêtent un caractère fédéral, ont également fixé notre attention. La Chambre n'ignore pas que nous avons aussi pris avantage des recherches faites par M. Maclean, commissaire spécial que nous avons nommé à cet effet, qui a soumis au gouvernement deux rapports sur ses travaux aux Etats-Unis et sur l'étude qu'il a fait des difficultés qui se font actuellement sentir au Canada en matière de chemins de fer. Certaines dispositions du bill reposent sur les conclusions auxquelles il est arrivé—avec raison, croyons-nous—dans l'étude de ces divers problèmes, et nous avons surtout cherché à tirer parti des meilleures dispositions des lois anglaises et américaines. Bien que, dans la mère patrie, la commission des chemins de fer n'ait pas fait disparaître toutes les difficultés ni apporté de remède absolu et efficace à tous les embarras, elle n'en a pas moins été féconde en résultats satisfaisants.

M. Maclean fait observer qu'elle a exercé une heureuse influence en prévenant les actions arbitraires des compagnies de chemin de fer, qu'on se plaît à louer son impartialité dans les différends, et qu'elle a sensiblement amélioré la situation des expéditeurs. Les lacunes qu'on reconnaît généralement dans ce pays-là tiennent à la législation même et au manque de zèle des tribunaux à seconder la commission. Mêmes lacunes aux Etats-Unis, et d'autres encore que signale M. Maclean. Il dit que la politique joue un rôle important dans le choix des commissaires, même lorsqu'ils ne sont pas électifs,—et ils le sont dans un très grand nombre de cas ; que les commissaires sont nommés pour trop peu de temps : nulle part ils ne doivent siéger plus de cinq ans, et en plus d'un Etat ils sont nommés pour moins longtemps que cela. Autre erreur que les penseurs reconnaissent, c'est que les commissaires n'étant pas suffisamment rémunérés, il est devenu impossible de trouver des hommes possédant les qualités, l'instruction et les aptitudes nécessaires pour mener à bonne fin l'œuvre de ces commissions. Il ajoute—il s'agit ici d'un point qui a fortement fixé l'attention aux Etats-Unis et qui a été débattu dans un très grand nombre d'ouvrages écrits sur ce sujet—il ajoute, dis-je, que des appels fréquents, des procès sans nombre qui résultent de l'application de leur méthode ont très fortement entravé les heureux effets que cette mesure était susceptible de produire. Les procès surgissent de partout et à propos de tout. L'interprétation que les tribunaux ont donné aux lois et les jugements qu'ils ont rendus au sujet des décisions de la commission sur des questions de fait sont tellement contradictoires que les pouvoirs des commissaires deviennent absolument illusoires. Un juge éminent de la cour Suprême des Etats-Unis, le juge Harlan, dit à ce propos : " Les interprétations des tribunaux ont si bien dépouillé l' " Inter-State Commission " de toute autorité qu'il lui est impossible d'aboutir à quelque chose de positif." On a aussi fait remarquer qu'on a adopté la loi américaine entre Etats (inter-state) à la suite d'un compromis effectué entre les entrepreneurs de transport, d'une part, et les producteurs, de l'autre, sans qu'on ait apparemment eu d'objet bien déterminé en établissant ces tribunaux. Il est vraisemblable que l'une des parties niait qu'il en fût besoin, tandis que l'autre prétendait que l'intérêt public en réclamait impérieusement l'établissement, et que, pour concilier ces deux opinions contraires, ces commissions furent instituées sans qu'on leur décernât les pouvoirs qui leur sont absolument indispensables, chacun le reconnaît, si l'on veut que leur œuvre soit de quelque efficacité. Mais quelque imparfaite que soit la législation américaine, il n'en est pas moins établi par le témoignage d'hommes très versés dans les questions de chemins de fer que ces commissions ont fait beoucoup de bien. M. Blanchard, dont l'autorité est très connue en matière de chemins de fer, fait observer que cette mesure a produit les heureux résultats suivants :

1. Elle a mieux fait connaître les tarifs.
2. Elle a diminué la fréquence des guerres à coup de tarif.
3. Elle a tendu vers une répartition plus équitable des frais de transport sur les longs parcours et les faibles distances.

4. Elle a servi d'avis salutaire ou d'agent de surveillance.

C'est-à-dire que les dispositions des diverses lois relatives aux chemins de fer, imposant une peine pour certains faits ou certaines omissions, ont tenu les compagnies pour averties que si elles venaient à violer ces conditions, elles pourraient être contraintes à subir les conséquences de leur conduite.

5. Elle a fait taire nombre d'injustes réclamations contre les chemins de fer.
6. Elle a servi d'éducateur mutuel.
7. Elle a été sagement appliquée.
8. Elle a profité au petit expéditeur.
9. En produisant une meilleure classification, elle a fait reposer les tarifs sur des bases plus uniformes.
10. Son œuvre statistique est de la plus haute importance.
11. Elle a puissamment aidé à la surveillance en ce qui concerne l'application des attelages automatiques et des appareils de sauvetage.

M. l'Orateur, le présent bill tend à ces buts divers et, pour les atteindre, nous avons résolu, vu les difficultés qui ne cesseront de surgir, de conférer à la commission des pouvoirs exécutifs étendus. Je crois que nous sommes allés plus loin dans cette direction que n'importe quel autre pays n'a fait jusqu'à ce jour. D'après les dispositions du présent bill, la commission possédera tous les pouvoirs qui sont actuellement conférés au comité des chemins de fer du Conseil privé. Elle se composera de trois ou de cinq membres. Personnellement, je voudrais qu'elle fût composée de trois membres, mais mon avis n'étant pas nécessairement meilleur que celui des autres, j'invite la députation à faire connaître son sentiment sur ce point lorsque viendra le moment d'étudier le projet dans ses détails.

Il est donc inutile d'en parler à présent. La commission sera constituée en cour d'archives. Les commissaires seront nommés pour dix ans, et seront rééligibles. Nous avons fixé à 75 ans la limite d'âge au delà de laquelle nul ne pourra faire partie de la commisison. Comme celui de l'an dernier, le présent bill contiendra, lorsqu'il sera imprimé, une disposition portant que les commissaires ne pourront être destitués que lorsque les deux chambres du parlement auront à cette fin voté une adresse au Gouverneur général. Nous avons résolu, après mûre délibération, de modifier cette disposition qui ne figurera dans le bill que grâce à une erreur que l'on corrigera en comité. Nous voulons que l'exécutif, lorsqu'il aura pour cela des raisons suffisantes, puisse destituer les commissaires comme il a le pouvoir de destituer les lieutenants-gouverneurs des provinces.

Nous conférons à la majorité de la commission le pouvoir de décider toutes les questions, mais n'importe lequel de ses membres pourra rendre une décision pourvu que ce ne soit pas dans une matière ou dans un cas litigieux et qu'il n'y ait pas d'opposition. La commission pourra tenir ses séances en différents endroits pourvu, toutefois, que ce soit avec l'assentiment du ministre des Chemins de fer.

Nous ne nous occupons pas en ce moment du traitement des commissaires; nous en ferons l'objet d'une proposition au comité lorsque la délibération du bill nous aura amené à ce point-là.

J'arrive maintenant à un détail dont on a dû saisir toute l'importance lorsque j'ai parlé, il y a un instant, des ennuis qui, aux Etats-Unis, découlent des procès que la loi permet de susciter à tout propos. Nous désirons que, à deux exceptions près, les commissaires puissent décider en dernier ressort les questions de droit et de fait. Ils trancheront en dernier ressort, les questions de fait, sauf dans le cas d'appel à l'exécutif; ils seront aussi juges suprêmes des questions de droit, excepté dans le cas où il se soulèverait une question de juridiction, ce qu'il serait absolument impossible d'empêcher; mais lorsque une importante question de droit serait ainsi soulevé il serait permis de porter la cause en cour Suprême.

L'honorable M. HAGGART : A la demande de qui la cause sera-t-elle soumise, à celle des parties ou celle de la commission?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A celle de la commission—c'est elle qui devra soumettre le point de droit.

M. BORDEN : Je crois que l'honorable ministre ne saisit pas bien l'objet de la question de mon honorable ami (l'honorable M. Haggart). L'une ou l'autre des parties, ou les deux parties auront-elles le droit absolu d'interjeter appel, leur faudra-t-il obtenir la permission de la commission, ou celle-ci se chargera-t-elle elle-même de l'appel?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose est laissée à la discrétion de la commission, de même que la question est actuellement à la discrétion du comité des chemins de fer du Conseil privé ; aucun changement n'a été apporté sous ce rapport.

En référant aux articles que je viens d'indiquer, on y verra une foule de dispositions classifiées en grande partie d'après le même ordre que celui qui est suivi dans la loi des chemins de fer, en commençant par la construction des voies ferrées. Ces dispositions se trouvent entre les articles 176 et 205 ; et à part les endroits où nous les croyons quelque peu supérieures, l'ensemble en est en partie basé sur la législation existante. Ce projet de loi contient la disposition ordinaire concernant l'inspection des chemins de fer, et les autres dispositions concernant l'exploitation des voies ferrées.

Des modifications importantes ont été apportées à la question des tarifs. Les dispositions que nous avons inclues dans ce bill, relativement à la réglementation, le contrôle et l'approbation des tarifs sont en partie basées sur des dispositions de

même nature existant en Angleterre et aux Etats-Unis, avec les modifications requises par les besoins du pays. Nous nous sommes efforcés de protéger le public contre tout empiétement ou avantage injustifiable. L'acte contient des dispositions concernant le trafic à longue distance et le trafic local. Nous croyons avoir pourvu à la protection complète des expéditeurs et de tous ceux qui se servent des chemins de fer, afin d'accorder à tous les mêmes avantages. On s'est occupé spécialement dans le bill de la question du trafic direct, tant au Canada qu'avec les pays étrangers. Une classification uniforme des marchandises est aussi établie. La commission est revêtue de pouvoirs qui lui permettent de modifier ces classifications, afin de les rendre non seulement uniformes, mais plus justes et plus équitables à l'égard de l'expéditeur. Les dispositions concernant les tarifs ont été préparées avec tout le soin possible, après avoir consulté des hommes ayant une longue expérience dans ces questions de tarifs sur chemins de fer. Et tout en voulant protéger raissonablement les droits des compagnies de transport, nous nous sommes réservés une juridiction absolue sur le réglementation de leurs tarifs.

L'honorable M. HAGGART : Cette déclaration est très importante, et cette disposition me paraît être la principale du bill. Est-ce que le projet de loi donne aux commissaires le pouvoir absolu de déterminer et fixer les tarifs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans cette disposition, la commission ne peut avoir aucun résultat pratique. Cette question a provoqué des difficultés interminables aux Etats-Unis, et à moins d'établir cette disposition, nous serons exposés à voir la chose se répéter ici.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre me permettrait-il de lui demander si cette disposition s'appliquera au chemin de fer Canadien du Pacifique ainsi qu'aux chemins de fer de l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme le sait mon honorament les tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique, est limité, du moins, dans une certaine partie du pays, si on doit en croire l'interprétation généralement donnée à la loi spéciale qui régit cette compagnie. Nous ne pouvons, croyons-nous, toucher ces tarifs tant que la compagnie n'est pas en mesure de payer un dividende de 10 pour 100 à ses actionnaires. Mais dans les autres parties du Canada, le chemin de fer Canadien du Pacifique sera soumis à cette loi comme tous les autres chemins de fer. Quant aux chemins de fer de l'Etat, la loi demeure ce qu'elle était sous ce rapport et la commission n'aura pas plus de juridiction sur ces voies ferrées à l'égard des tarifs qu'en avait le comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. INGRAM : Dans ce cas, les chemins de fer de l'Etat agissent comme bon leur semble relativement à cette question des tarifs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont toujours joui de ce privilège. Mais ces chemins de fer ne peuvent agir à leur guise ; ils sont tenus de se conformer à la volonté du peuple ou du gouvernement.

M. INGRAM : Comment peut-on espérer obtenir l'uniformité dans les tarifs, si les chemins de fer de l'Etat ne sont pas tenus de respecter la loi sous ce rapport?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur ces voies ferrées les tarifs sont toujours uniformes.

M. INGRAM : Entre eux, la chose est possible, mais ils ne sont pas uniformes avec les tarifs des autres chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est impossible d'obtenir une uniformité absolue de tarifs sur tous les chemins de fer. Il est même très difficile d'obtenir une uniformité de tarifs sur un chemin de fer très étendu, car le fret doit y être transporté dans des conditions qui varient suivant les différentes parties du pays qu'il traverse. Les tarifs varient sur le chemin de fer du Pacifique Canadien et il en sera toujours ainsi, bien que tout le parcours de cette voie ferrée soit soumis à l'application de la loi.

M. BARKER : L'honorable ministre voudrait-il nous faire connaître la raison pour laquelle les chemins de fer de l'Etat ne doivent pas être placés sous la juridiction de la commission comme les autres chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai prêt à discuter cette question quand nous en arriverons à l'article qui s'y rapporte. Cette raison est la même que celle qui a été invoquée pour ne pas modifier la loi existante à ce sujet lors de la revision des lois de 1888. Ces raisons sont péremptoires et je crois que le comité en arrivera à la même conclusion quand il sera appelé à discuter la question en détail.

M. McCREARY : En supposant qu'une province, moyennant considération, ait conclu une convention avec une compagnie de chemins de fer relativement à la réglementation de ses tarifs, quel sera l'effet de cette disposition dans un cas comme celui-là. Est-ce que les pouvoirs de cette commission des chemins de fer seront supérieurs à la législation de cette province ? Quels seront les pouvoirs de la commission dans un cas pareil, dans le cas, par exemple, du marché conclu l'année dernière entre la province du Manitoba et le chemin de fer Canadien du Nord relativement à la réglementation de ses tarifs ? Est-ce que la commission pour-

ra mettre de côté cette législation ou la modifier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me pose là une question à laquelle je ne suis pas prêt à répondre ainsi à l'improviste. Avant de répondre, il serait prudent de consulter des hommes de loi et d'étudier les conventions, afin de bien se rendre compte de la nature des faits. Cependant, je puis fournir à l'honorable député certains renseignements sur cette question qui lui seront utiles. Cette commisssion nommée par le parlement devra, tout naturellement, se renseigner sur son droit d'agir dans chaque cas ; et du moment que l'existence d'arrangements, de la nature de celui que l'on vient d'indiquer, parviendrait à sa connaissance, elle se gardera d'intervenir dans la réglementation de ces tarifs, car son intervention pourrait alors être illégale. Ses pouvoirs, qui sont très étendus, lui permettent d'appliquer ses tarifs à un partie d'un chemin de fer ou d'un district en particulier, en laissant les autres parties de côté. Je suis donc d'avis que toutes difficultés de ce genre peuvent être facilement surmontées, et même en supposant qu'une difficulté de cette nature pourrait se présenter, cela ne détruirait pas l'efficacité générale du bill.

Le bill pourvoit à donner la plus grande publicité possible aux questions de tarifs. On constatera, à la lecture des articles du projet de loi, que toutes les mesures possibles ont été prises pour permettre au public de se renseigner sur les tarifs qu'il sera appelé à payer sur n'importe quel chemin de fer du pays. Nous n'ignorons pas que les tarifs se divisent en deux grandes classes, les tarifs pour le transport des marchandises et les tarifs pour le transport des voyageurs. Les premiers se subdivisent en trois classes : le tarif type, le spécial et ce que nous appelons le tarif de concurrence. Avec la loi actuelle, ce sont les compagnies qui préparent leurs tarifs. L'Acte des chemins de fer doit adopter un règlement énonçant les tarifs qu'elle veut obtenir la permission de percevoir, et le Gouverneur en conseil peut, soit approuver ce règlement, qui devient alors en vigueur, soit le désapprouver, et attendre que la compagnie lui en soumette un autre contenant un tarif qu'il lui soit possible d'approuver. Le tarif ainsi approuvé et fixé est le tarif exigible le plus élevé ; mais ce n'est pas celui qui est en usage sur le chemin de fer pour son trafic ordinaire, car, règle générale, il est toujours plus élevé que les tarifs en vigueur. Le projet de loi actuel met fin à ce mode de procéder. Les compagnies soumettront leurs tarifs, et la commission pourra les désapprouver, et dire quels seront les tarifs reconnus. La commission aura le droit d'en agir ainsi ; et le tarif ainsi préparé sera le tarif type, c'est-à-dire le tarif exigible sur tel chemin de fer ou partie de chemin de fer que la commission jugera à propos d'indiquer. Ce tarif seul pourra être perçu, à moins que la commission ait reçu et approuvé un tarif spécial ou de concurrence. Cependant, certaines circonstances, le transport de certaines classes de marchandises, comme la houille, le bois, le grain, nécessitent des tarifs spéciaux de la part des compagnies de chemins de fer, cette coutume continuera d'exister et si ces tarifs sont trouvés justifiables par la commission, ils seront mis en vigueur.

Le tarif de concurrence s'applique aux taux de transport réduits, pour certaines classes générales de marchandises, entre deux points déterminés, que la commission croit juste d'approuver, ce tarif ne devant pas être astreint aux dispositions concernant le trafic direct et de courte distance. Les tarifs spéciaux et de concurrence pourront être modifiés ou augmenté en aucun temps par la compagnie de chemin de fer, ainsi que les tarifs pour le transport de certaines marchandises spécifiées ou entre deux points déterminés.

L'honorable M. HAGGART : Par la commission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER : Suivant certaines circonstances et conditions particulières, mais ces tarifs ne devront rester en vigueur que durant l'espace de temps strictement nécessaire, et la commission pourra les annuler. Personne n'a l'intention, je suppose, de nuire aux intérêts des grandes compagnies de chemin de fer de notre pays, et tel n'est pas non plus l'intention du gouvernement ; nous comprenons qu'il peut se présenter à chaque instant des circonstances qui obligent ces compagnies à faire face, sans retard, à l'offre de transport de certaine marchandise, sans avoir le temps de préparer un tarif et de le soumettre à l'approbation de la commission. Les compagnies auront donc le droit de faire un tarif de cette nature et de l'appliquer dans des cas particuliers, en avertissant immédiatement la commission de la chose, laquelle pourra approuver ou désapprouver un semblable tarif.

M. BAKER : Qu'arrivera-t-il si la commission désapprouve ce qui a été fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER: Ce qui est fait y reste. Cette disposition est insérée dans le but de faire disparaître toute incertitude chez les expéditeurs, qui devront recevoir un avis de trois jours, quand il s'agira d'une réduction dans les tarifs, et un avis de 10 jours dans le cas contraire. Je crois avoir expliqué complètement, M. l'Orateur, les différents changements apportés dans la réglementation des tarifs. Passons maintenant à l'étude d'autres dispositions du bill moins importantes et qui sont presque identiques à celles de l'acte des chemins de fer.

M. BROCK : Le ministre des Chemins de fer voudrait-il me dire s'il confie à cette commsion le pouvoir d'accorder les chartes de chemin de fer, ou bien se contentera-t-elle de faire des recommandations à ce sujet au comité des chemins de fer qui devra les suivre, et sa juridiction s'étendra-t-elle également aux canaux ? J'ai écouté attentivement les remarques de l'honorable ministre et je ne l'ai pas entendu parler des canaux. Les canaux peuvent devenir les rivaux des voies ferrées. Les tramways tendent encore à devenir chaque jour un moyen de transport de plus en plus populaire. La juridiction de la commission s'étendra-t-elle aux tramways et autres moyens de transport des marchandises et des voyageurs, qui sont mus par l'électricité ou autrement, et ces pouvoirs lui sont-ils accordés par ce bill ? Quelques-uns de nos chemins de fer font leur trafic partie par eau et partie par voie ferrée ; est-ce que cette commission aura juridiction sur ces moyens de transport comme sur les autres chemins de fer, ou bien a-t-on l'intention de confier la réglementation de ces derniers à une autre commission ou au Conseil privé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER : Mon honorable ami (M. Brock) m'a posé plusieurs questions auxquelles je vais essayer de répondre en suivant l'ordre qu'il a choisi. En premier lieu, je dois lui dire que le bill ne contient aucune disposition ayant pour but de confier à la commission le soin d'octroyer les chartes de chemins de fer. Avant de terminer l'étude de ce bill, mon intention est d'attirer l'attention de la Chambre sur cette question, ainsi que sur une autre question d'une importance égale, et d'inviter les honorables députés à les discuter. Ces deux dispositions sont des mesures très sévères, et je n'ai pas cru insister auprès de mes collègues pour les faire inclure dans ce projet de loi, cependant, elles n'en sont pas moins des questions de chemins de fer très importantes, et j'ai cru, dans tous les cas, qu'il convenait de les mentionner au comité, au cours de la discussion de ce bill, afin d'obtenir son opinion sur leur valeur et peut-être les inclure dans le projet de loi, s'il en arrivait à la conclusion que la chose est dans l'intérêt public. J'ai préparé une couple d'articles concernant ces questions, et un peu plus tard je les soumettrai à l'attention du comité.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Brick) m'a aussi demandé si cette législation s'appliquait aux tramways. Je dois dire immédiatement que nous n'avons pas eu la chose en vue en préparant ce projet de loi. Il y a une autre question que je crains d'avoir oubliée.

M. BARKER : C'est la question du transport partie par eau et par terre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER : Quant à étendre la juridiction de la commission aux canaux, je dois dire que nous n'y avons pas songé. L'analogie qui existe entre les chemins de fer et les canaux ne me paraît pas suffisante pour nous justifier d'accorder à la commission des pouvoirs concurrents sur les canaux.

M. COWAN : Est-ce l'intention du gouvernement de placer les compagnies de messageries sous la juridiction de la commission ? Ainsi, dans les districts fruitiers, où des chargements complets de fruits sont expédiés par l'entremise de ces compagnies, est-ce que la commission pourra exercer une certaine juridiction sur les tarifs de transport exigés des expéditeurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, l'honorable député trouvera dans ce projet de loi des pouvoirs amplement suffisants pour régulariser les tarifs exigés par les compagnies de messageries pour le transport des marchandises de tous genres. Néanmoins, si l'honorable député croit que ces dispositions ne sont pas suffisantes, nous accepterons avec plaisir toute proposition qu'il voudra bien faire à ce sujet.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il pourra y avoir appel de la décision de cette commission ? J'étais absent et j'ignore ce qu'il peut avoir dit sur ce point particulier de la question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà dit que le bill contient une disposition spéciale établissant un appel de toutes les décisions de la commission au gouverneur en conseil. Pour plusieurs raisons, qu'il est inutile d'énumérer, on a cru que c'était à ce tribunal qu'il convenait le mieux d'en appeler. Actuellement, il existe un appel des décisions du comité des chemins de fer au gouverneur en conseil. Je dois dire immédiatement, que durant les quelques années que j'ai eu l'occasion de siéger dans ce comité, on ne s'est prévalu qu'une seule fois de ce privilège, et il est à espérer qu'on n'aura pas à en appeler bien souvent des décicions de cette commission.

Comme j'ai la chose présente à l'esprit, je veux immédiatement dire un mot sur un sujet qui touche par certains côtés à la question posée par mon honorable ami (M. Brock), bien qu'il n'en soit pas question dans le bill. Il s'agit des pouvoirs que la commission devrait exercer relativement à l'octroi des nouvelles chartes des chemins de fer et à la localisation de leur tracé. Ce pouvoir a été accordé à une semblable commission dans au moins un ou deux Etats de l'union américaine, à ma connaissance, mais cela était fait à titre plutôt consultatif qu'autrement. Le devoir de la commission consiste à conseiller les législatures des différents Etats sur toute demande de construction d'un nouveau chemin de fer, et dans certains Etats on lui a accordé le droit d'accorder ou de refuser, même une fois la charte octroyée, un certificat, que l'on ap-

pelle un certificat d'utilité publique ou quelque chose du même genre. Tant que ce certificat n'est pas octroyé, la compagnie ne peut commencer ses travaux. On est porté à croire, au premier abord, que le but d'une pareille législation est d'empêcher la construction de voies ferrées trop rapprochées ou parallèles les unes aux autres, alors que l'intérêt public exige qu'il ne se construise pas d'autre chemin de fer à cet endroit, ou qu'il se construise à une distance suffisante de la voie ferrée déjà existante.

M. INGRAM : En vertu de quel droit intervient-on ainsi dans les affiaires d'une compagnie à qui sa charte accorde un certain délai pour commencer ses travaux ? Le parlement accorde le droit de construire un chemin de fer et fixe le délai pendant lequel on devra commencer et terminer les travaux, or cette proposition me paraît venir en conflit avec ce droit ainsi accordé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a beaucoup à dire en faveur de la proposition, et je suis prêt à admettre qu'elle peut prêter considérablement à la critique. J'ai voulu simplement indiquer ce qui se fait à certains endroits et amener la Chambre à discuter la question, car le bill actuel ne contient aucune disposition de cette nature. On a également, dans certains pays, conféré à cette commission le droit de surveiller et de réglementer les émissions excessives d'actions et d'obligations de la part des compagnies de chemins de fer. Pour ma part, je considère que cette question mériterait d'être étudiée avec soin par le parlement. L'expérience des dernières années, du moins est là pour démontrer que, parmi les compagnies de chemins de fer qui ont obtenu des chartes de ce parlement et ont été autorisées à émettre des actions pour des montants élevés, bien peu d'entre elles ont employé tout l'argent ainsi souscrit à la construction de leurs chemins. Ces actions servent soit à enrichir les porteurs d'action soit à faire des cadeaux aux amis soit à trouver les capitaux nécessaires pour promouvoir l'entreprise, et il me paraît tout à fait désirable, si le parlement tient à faire adopter le présent projet de loi, de décider s'il ne devrait pas exister un tribunal qui serait chargé de surveiller les capitaux placés dans ces entreprises, afin d'être en mesure de limiter l'émission excessive que ces compagnies pourraient vouloir faire de leurs actions ou de leurs obligations et dans l'affirmative, si ce travail ne devrait pas être confié à la commission des chemins de fer. Ces obligations et ces actions qui sont distribuées dans le public, ou données à titre de cadeaux, ou bien achetées suivant les fluctuations du marché et dont la valeur varie suivant les progrès du chemin, finissent par tomber, moyennant des prix assez élevés, entre les mains des détenteurs, et deviennent un obstacle légitime, bien qu'inutile à mon avis, au développement du chemin. Je considère que le parlement répondrait à un besoin public en adoptant une législation dans ce sens.

Je me suis efforcé de tracer aussi brièvement que possible les grandes lignes de ce projet de loi, et je suis même entré dans certains détails. Ce bill a été rédigé avec le désir sincère de soumettre au parlement une mesure d'une application efficace. Si, comme je le crois, le peuple de ce pays veut avoir un tribunal capable d'exercer un contrôle effectif sur les chemins de fer canadiens, nous manquerions à notre devoir, en ne conférant pas à ceux qui devront en faire partie, les pouvoirs nécessaires pour leur permettre d'atteindre le but pour lequel ils auront été nommés.

En lisant ces dispositions du bill, on serait porté à croire que si la commission voulait exercer les pouvoirs qui lui sont conférés dans toute leur rigueur, ces pouvoirs lui permettraient d'écraser les compagnies de chemins de fer ou tout au moins de causer un tort sérieux aux intérêts commerciaux du pays.

Bien que cette prétention puisse paraître fondée, il ne faut pas oublier que vous devez donner au langage que vous employez un sens plus large, et conférer des pouvoirs plus étendus que ceux que vous voulez faire exercer, afin d'assurer une somme d'autorité suffisante à ceux que vous avez l'intention de charger de ces responsabilités.

C'est encore pour cette raison, que lorsqu'il s'agira de déterminer la constitution de ce tribunal et les qualités que devront posséder ceux qui seront appelés à en faire partie, nous devrons être extrêmement particuliers dans notre choix, car de ce choix dépendra le succès de la commission.

Il serait impossible et il ne serait peut-être pas convenable qu'à cette phase de la question, avant que le parlement ait décidé si ce tribunal sera constitué ou non, que je fisse connaître entièrement les vues du gouvernement sur la composition de la commission. Je puis dire cependant que le gouvernment est pleinement convaincu qu'un des membres de ce tribunal devra être un homme de grande expérience légale, au courant des questions de chemin de fer et ayant suivi la législation à ce sujet. Il devrait y avoir aussi comme membre de la commission une personne qui aurait des connaissances techniques dans l'administration des chemins de fer et leurs tarifs. On considère ce point très important aux Etats-Unis, et vu l'expérience que nos voisins ont acquise dans ces questions, je crois que l'on peut accepter leur jugement comme assez sûr. Ces qualités une fois trouvées, je crois que l'on pourra accorder au gouvernement une grande latitude dans le choix de ceux qui devront composer le tribunal.

Certains journaux ont prétendu dernièrement que j'avais dit à quels métiers et professions devraient appartenir ceux qui devront composer la commission. Je dois dire

que ces journaux m'ont très mal compris, car si j'ai conversé du sujet avec quelqu'un, je n'en ai parlé que d'une manière générale, et particulièrement s'il a été question de métiers et professions. Mais outre cela il ne faut pas oublier que les intérêts commerciaux du pays devraient être représentés, et en première ligne ceux de la grande industrie agricole, une industrie qui par son importance surpasse de beaucoup toutes les autres; elle surpasse l'industrie manufacturière et commerciale, quelque grandes que ces industries soient présentement et puissent devenir plus tard. Il ne faut pas oublier cependant que l'agriculture, le commerce et l'industrie manufacturière ont après tout des intérêts communs, et peu importe aussi le métier ou la profession de ceux qui seront appelés à faire partie de cette commission pourvu que ce soient des personnes possédant un bon jugement et un caractère calme et indépendant. Considérant toutes ces choses; nous rappelant aussi que ce sont les griefs de cultivateurs qui ont agi le plus fortement sur l'opinion publique, et tenant compte de l'importance de leurs intérêts non seulement dans l'ouest du Canada où ils augmentent avec tant de rapidité, mais aussi dans l'est, je suis certain d'exprimer les vues de tous mes collègues, en disant que la personne que nous choisirons pour représenter les intérêts commerciaux du pays, surtout ceux qui se rattachent aux transports, se recommandera à l'approbation de la classe agricole et assurera autant que possible la protection de leurs intérêts.

M. BROCK : Je constate que l'honorable ministre n'a pas dit que la commission aurait le pouvoir de régler les difficultés ouvrières et les grèves qui affectent si fortement les chemins de fer. Le gouvernement se propose-t-il de s'occuper de ces questions dans le bill d'arbitrage obligatoire qu'il doit soumettre au parlement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'y a rien de la sorte dans ce bill. Cela aurait été très difficile, et l'une des moindres difficultés aurait été la suivante : Les devoirs qui sont imposés à ceux qui composeront cette commission sont très onéreux et entraînent de grandes responsabilités. Les commissaires n'auront pas une sinécure, je puis vous l'assurer. Leurs devoirs seront multiples et nombreux, et je crois qu'il ne serait pas sage, du moins dans les commencements, nonobstant ce que l'on pourrait faire plus tard, d'entraver l'action de la commission en la chargeant des fonctions dont parle l'honorable député. Mais il y a une autre raison. Jusqu'à présent, vu le conflit qui existe entre la législature provinciale et la législature fédérale, on n'a pas cru devoir s'occuper beaucoup du projet d'établir l'arbitrage obligatoire ; et s'il vous faut, ainsi que je crois que vous y serez obligé, avoir recours en définitive, pour la solution de ces différents, à l'intervention amicale d'un bureau de conciliation, il ne serait pas bon de demander à la commission d'assumer des devoirs de cette nature. Un tribunal de ce genre devrait toujours avoir un représentant choisi par les classes ouvrières, si l'on veut qu'elles aient confiance dans ses décisions. Une autre raison et peut-être la plus forte, est que mon honorable ami le ministre du Travail a proposé de soumettre au parlement pendant la présente session un bill sur cette question même.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Le bill de l'honorable ministre des Chemins de fer donne-t-il pouvoir aux commissaires de s'occuper de toutes les questions relatives aux cours d'eau qu'il faut nécessairement faire passer sous les chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Auront-ils aussi le pouvoir de régler les questions de passages à niveau dans les villes et villages, et toutes questions de ce genre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Pourront-ils fixer le trafic local et de long parcours?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux poser une question. Je n'ai pas voulu interrompre l'honorable ministre pendant son discours. Il a parlé d'appels au Gouverneur général sur certaines questions de fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur toutes les questions de fait. Il y a appel de toutes les décisions de la commission.

M. BORDEN (Halifax) : Sera-ce un appel pur et simple ou une nouvelle instruction de la cause?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que ce sera laissé à la discrétion de l'Exécutif. Le bill lui donne juridiction absolue et complète de reviser tout ordre ou décision de la commission. Nous n'avons eu, je crois, qu'un seul appel du comité des chemins de fer du Conseil privé à l'Exécutif. Dans cette circonstance le comité fit transmettre à l'Exécutif les notes sténographiques des témoignages et des plaidoyers des avocats dans la cause, et il fut permis à un des avocats, je crois, d'ajouter quelques notes à son plaidoyer. La commission pourrait suivre la même procédure dans le cas d'appel.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il serait nécessaire d'insérer un article spécial à ce sujet dans le bill. Mais j'ai une autre question à poser à l'honorable ministre. La commission n'a pas apparemment juridiction pour régler les taux de la Compagnie du Pacifique, au moins sur une grande partie de ce

chemin de fer. En se basant sur ce que dit l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) on peut en dire autant du Canadian-Northern, qui est à peu près dans les mêmes conditions que les portions du chemin du Pacifique mentionnées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il y a ensuite l'Intercolonial; de sorte que voici trois grands chemins de fer sur les taux de transport desquels la commission n'aura pas de contrôle. Cela ne devra-t-il pas entraver dans une large mesure l'action de la commission par rapport aux taux des autres chemins de fer. Je ne prétends pas connaître bien à fond les questions de chemin de fer, mais il me semble que la réglementation des taux ne sera pas aussi effective, dans ces circonstances, qu'elle aurait pu l'être, car comment la commission pourra-t-elle fixer les taux de transport d'un chemin de fer, si elle n'a aucun pouvoir de fixer ceux d'un autre chemin qui fait de la concurrence ?

Il me semble, malgré tout le respect que j'ai pour ce que peut dire l'honorable ministre des Chemins de fer sur cette question, que la commission sera très embarrassée par cette restriction, qui, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer l'a fait remarquer, est un des côtés les plus importants du bill. Je ne me propose pas, cependant de discuter le bill maintenant, et je fais cette réflexion simplement pour appeler l'attention du ministre sur ce point qu'il pourra traiter lorsqu'il proposera la deuxième lecture de son bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quant au chemin de fer Intercolonial, mon honorable ami ne prévoit j'en suis sûr, aucun conflit de ce côté avec les décisions de la commission, parce que l'on n'a jamais entendu personne se plaindre que les taux de l'Intercolonial étaient tels qu'il faudrait les réduire pour les mettre en conformité avec les taux des autres chemins de fer.

M. BORDEN (Halifax) : Mais nous légiférons pour l'avenir, n'est-ce pas, aussi bien que pour le passé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et je crois que l'expérience du passé nous permet de prédire assez sûrement l'avenir. Au sujet de l'état de choses dont a parlé d'abord mon honorable ami le député de Selkirk (M. McCreary) j'ai compris que la nature de l'arrangement entre le Canadian Northern et le gouvernement manitobain était comme suit : La Compagnie du Canadian Northern s'engage à ne pas imposer de taux plus élevés que le chiffre spécifique mentionné dans l'arrangement au sujet de son trafic, mais cet arrangement n'a de valeur que dans les limites de la juridiction de la législature du Manitoba. Il n'est pas probable alors que l'exercice des pouvoirs de la commission amène un conflit avec les contrats faits entre le gouvernement provincial et cette compagnie de chemin de fer. Pendant que l'honorable député parlait il m'est venu à l'esprit que la seule question qui pourrait être soulevée serait le cas d'un tarif élevé de la part du Canadian Northern. Or, la convention avec le gouvernement du Manitoba ne peut donner droit à la compagnie de prétendre que la commission ou le parlement fédéral n'aurait pas le droit d'ordonner une réduction de tarif, et qu'on ne pourrait alors avec raison lui demander de se soumettre à la juridiction de la commission des chemins de fer. La commission pourrait réduire ses taux et le gouvernement du Manitoba n'aurait pas le droit de se plaindre ; mais il le pourrait si la commission élevait les taux. Je ne vois pas alors qu'il y ait de difficulté matérielle.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Je ne me propose pas, M. l'Orateur, de discuter le bill à fond pour le moment. L'année dernière, j'ai entendu l'honorable ministre expliquer le même bill lorsqu'il l'a soumis à la Chambre, mais j'ai un peu oublié ce qu'il contenait, et je ne suis pas aujourd'hui très préparé à discuter la question. Mais je le serai quand viendra la deuxième lecture du bill, lorsque j'aurai eu le temps de l'étudier. Pour moi le point principal dans la nomination de la commission est le pouvoir que nous donnerons aux commissaires. L'honorable ministre nous a dit qu'aux Etats-Unis on a donné certains pouvoirs aux commissaires, mais on s'est aperçu qu'il était impossible de faire exécuter leurs décisions par les tribunaux. C'est sans doute parfaitement vrai dans une grande mesure. Il n'y a aucun doute que le travail de la commission aux Etats-Unis est devenu tout simplement d'un caractère éducationnel, mais sous ce rapport il a eu beaucoup d'influence sur les compagnies de chemin de fer, parce que lorsque les commissaires appellent l'attention du public sur les anomalies qu'ils découvrent dans les taux de transport, sur les différences de tarifs entre certains points, et sur d'autres abus que les commissions de chemins de fer pour régler les conditions du trafic d'état à état avaient pour objet d'empêcher, la publicité même donnée à ces abus a pour résultat de les faire corriger. C'est là, en définitive, le plus grand bien que les commissions de chemins de fer aient fait aux Etats-Unis.

L'honorable ministre nous dit que son bill donne aux commissaires de plus grands pouvoirs que n'en possèdent les membres de corps semblables en Angleterre et dans d'autres pays. Je ne puis pas parler avec autorité sur ce point, mais il me semble que le moyen le plus court de régler la question serait pour l'honorable ministre de dire sur quels chemins de fer cette commission aura autorité. On ne veut pas qu'elle s'applique à l'Intercolonial, et elle ne peut s'appliquer au chemin de fer du Pacifique. Elle ne s'applique pas davantage à ces chemins de fer que

l'honorable ministre a mentionnés dans le Manitoba, et elle n'aura aucune autorité non plus sur les chemins de fer qui ne tiennent de chartes que des provinces. Il y a aussi d'autres chemins de fer qui seront exempts. La commission ne peut affecter aucun chemin de fer qui a obtenu sa charte avant que certaine date—je ne me rappelle pas l'année dans le moment—avant que l'Acte des chemins de fer ait été amendé, parce qu'on s'est engagé dans les chartes de ces compagnies à ne pas intervenir dans la réglementation de leurs tarifs tant qu'elles ne feront pas un profit de 15 par cent sur leur capital. Si c'est le cas, ce bill ne peut s'appliquer qu'à quelques chemins de fer dans le pays. Je puis me tromper dans ma prétention que les commissaires n'auront aucun pouvoir sur les compagnies de chemin de fer qui ont des chartes des gouvernements provinciaux et sont sous la juridiction de ces gouvernements, mais je crois être dans le vrai. Afin d'amener ces chemins de fer sous la juridiction de la commission, il faudrait déclarer que ce sont des travaux entrepris pour l'avantage général du Canada. Si je suis dans le vrai je demande pourquoi nous nommons une commission de ce genre? Pourquoi dépenser tant d'argent pour régler et contrôler les tarifs sur les quelques chemins de fer qui tomberont sous la juridiction de cette commission. Nous ne pouvons toucher à la charte du Pacifique parce que cette compagnie a un contrat formel avec le gouvernement, et ce serait une confiscation que de changer les termes de ce contrat sans accorder de compensation à la compagnie. Il est vrai que nous pouvons voter un bill nous donnant le droit d'exercer ce pouvoir, mais l'honorable ministre n'en a pas, je crois, l'intention. Si je le comprends bien, il veut seulement donner juridiction à cette commission là où celle peut exercer ses pouvoirs sans léser les droits acquis. La Compagnie du Pacifique a avec le Canada un arrangement en vertu duquel ses taux sont fixés, et elle prétend que nous ne pouvons pas changer ces tarifs tant que les conditions de l'arrangement ne seront pas remplies ; c'est-à-dire que tant que les profits de la compagnie n'atteindront pas une certaine proportion de son capital, le gouvernement n'a pas le droit de modifier son tarif. C'est là la prétention de la compagnie et je suis porté à croire qu'elle est juste. Je crois aussi que tout chemin de fer qui a obtenu sa charte antérieurement à une certaine date a, au point de vue moral, et même au point de vue légal, un droit, un véritable engagement de la part du pays, qu'en honneur nous sommes obligés de tenir, et toute action de notre part en contradiction avec ce droit, toute intervention dans le tarif de ces chemins de fer, serait un acte de confiscation.

Une commission peut cependant être utile de beaucoup de manières. Elle peut servir à régler les disputes qui sont soumises au comité des chemins de fer du Conseil privé. L'honorable ministre propose que la manière de procéder soit, devant la commission, la même que devant le comité du Conseil privé, et comportera des frais. Je suppose que le tarif de ces frais sera réglé suivant un tableau préparé par la commission, et ainsi que cela se pratique dans d'autres cours de justice ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Qu'a voulu dire alors l'honorable ministre lorsqu'il a parlé de frais ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons que le même système suivi présentement devant le comité du Conseil privé soit continué devant la commission, savoir : que la question de frais soit laissée à la discrétion de la commission. Le fait que la commission sera véritablement une cour chargée d'entendre et recevoir des plaidoyers et enregistrer des décisions, ne la constitue pas tribunal judiciaire dans le sens ordinaire du mot. Nous donnons seulement autorité aux décrets qu'elle passera.

L'honorable M. HAGGART : Le pouvoir d'accorder des frais sera, pour la commission, celui que possède aujourd'hui le comité des chemins de fer du Conseil privé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : J'avais compris que le but était, vu la facilité avec laquelle les différends pourraient être soumis au tribunal, d'empêcher les poursuites vexatoires en imposant des frais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous n'avons accordé des frais que dans deux cas, pendant les six ou sept dernières années.

L'honorable M. HAGGART : J'ai présidé ce tribunal pendant plusieurs années, et je n'ai jamais accordé de frais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons accordé que cinquante dollars ou à peu près dans une ou deux causes.

L'honorable M. HAGGART : Quels que puissent être les commissaires en vertu de cette nouvelle loi, je ne crois pas que la commission soit plus responsable, plus intelligente ou plus capable de juger les questions qui lui seront soumises que le comité des chemins de fer du Conseil privé. Il y a dans ce bill un changement que j'approuve. D'après le bill de l'année dernière les commissaires devaient occuper la même position que les juges et n'être renvoyés que sur une adresse des deux Chambres. Le gouvernement propose maintenant de donner pouvoir à l'Exécutif de destituer les commissaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour cause.

L'honorable M. HAGGART : Naturellement. Le gouvernement actuel n'a jamais destitué aucun fonctionnaire que "pour cause", d'après le ministre des Chemins de fer et Canaux et autres ministres. Mais la "cause" peut quelquefois être légère. J'admets, cependent, le pouvoir de renvoi, et c'est une amélioration dans le bill. Ainsi que je l'ai dit, il y a beaucoup de sujets que les commissaires peuvent décider. Un de ces sujets est l'émission des actions et débentures. Ils ne peuvent pas, naturellement, en empêcher l'émission car les compagnies ont ce pouvoir d'après leurs chartes, mais ils peuvent surveiller et instruire le public ainsi que cela se fait aux Etats-Unis. Naturellement, si une émission était illégale, elle serait nulle de plein droit, mais la commission peut informer le public de toute extravagance dans l'emission de débentures ou stock. Ainsi que je l'ai dit, ce n'est pas mon intention de discuter le bill à fond. Nous aurons cet avantage lorsque le gouvernement en proposera la deuxième lecture, et lorsque le bill sera étudié en comité.

M. SPROULE : Je demanderai à l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) si dans le cas où une charte serait accordée portant la condition que l'émission de débentures sera sujette à l'approbation de la commission, celle-ci ne pourrait pas exercer tels pouvoirs ?

L'honorable M. HAGGART : Certainement. Mais d'après le bill actuel la commission ne le peut pas ; elle peut changer les chartes, et casser les contrats. Ses attributions sont exclusives en ces matières, à condition qu'elles s'exercent sur des faits précis, autrement elle s'exposerait à voir ses décisions renversées par les tribunaux, si c'était une affaire d'interprétation. Sans doute, la chose irait de soi, si ce pouvoir additionnel était incorporé dans un acte du parlement. Mais comment pourriez-vous le faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De qui l'honorable députe veut-il parler en disant qu'elle a tous les pouvoirs, actuellement ? Est-ce de la Chambre?

L'honorable M. HAGGART : Oui, du parlement canadien. Il peut exercer une domination absolue. Notre pouvoir n'a pas de bornes, puisque nous pouvons prendre les biens d'un citoyen sans l'indemniser. Naturellement, cela ne se fait jamais ; mais comme exerçant les pouvoirs législatif et exécutif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Qui possède ces attributions?

L'honorable M. HAGGART : Mais le parlement, la nation, la Confédération du Canada. C'est d'eux que je parle quand je dis "nous." J'ajouterai, pour préciser davantage, que ces pouvoirs sont exercés par le parti ministériel comme représentant de la majorité et comme exerçant les pouvoirs législatif et exécutif.

M. INGRAM : Il est possible que j'aie mal compris les explications donnés par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous savons parfaitement que les taux exorbitants imposés au public par les compagnies de chemin de fer ont été l'un des motifs qui ont porté le public à nous demander la création de cette commisison. Répondant à une question relative au trafic local et de long parcours, l'honorable ministre nous a dit que la commission aura les pouvoirs nécessaires pour empêcher l'imposition au public de tarifs abusifs; mais il n'a pas répondu très clairement à la question de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui voulait savoir si la commission exercera les mêmes pouvoirs à l'égard des tarifs adoptés par les compagnies de tramways d'un caractère local. Comment pourra-t-elle redresser les griefs qui lui seront signalés au sujet des tarifs? Nous croyions pouvoir compter que le projet ministériel se rapporterait aussi bien aux tramways qu'aux chemins de fer ordinaires. Tout le monde est sous l'impression que de nombreuses lignes de tramway seront construites pour desservir les régions agricoles et pour être comme autant de ramifications des grands réseaux de chemin de fer. Mais ce bill ne confère aucun pouvoir à la commission l'autorisant à réglementer et à contrôler les tarifs des compagnies de tramways. Ensuite, nous avons entendu le ministre nous dire que malgré que le parlement constitue la plus haute autorité publique, malgré qu'il possède le droit d'octroyer des chartes aux compagnies de chemin de fer, cependant cette commisison, même après qu'une compagnie aura reçu sa charte du parlement, pourra prendre cette compagnie à la gorge et dire: Vous devrez attendre notre autorisation, avant de construire ce chemin de fer. Quant à moi, je croirais manquer à ma dignité de membre de cette Chambre et me rendre ridicule, en approuvant une ligne de conduite semblable. Le parlement doit, sans doute, conserver le droit d'accorder ou de refuser des chartes aux compagnies de chemin de fer, mais lorsqu'il a jugé à propos de se rendre à la demande d'une compagnie qui s'engage à commencer et à terminer la construction de telle voie ferrée, dans un laps de temps déterminé, cette compagnie ne doit être la merci d'aucune influence d'où qu'elle vienne. A mon avis, c'est là l'une des objections qu'on pourrait facilement soulever contre ce projet de loi, tel que rédigé. Je n'ai pas encore lu le bill, mais j'ai entendu les explications de l'honorable ministre. Je ne puis, dès maintenant, discuter à son mérite ce pro-

jet de loi, mais j'espère avoir bientôt l'occasion de faire certaines remarques que je crois importantes. En attendant, je me permettrai de dire à mon honorable ami qu'il s'est imposé une tâche énorme en soumettant ce projet de loi à la Chambre. Il répondra à une foule d'objections, et il constatera combien les opinions diffèrent sur les questions qu'il aura soulevées. Pour ma part, toutefois, je l'aiderai avec plaisir dans la mesure de mes forces, toutes faibles soient-elles, à faire de ce bill une loi qu'on pourra appliquer avec avantage pour le pays.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

IMMIGRATION CHINOISE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme, mardi prochain, en comité général, pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier le chapitre 32, 63-64 Victoria, intitulé : "Acte concernant et restreignant l'immigration chinoise" et de prescrire,—

1. Qu'une taxe de $500 sera imposée sur toute personne d'origine chinoise qui entrera au Canada ;

2. Que toute personne ayant la garde d'un navire ou d'une voiture ou wagon amenant des immigrants chinois au Canada, sera personnellement responsable envers Sa Majesté du paiement de la dite taxe à l'égard de tout immigrant amené par ce navire, ou voiture ou wagon.

Adopté.

DEPUTATION DES MANUFACTURIERS AUPRES DU GOUVERNEMENT.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Avant que vous quittiez votre fauteuil, M. l'Orateur, je veux poser une question au ministre des Finances. Afin de faire disparaître toute ambiguité, je citerai un extrait du Free Press, l'organe du gouvernement à Ottawa. Ce journal rapporte qu'une délégation de manufacturiers s'est rendue auprès des ministres. Je relève ce qui suit au cours de cet article:

Le premier ministre a promis à la députation qu'il étudierait sérieusement ses demandes. Il l'engagea à faire connaître au public ses projets de remaniement du tarif. M. Fielding a dit aux délégués qu'ils se feraient tort en suivant une autre ligne de conduite. Il ajouta qu'il avait entre les mains un grand nombre de lettres de manufacturiers, le mettant en garde contre les prétentions de l'association, et réclamant le maintien du tarif actuel.

Je demande au ministre des Finances s'il a quelque raison qui l'empêche de déposer ces lettres sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire, d'abord, à mon honorable ami, que le gouvernement n'a qu'un organe à Ottawa, la Gazette du Canada, dont l'importance est bien connue. Nous sommes prêts à accepter la responsabilité de tout ce que publie ce journal. J'ajouterai qu'il me fera plaisir, dans quelques jours, avant longtemps peut-être, de déposer sur le bureau de la Chambre une partie des documents dont a parlé l'honorable député. Le rapport du Free Press n'est pas tout à fait exact en ce qui concerne les paroles que j'ai prononcées, lors de l'entrevue en question. J'ai déclaré qu'on avait adressé nombre de lettres à différentes personnes—j'en ai vu quelques-unes entre les mains de certains membres du parlement—que dans ces écrits, on condamnait l'attitude que l'association des manufacturiers entendait suivre. J'ai ajouté que j'avais moi-même reçu des lettres dans le même sens. Il me fera plaisir de produire ceux de ces documents qui ne sont pas d'une nature confidentielle.

M. INGRAM : D'après ce que dit l'honorable ministre, il y aurait de ces lettres d'une nature confidentielle, pourquoi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai reçu de temps à autre, de différentes parties du pays, un grand nombre de lettres sur la question du tarif, mais cela, sous le sceau du secret. Il ne serait pas convenable de rendre publiques les remarques de certaines personnes n'envisageant le tarif qu'au point de vue de leur commerce particulier. Nous avons reçu nombre de mémoires dans ce genre, mais, sous le sceau du secret—secret que nous avons gardé. Je crois, cependant, qu'on peut exposer au public les demandes de telle ou telle personne à l'effet d'imposer des droits déterminés sur tel ou tel article, car, à mon sens, nous ne sommes pas tenus de garder le secret dans ces cas. Ce sont là les vues que j'ai exprimées à l'association des manufacturiers.

SUBSIDES—BETAIL CANADIEN EN ANGLETERRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. A. C. BELL (Pictou) : Avant que cette motion soit adoptée, je veux donner avis que, mardi prochain, ou lorsque motion sera faite pour que la Chambre se forme en comité des subsides, je proposerai en amendement:

Que cette Chambre est d'avis que l'application au bétail canadien des prescriptions de l'acte de la Grande-Bretagne intitulé : "Diseases of Animals Act", est injustifiable ;

Que lors de l'adoption de cet acte, et depuis cette date, le bétail canadien était et a toujours été exempt de maladies contagieuses ;

Que cette Chambre est d'avis que l'application du dit acte au bétail canadien a eu un effet déplorable sur le commerce de ce pays ;

Que cette Chambre regrette que les représentants du Canada, à la conférence coloniale, n'aient pu en aucune manière obtenir justice ou promesse de justice à cet effet ;

Que cette Chambre regrette, de plus, que ce gouvernement n'ait pu, par de plus vigoureuses protestations ou autres mesures efficaces, réus-

sir à faire enlever les restrictions injustes apportées à la vente du bétail canadien dans la Grande-Bretagne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai à mon honorable ami, bien que ce soit là son affaire, s'il est bien opportun de proposer maintenant cet amendement. Toute cette question sera soumise à la Chambre, et en faisant cet amendement à la motion que la Chambre se forme en comité des subsides, l'honorable gentleman restreint les limites de la discussion et nous oblige de nous en tenir aux termes mêmes de cet amendement. Si tel est son but, je n'ai rien à dire; mais s'il se propose d'embrasser toute la question, il peut trouver un autre moyen de soulever cette discussion. Cependant, encore une fois, libre à lui de recourir à un amendement à la motion que la Chambre se forme en comité des subsides; je ne puis m'y opposer.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'honorable gentleman oublie que c'est là la pratique consacrée par le gouvernement lui-même, l'an dernier.

J'ignore si l'honorable député veut atteindre un but particulier, s'il désire aller plus loin que ne le voulait l'honorable gentleman qui a présenté une motion semblable, à la dernière session; mais il suit la pratique établie alors par un membre de la droite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais mon honorable ami oublie que l'honorable député qui a fait cette proposition, l'an dernier, était prêt à accepter un amendement à son amendement. Mais en sera-t-il ainsi dans la circonstance actuelle ? J'en doute.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère de l'Intérieur—Appointements, y compris E. Deville, à $2,800, W. F. King, à $2,500, et Otto J. Klotz, à $2,300, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir Wm. Mulock) : L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est à compléter ses préparatifs en vue de son départ pour l'Angleterre et ne peut assister à cette séance ; il m'a demandé de présenter le budget de son ministère.

M. BORDEN (Halifax) : Se rend-il en Angleterre nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ? Mon honorable ami pourrait peut-être nous expliquer pourquoi cette dernière stipulation se trouve dans cette estimation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'augmentation est de $3,332.50 ; elle correspond à la balance entre les augmentations et la réduction. L'augmentation totale se répartit comme suit :

Augmentation :—			
Augmentat. statut.	56 x $50 00	égale.	$2,800 00
	1 x 37 50	"	37 50
	3 x 25 00	"	75 00
	2 x 10 00	"	20 00
			$2,932 50
Robert Dunlop, qui recevait $900 et passe à la 2e classe, à $1,100 par année....			200 00
MM. F. C. Capreol, H. Sherwood, G. W. Paterson et F. W. C. Cuming, qui recevaient $1,000 et passent à la 2e classe, à $1,100 par année.....			400 00
Supplément requis dans le cas de M. McIsaac, passé du bureau de l'auditeur général au ministère de l'Intérieur, le 1er juillet 1902, aux appointements de $650 par année, et qui ne recevait que $600, tel que stipulé....			50 00
Commis surnuméraire, 2e classe cadette....			600 00
Augmentation des appointements de MM. King et Klotz,* $150 chacun, outre l'augmentation statutaire, et de E. Deville, inspecteur général, $200....			500 00
			4,682 50
Diminution :			
Différence entre les appointements de M. J. P. Dunne, devenu commis de 2e classe à $1,100 et les appointements de M. H. E. Hume, $1,400, mis à la retraite....			300 00
Différence entre les appointements de S. J. Willoughby, devenu commis de 2e classe à $1,100, et de M. W. S. Gliddon, devenu commis de 1e classe, $1,400..			300 00
Différence entre les appointements de feu Mde Ridley, $900, et les apointements de J. G. Mitts, $600....			300 00
Différence entre $1,000, montant d'appointements payés à feu M.L'Etoile et J. W. Gibson, qui recevra les appointements de $600....			50 00
Différence entre les appointements de M. A. T. McNeil, qui a démissionné, $650, et les appointements de M. Munroe à $600.....			50 00
			$1,350 00
Augmentation....			$4,682 50
Diminution....			1,350 00
Augmentation totale....			$3,332 50

M. BORDEN (Halifax) : Je ne puis comprendre comment ni pourquoi l'on abroge l'Acte du service civil.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On m'informe que, dans le cas de MM. King et Klotz, le maximum des appointements est de $2,400 ; on leur accorde $150 de plus. M. King s'occupe du nouvel observatoire ; il se livre en outre à des travaux importants et qui réclament une science spéciale. Le ministre s'est assuré les services de M. Klotz relativement à la question des frontières de l'Alaska, et il croit que le travail de ce fonctionnaire doit être rémunéré.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A mon avis, le pays gagne beaucoup à retenir

les services d'hommes aussi distingués et compétents. Je connais MM. King et Klotz et je trouve étrange qu'on ne leur accorde que cette augmentation bien faible, en vériteé, si on la compare à celle accordeé à deux autres fonctionnaires qui occupent des positions bien moins importantes. Si je ne me trompe, l'un des fonctionnaires dont je parle, est premier commis et l'autre est préposé aux inscriptions ; ils ont obtenu une augmentation de $400, il y a une couple d'années. L'administration du Yukon a sans doute augmenté la somme d'ouvrage qu'ils doivent faire, mais c'est surtout un travail de copistes. Je suis heureux de constater que des fonctionnaires qui ont la science et la pratique, qui se distinguent dans leur profession—et c'est le cas de MM. King et Klotz—recoivent quelque marque d'appréciation de leurs talents ; mais il faut bien avouer que, si l'on tient compte de ce que l'on a fait pour les autres fonctionnaires dont j'ai parlé, et de ce que l'on accorde, aujourd'hui, à MM. King et Klotz, cette reconnaissance n'est pas exagérée, loin de là.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de me dire si J. D. Bollard, qu'on mentionne comme recevant $850, est le même gentleman qui se trouve maintenant à Paris ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas la même personne.

L'honorable M. TARTE : Puis-je savoir où se trouve ce M. Bollard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au bureau de l'immigration, à Ottawa.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ne pas modifier l'Acte du service civil de manière à pouvoir garder au service de l'Etat des hommes aussi éminents que ceux dont on vient de mentionner les noms, sans qu'il soit nécessaire d'abroger continuellement les dispositions de cet acte?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis dire pourquoi il n'est pas modifié. Je crois, cependant, que la Chambre amendera cette loi, après avoir constaté que celle-ci n'est pas efficace, et ne peut s'appliquer à tous les cas.

M. BORDEN (Halifax) : Mais c'est un fait reconnu depuis six ans, depuis même que je fais partie de la Chambre des communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On ne peut citer que quelques cas auxquels cette loi n'a pu s'appliquer.

M. BORDEN (Halifax) : Quelques cas seulement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'on tient compte du nombre des fonctionnaires du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Il est absurde de conserver cette loi dans nos statuts et de l'abroger, chaque année, lorsqu'il s'agit des estimations.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il faut bien tenir compte du mérite des fonctionnaires.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, mais très rarement, lorsqu'il s'agit de mérites spéciaux.

L'honorable M. HAGGART : Comment se fait-il que l'honorable ministre ait changé le principe de l'organisation de son ministère? A mon avis, il n'a pas besoin d'augmenter son personnel pour expédier la besogne. Cependant, il veut avoir cinq autres commis de seconde classe et un nouveau commis de première classe. L'honorable ministre doit s'en tenir au principe de cette organisation, telle qu'approuvée par le conseil, et ne la modifier que dans des cas très sérieux et très graves. Je ne puis comprendre pourquoi il a changé cette organisation, en ajoutant au personnel du ministère cinq commis de seconde classe et un commis de première classe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il peut y avoir un nombre différent de commis dans les différentes classes, mais il n'y a, en somme, qu'un seul nouveau commis.

L'honorable M. HAGGART : Je sais parfaitement cela. Ce dont je me plains, c'est que le principe de l'organisation du ministère de l'Intérieur a été changée ; l'on a dû avoir de graves raisons pour agir ainsi. Il y a moins de commis dans la troisième classe; on en compte cinq de plus dans la deuxième et un de plus dans la première. Ce ne doit pas être seulement pour le simple plaisir d'accorder des faveurs qu'on a opéré ce changement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Non, mais on a tenu compte du nombre d'années de service, des obligations nouvelles et l'on a voulu rendre ce ministère plus parfait. L'honorable gentleman ne veut pas nous empêcher d'accorder de l'avancement à ceux qui le méritent.

L'honorable M. HAGGART : Oui. Le pays a besoin d'un certain personnel pour exécuter un travail déterminé, et parce qu'un commis est capable et qu'il a bien rempli ses devoirs, ce n'est pas une raison pour augmenter le personnel d'un ministère, qui est déjà suffisant pour les besoins du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas d'un certain nombre de jeune commis de la seconde classe cadette recevant de maigres appointements, je ne crois pas que mon honorable ami puisse condamner le ministre qui fait passer ces fonctionnaires dans une classe plus élevée, parce qu'ils le méritent.

L'honorable M. HAGGART : J'insiste sur le fait que le premier devoir du gouvernement est de ne pas permettre qu'on aug-

mente le personnel nécessaire à l'expédition des affaires d'un ministère. Le gouvernement n'a pas raison d'augmenter le personnel d'un ministère déjà suffisamment organisé, même dans le but d'augmenter les appointements des commis qui méritent de l'avancement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'expression "l'accroissement du personnel" donnerait à entendre que le nombre des commis a subi une augmentation, mais, comme l'honorable député le sait, il n'y a qu'un seul commis de plus. On ne doit pas s'attendre à ce que les appointements de tous ces jeunes gens de mérite restent stationnaires. Assurément, si le ministre voit que ces jeunes gens, depuis plusieurs années, ne touchent qu'une faible rémunération, il doit avoir le droit de les rétribuer davantage. A quelle époque remonte la nomination de M. Bollard au ministère ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A l'année 1884.

L'honorable M. TARTE : Est-il toujours demeuré au service du ministère depuis cette époque?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

L'honorable M. TARTE : Est-ce qu'il n'a pas été envoyé au Yukon pendant quelque temps ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On m'informe qu'il n'est jamais allé au Yukon.

M. CLANCY : Ce crédit renferme-t-il quelques augmentations d'appointements prévues par la loi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On m'informe que l'augmentation statutaire a été accordée à tous les commis qui y avaient droit.

M. CLANCY : Faut-il en conclure que le directeur général des Postes et ses collègues ont renoncé à l'attitude adoptée jadis, quand ils décidèrent de ne pas accorder les augmentations de traitements prévues par le statut, ou bien le système actuellement appliqué par les ministres est-il basé sur les recommandations faites par les favoris du ministère ? A l'avènement du parti libéral au pouvoir, ces messieurs se sont carrément déclarés hostiles à toute augmentation statutaire, sauf à titre gracieux de la part du ministre. Le directeur général des Postes a-t-il renoncé à cette attitude, et à l'avenir les employés publics recevront-ils l'augmentation prévue par la loi du service public, comme cela s'est fait par le passé?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans tous les cas dont il s'agit ici, les services de ces employés sont de nature à leur donner droit à ces augmentations. L'ouvrier est digne de son salaire, qui lui est payé en conséquence. L'honorable député ne s'oppose pas, sans doute, à ce que nous nous autorisions de ce privilège accordé par la loi, pour demander au parlement le crédit en question.

M. HAGGART.

M. CLANCY : Voilà, certes, un éclaircissement admirable. Je demande au ministre s'il a renoncé au système adopté au début, celui de refuser toute augmentation d'appointements statutaire, et de ne l'accorder qu'à bon plaisir; or, il me répond d'une façon tout à fait évasive. A l'avènement du parti libéral, le système en vigueur depuis nombre d'annéesè était que tout employé avait droit à l'augmentation prévue par la loi, à moins que le ministre n'eût quelque raison majeure de la refuser.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous nous proposons d'accorder l'augmentation à ceux qui la méritent. Si l'honorable député est en mesure de prouver que ces employés n'ont pas droit à ce privilège, nous serions bien aises d'entendre ses explications à ce sujet.

M. CLANCY : Il sied fort peu à un ministre d'Etat de donner pareille réponse. Il est tenu de nous fournir tous les éclaircissements voulus, et il n'a pas le droit de demander à un député quelconque de faire valoir les raisons qui militeraient soit pour, soit contre l'octroi de cette augmentation à un employé public. Je serais tenté de dire que le ministre "tergiverse" sur la question ; mais, bien que la chose puisse être vraie, l'expression ne serait peut-être pas conforme aux règles parlementaires. J'espère que le ministre donnera au comité tous les éclaircissements auxquels celui-ci a droit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais vraiment qu'ajouter à ce que j'ai dit. Le gouvernement se propose d'accorder l'augmentation aux fonctionnaires désignés, parce qu'ils la méritent. Voici, d'une part, la loi qui est notre guide, et d'autre part, les fonctionnaires dignes de cette augmentation, et nous exerçons le privilège que la loi nous attribue.

M. CLANCY: Enfin, le ministre avoue que la loi existe ; c'est autant d'obtenu. Par le passé, il a mis cette loi au rancart. Je voudrais maintenant savoir qui lui a recommandé d'accorder ces augmentations ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Toutes ces augmentations sont appuyées sur la recommandation du sous-ministre.

M. CLANCY : Ceux qui ont obtenu de l'avancement ont-ils tous subi l'examen de rigueur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, tous ceux que j'ai désignés ont subi cet examen.

M. CLANCY : A quelle date ces recommandations remontent-elles ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au mois de décembre dernier, peu avant le départ du sous-ministre. Il a conféré de la chose avec le ministre et fait les recommandations.

Branche des Affaires des Sauvages, $66,610.

M. INGRAM : Quels sont les premiers commis du ministère ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : Il y a quatre premiers commis : John D. McLean, secrétaire, qui touche $2,400 ; D. C. Scott, comptable, qui reçoit $2,100 ; S. Stewart, sous-secrétaire, auquel il est attribué $1,950 ; et R. Rimmer, rédacteur des lois, dont les appointements sont de $2,050.

M. INGRAM : Y a-t-il eu quelque remaniement parmi ces premiers commis au ministère, depuis quelque temps ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le dernier changement a été la nomination de M. Rimmer en 1898.

M. INGRAM : A-t-il obtenu le maximum des appointements au début, ou bien a-t-il reçu des appointements moins élevés, suivis d'augmentations ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Rimmer a été nommé en 1898, aux apointements annuels de $2,000. Depuis cette époque, il n'a reçu qu'une seule augmentation, de $50.

M. INGRAM : A-t-il droit à cette augmentation, au même titre que ses collègues ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Le maximum des appointements, l'honorable député le sait, est de $2,400.

M. INGRAM : Comment se fait-il qu'il n'ait pas reçu l'augmentation annuelle, depuis sa nomination ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne s'agit pas d'un fonctionnaire attaché au service public à titre de cadet, et y ayant séjourné plusieurs années avant d'avoir pu atteindre sa situation actuelle. A l'époque de sa nomination, il reçut $2,000 et l'on m'informe que le ministre a cru que les appointements de cet employé devaient demeurer stationnaires quelque temps, avant qu'il fut jugé opportun et sage de recommander une augmentation.

M. INGRAM : Alors, ce monsieur, si je saisis bien l'explication du ministre, a été nommé en 1898 et on lui accorda alors des appointements annuels auxquels il n'avait pas droit. Est-ce là la règle généralement suivie dans les ministères ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de règle à cet égard. Il a été nommé premier commis et rédacteur des lois, charge plus ou moins technique, et cela aux appointements de $2,000. Il n'est pas question de droit, tant que le parlement n'a pas voté l'argent. Depuis sa nomination, il a reçu une augmentation, ce qui a porté ses appointements à $2,050, et aujourd'hui on recommande une nouvelle augmentation en sa faveur.

M. INGRAM : Voici ce que je veux savoir: si ces augmentations doivent se déterminer d'après une échelle mobile, qui a droit de les recommander chaque année? Il devrait y avoir quelque principe qui régisse ces cas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'augmentation, je suppose, devrait avoir pour base le mérite, ou bien se faire d'une façon automatique. Si je ne me trompe, l'avis du cabinet actuel est que le ministre doit user de sa discrétion, lorsqu'il s'agit des fonctionnaires les mieux rétribués. S'il s'agit d'employés à faible rémunération, je suis d'avis, personnellement, que l'augmentation doit s'effectuer d'une façon automatique, à moins que l'employé ne se rende inhabile à la recevoir. On ne saurait guère établir la comparaison entre un rédacteur des lois et un secrétaire chargé d'une besogne de nature tout à fait différente. Il faut que le ministre use de sa discrétion dans chaque cas.

M. BORDEN (Halifax) : Combien y a-t-il de branches du service, sous la direction du ministre de l'Intérieur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La branche des Affaires des sauvages, le ministère de l'Intérieur et la Commission des études géologiques.

M. BORDEN (Halifax) : Constate-t-on que ce système fonctionne bien?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans la mesure où j'en puis juger, le système a donné d'excellents résultats depuis six ans. Quant à l'époque antérieure, je ne saurais dire.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre (sir William Mulock) était moins circonspect dans ses paroles, autrefois. Si ce système confiant trois branches ou ministères à la direction d'un seul ministre fonctionne aussi bien qu'on le dit, puis-je demander au directeur général des Postes ou au leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier) quand on nous donnera cette réforme dont il a été si souvent question avant l'avènement du parti libéral au pouvoir, en 1896. —période de temps au sujet de laquelle le ministre manifeste tant de répugnance à parler—je veux dire, la réduction du nombre des ministres de 14 à 7 ? La Chambre se rappelle sans doute qu'à cette époque, un député très en évidence (le très honorable sir Richard Cartwright) se fit le champion de cette réforme; mais peut-être serait-il mieux de m'adresser au ministre du Commerce, à moins que le premier ministre lui-même ne préfère aborder la question.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai jamais exprimé pareil avis.

M. BORDEN (Halifax) : Je prie le ministre du Commerce d'observer que son chef le répudie.

Le MINISTRE DU COMMERCE (le très honorable sir Richard Cartwright) : Mon très honorable collègue s'est contenté de dire qu'il n'a jamais exprimé pareil avis.

M. BORDEN (Halifax) : Ce qui revient à dire qu'il répudie le ministre du Commerce.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est là votre propre conclusion.

M. BORDEN (Halifax) : C'est peut-être en retour de la harangue quelque peu sarcastique que le ministre du Commerce a prononcée l'année dernière, lorsqu'il rappela au premier ministre le fait qu'à Winnipeg il s'était prononcé carrément en faveur du libre-échange. Le ministre du Commerce se souvient sans doute qu'il se tourna alors vers le premier ministre et lui dit que les paroles qu'il avait prononcées à Winnipeg, étaient excellentes à cette époque et qu'elles l'étaient encore aujourd'hui. Quant à nous, députés de la gauche, nous ne pûmes, en ce moment, nous défendre d'un mouvement de sympathie envers le premier ministre. Or, puisque le leader de la Chambre refuse d'aborder la question, son collègue, le ministre du Commerce y suppléera sans doute. Le ministre du Commerce fait partie d'un cabinet qui compte dans son sein quatorze membres titulaires de portefeuilles et je ne sais combien de ministres sans portefeuilles. Autrefois, avant 1896, il était fortement d'avis que, puisque sept ministres répondaient aux besoins des Etats-Unis, ce nombre devait suffire au Canada. Il serait intéressant de savoir s'il est toujours du même avis, et, dans la négative, à quelle époque et pourquoi il a changé d'avis? Le directeur général des Postes vient de nous déclarer que le système qui attribue trois branches du service public à un seul ministre fonctionne parfaitement. Pourquoi ne pas placer sous la direction du ministre des Douanes, le ministère du Commerce et celui du Revenu de l'intérieur ?

L'honorable M. TARTE : Et celui des Travaux publics, par-dessus le marché ?

M. BORDEN (Halifax) : Le député de la division Sainte-Marie, (M. Tarte) a toujours quelque précieux avis à nous offrir. En effet, pourquoi ne pas inclure aussi le ministère des Travaux publics ? Cela donnerait au ministre des Douanes plus vaste champ pour l'exercice de cette remarquable énergie dont il a fait preuve en toute circonstance. Je soumets donc cet avis au ministre du Commerce, dans l'espoir qu'il en profitera pour faire comprendre à son chef et à ses collègues l'importance de cette réforme. Si sept ministres suffisaient au Canada il y a six ou sept ans, ils doivent encore lui suffire, d'autant plus que les Etats-Unis se contentent de ce nombre.

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député n'a pas cité fidèlement mes paroles. Pour mon propre compte, je l'avoue, je n'ai pas la même objection à affirmer que j'adhère encore à l'avis que j'ai exprimé à diverses reprises, et que je préfère de beaucoup, non pas le système américain, que je n'ai jamais préconisé, mais bien celui suivi en Angleterre. Parlant d'une façon académique, je verrais d'un bon œil qu'on diminuât le nombre des membres du cabinet et qu'on créât un plus grand nombre de fonctionnaires cadets semblables aux sous-secrétaires d'Etat en Angleterre. Au point de vue théorique, c'est là, à mon avis, un système bien préférable à celui que nous avons adopté. Il serait oiseux de revenir aujourd'hui sur les raisons qui nous ont poussés à inaugurer à l'époque de l'établissement de la confédération, le système actuellement en vogue, c'était plutôt des raisons d'ordre politique que des raisons d'affaires. L'expérience n'a fait que me confirmer dans l'opinion que si nous étions libres d'agir—liberté qui malheureusement nous manque—il serait bien préférable d'avoir un certain nombre de sous-secrétaires d'Etat et un nombre restreint de membres du Cabinet. Voilà mon avis personnel, et je l'offre volontiers à l'honorable député.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER (Pictou): Voilà encore une nouvelle preuve que le ministre du Commerce souffre, mais en silence, du fait que les idées qu'il a jadis prônées avec tant de véhémence et d'énergie, n'ont pas été adoptées par les collègues avec lesquels il est obligé de coopérer. S'il osait nous parler à cœur ouvert, il est bien d'autres choses sur lesquelles il pourrait nous éclairer. Tout de même, il n'a guère jeté de lumière sur la question de savoir si le nombre des ministres doit être diminué ou augmenté. Tout ce que nous savons, c'est qu'un membre éminent du cabinet est convaincu que le cabinet est trop nombreux et que nous avons plus de ministres qu'il ne nous en faut. Or, il n'a pas osé déclarer, que le nombre des ministres doit être réduit, même d'un seul. Il me semble que le premier ministre devrait mettre la Chambre dans ses confidences et nous dire s'il abonde dans le sens du ministre du Commerce et dans quelle mesure. Le ministre du Commerce a fait preuve de franchise. Il nous a dit qu'il adhère encore à l'avis qu'il y a un trop grand nombre de membres du cabinet, et le pays tient à savoir du premier ministre si, en dépit des opinions de son collègue, loin de réduire le nombre des ministres, membres du cabinet, il se propose, au contraire, de l'augmenter. S'il faut ajouter foi aux bruits bien accrédités auxquels on a donné cours, afin de fortifier le courage des fidèles partisans dans l'ouest, et pour les besoins de la lutte électorale, le gouvernement serait à la veille de créer un nouveau portefeuille, celui de ministre des Mines. A une certaine époque, c'était au sein de la

province de la Colombie Anglaise qu'on devait choisir le ministre des Mines ; or, dernièrement, au cours de l'élection au Yukon, le pays apprit que le candidat du gouvernement qui briguait les suffrages populaires à cette élection, devait devenir le titulaire de ce nouveau portefeuille. Le premier ministre qui est à son fauteuil en ce moment, devrait satisfaire la légitime curiosité du public à cet égard. Il devrait faire connaître au pays s'il se propose de réduire le nombre de ses collègues ou bien y ajouter en créant le portefeuille en question.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je serais enclin à croire que l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper), au cours d'une carrière politique qui date déjà d'assez loin, aurait dû apprendre à ne pas attacher trop d'importance à la rumeur. Pour ma part, étant un peu plus âgé que lui, je dois lui dire que j'ai cessé de m'occuper de tous ces racontars. Le parlement, à mon avis, ne devrait pas trop s'en occuper, ni perdre son temps à s'assurer si telle ou telle rumeur est bien ou mal fondée. Les gouvernements ont leur manière, à eux, d'agir, et c'est par le mode officiel ; or, tant que le gouvernement n'a pas pris d'initiative officielle, il n'y a pas lieu de se livrer à la censure.

Mais je vois que l'honorable député, n'ayant pas de griefs sérieux contre la conduite du gouvernement, cherche à impugner ce que celui-ci fera plus tard. Il veut savoir si notre dessein est de nommer un ministre nouveau, et de crainte qu'un jour nous prenions cette décision, il s'applique à nous critiquer d'avance. Jusqu'ici, rien n'a été fait pour augmenter le nombre des ministres, et il me semble que l'honorable gentleman se creuse inutilement la tête, en se préoccupant de cette éventualité. Je lui conseille de ne pas perdre sommeil pour si peu. Il sera temps de se préoccuper, quand le gouvernement présentera un projet en ce sens. Tant qu'il n'en fera rien, pourquoi l'honorable gentleman le critiquerait-il ?

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Tout ceci paraît bien joli, M. l'Orateur, mais vraiment il n'y a rien là-dedans. Le premier ministre, grâce à la confiance aveugle que le pays paraît lui avoir accordée dans ces derniers temps, peut se permettre de traiter ces questions à la légère et de gaîté de cœur, et oser dire que la curiosité publique est intempestive. Il n'y a pourtant pas si longtemps que ces mêmes questions servaient de cheval de bataille au parti de la réforme, comme on l'appelle. Citons, par exemple, le cas de mon ancien collègue, le colonel Prior, autrefois représentant dans cette Chambre de la division de Victoria, C.A. Un jour, il entra dans l'administration à titre de commissaire du Revenu de l'intérieur, poste secondaire qui ne lui ouvrait pas les portes du conseil des ministres. Le parti dont le très honorable gentleman était alors le chef fit un grand tapage au sujet du manque d'égards affiché envers la province de la Colombie Anglaise, disant qu'après avoir été, pendant si longtemps, privée d'un représentant dans le cabinet, elle voyait un de ses fils entrer dans l'administration, mais rester en dehors du conseil des ministres. Depuis cette époque, les partisans du premier ministre dans la Colombie Anglaise ont donné au peuple de cette province l'assurance que, seul, le problème de l'immigration chinoise, que, seuls, les soucis que lui cause telle ou telle question de beaucoup d'importance, empêchaient le leader du gouvernement de suivre son penchant qui le porterait, disent ses lieutenants aux fidèles partisans qu'il a dans cette partie du pays, à faire entrer dans le cabinet un représentant de la Colombie Anglaise. Ainsi ce ne sont pas uniquement des bruits, ce sont des affirmations qui servent les intérêts de l'honorable gentleman et lui captent des suffrages. Le temps est venu d'éventer la mèche, s'il m'est permis de parler ainsi, et de constater si elle est bonne ou si elle fera long feu. Sachons si ceux qui se prétendent accrédités ont le moindre motif d'émettre cette prétention, ou si le premier ministre leur a simplement parlé en plaisantant, comme à moi-même. Leur dirons-nous que leurs paroles sont vaines, que ce n'est qu'un vain bruit, quand ils nous donneront l'assurance que la province aura un représentant dans le cabinet, que le choix du sénateur Templeman, ministre sans portefeuille, est un indice des intentions du gouvernement et que bientôt un député de la Colombie Anglaise sera à la tête d'un ministère ? En dirons-nous autant lorsqu'on nous apprendra que le député du Yukon (M. Ross) décrochera la timbale ? Je ne crains pas de dire que le très honorable gentleman trouve ennuyeux qu'on lui demande de faire des confidences à la Chambre. Faire connaître maintenant l'attitude du gouvernement peut être inopportun. Mais, certes, j'ai droit, à titre de membre d'un comité qui s'occupe des affaires publiques et parlant au chef du gouvernement, j'ai droit, dis-je, de lui demander, et de lui demander avec insistance, s'il y a une parcelle de vérité dans les déclarations faites et propagées dans tout le pays, ou si elles ne sont que de vains bruits.

Ce sera répondre à ma question que de laisser entendre que ce ne sont que de vains bruits, et rien de plus. Et dans ce cas, les députés de la droite seront-ils disposés à tenir l'engagement qu'ils ont pris de diminuer, au lieu d'augmenter, le nombre des ministres ? D'un autre côté s'ils ont vraiment mis à l'étude la nomination d'un ministre des Mines, que ce soit un représentant de la Colombie Anglaise, ou le député du Yukon, il est évident que, dans cette circonstance comme dans bien d'autres, ils se proposent de manquer à leurs professions de foi antérieures.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que mon honorable ami (sir Charles

Hibbert Tupper) ait renforcé ses batteries. Je refuse de tenir compte des bruits qui courent.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ainsi donc, ce ne sont que des bruits ?

Le PREMIER MINISTRE : Que mon honorable ami cite quelque chose de moi ou de l'un de mes collègues, je lui répondrai. Mais tant qu'à ces bruits dont il ignore l'origine, je ne veux pas admettre qu'ils m'engagent à répondre aux questions qu'ils provoquent. Si le sénateur Templeman, par exemple, avait dit quelque chose sur ce sujet, ou si l'honorable gentleman (sir Charles Hibbert Tupper) pouvait citer des paroles que j'aurais prononcées, sa question serait pertinente. Mais, la vie est trop courte pour qu'on tienne compte de ce que les journaux disent de nous. Quand l'honorable député était ministre, je ne crois pas qu'il se soit tenu responsable de ce que la presse disait de lui ou des bruits qui couraient. Il a parlé d'un de mes désirs qui ne s'est pas réalisé. J'avoue que cela est arrivé plus d'une fois—bien des projets qui me tenaient au cœur se sont évanouis. Celui dont il parle était peut-être du nombre—je ne dis pas le contraire. L'honorable gentleman n'a rien prouvé, et s'il désire m'attirer sur ce terrain, je regrette de lui dire qu'il ne réussira guère.

M. BORDEN (Halifax) : Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ne se reconnaît pas toujours lié, même par les déclarations de ses collègues. Je lui ai signalé des paroles de son collègue actuel, le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright), et il a refusé d'admettre qu'elles l'engageaient—les répudiant de but en blanc—et il a laissé mon malheureux ami le ministre du Commerce, se dépêtrer de son mieux. Je puis à bon droit élever la voix en faveur de ce dernier. Il s'est débattu autant qu'il a pu, depuis 1896 jusqu'à maintenant, pour diminuer à sept le nombre de ses collègues, sans chercher en aucune façon à abolir tout d'abord le ministère du Commerce. Cependant, il ne souffrira pas qu'on augmente le nombre des ministres. J'aime à rendre ouvertement ce témoignage au ministre du Commerce. Son parti est pris—les ministres sont assez nombreux. Si le premier ministre cherchait à en nommer d'autres, le ministre du Commerce, j'en suis certain, se retirerait sous sa tente. Je crois qu'il y a lieu de lui rendre ce témoignage, car il ne semble pas disposé à se rendre justice.

Le ministre du Commerce déclare qu'il lui plairait de diminuer à sept le nombre des ministres, si nous étions libres de le faire. Depuis quand cette faculté nous a-t-elle été enlevée ? Le premier ministre, pendant qu'il était en Angleterre, en 1897, a exalté la glorieuse liberté dont nous jouissons et à renoncé en conséquence aux chances que nous avions d'obtenir le commerce de préférence. Nous avons, au moins, cette glorieuse prérogative, n'est-ce pas ? Je ferai observer au ministre du Commerce que nous pouvons en tout temps diminuer le nombre des ministères ; nous sommes absolument libres sous ce rapport. Nous le sommes autant que nous l'étions en 1895, lorsqu'il faisait cette déclaration. En quoi notre liberté a-t-elle été restreinte ? Je ne comprends guère les remarques de l'honorable gentleman ; peut-être nous donnera-t-il plus de lumière que nous n'en avons maintenant.

Revenons à ce que disait, il y a un instant, le directeur général des Postes. Un ministre de la Couronne, remplissant également les fonctions de ministre de l'Intérieur, nous dit que c'est une excellente chose, au mieux des intérêts du pays, que de confier à un seul homme trois services importants exigeant beaucoup de travail et une attention minutieuse. Est-ce que cette affirmation de l'un des collègues les plus influents du premier ministre ne nous donne pas raison de demander si le gouvernement se propose de tenir une ligne de conduite semblable ? Mon très honorable ami croit qu'il n'est pas tenu de répondre à cette question parce qu'on a parlé de bruits. Laissons ceux-ci de côté. Il me semble, pourtant, que c'était plus qu'un bruit, car ces affirmations ont été faites du haut des tribunes politiques par des gens qui défendaient le parti libéral lors d'une élection récente. Un membre influent du parti libéral et du gouvernement du jour, le ministre du Commerce, a fait une déclaration que mon honorable ami n'a jamais désavouée, du moins à ma connaissance. De plus, il y a la déclaration du directeur général des Postes qui dit que la manière dont la promesse du ministre du Commerce pourrait être tenue, offrirait une solution avantageuse au Canada.

Mon honorable ami pense avoir tout dit en disant qu'il ne s'agit que d'un bruit qui court. Je lui demande pourquoi le gouvernement ne suit pas une ligne de conduite que le ministre du Commerce a promis de suivre, devant le peuple du Canada, il y a plusieurs années, si ma mémoire est fidèle, et qui serait, nous dit aujourd'hui son collègue, la plus favorable au pays. Il me semble que mon honorable ami devrait traiter cette question plus sérieusement et ne pas la mettre de côté sous le prétexte qu'il ne s'agit que d'un bruit qui court.

Le PREMIER MINISTRE (Sir Wilfrid Laurier) : Mon ami, le ministre du Commerce n'a besoin de personne pour se défendre, comme l'honorable gentleman s'en apercevra s'il persiste à le provoquer. Pour le mettre en garde, je raconterai à l'honorable député une histoire que feu l'honorable M. Huntingdon narrait dans cette Chambre, dans une circonstance semblable et pour le plus grand bien d'un adversaire. Un jeune garçon avait reçu un grand couteau de po-

che, en cadeau, et il voulut s'en servir pour graver son nom sur l'arrière-train d'une mule. Après que le docteur se fut mis en frais de lui rafistoler le nez et de diminuer l'enflure de ses yeux, le petit garçon demanda à son père : " Papa, croyez-vous que je serai aussi joli qu'auparavant ? " " Non," lui répondit son père, " mais tu seras diablement plus fin."

M. BORDEN (Halifax) : Si le premier ministre croit devoir comparer le ministre du Commerce à une mule, libre à lui. Le ministre du Commerce, dit-il, n'a besoin de personne pour se défendre. J'en conviens et je crois même qu'il est en état de défendre plusieurs de ceux qui lui touchent de près. Je ne sais pas si on pourrait en dire autant du leader du gouvernement.

Cette question a provoqué un débat très intéressant ; j'ignore si le premier ministre en est satisfait. Il n'a pas jugé à propos de faire connaître la politique ministérielle ; au contraire, il a préféré traiter à la légère un problème aussi important, plutôt que de répondre d'une manière digne du chef du gouvernement. Croit-il que le pays s'attend à ce qu'il traite aussi cavalièrement un sujet d'une telle importance, au dire de l'un de ses collègues. Croit-il qu'en contant des sornettes, il se déchargera de la responsabilité qui pèse sur lui? Il me semble que cette manière de traiter une affaire comme celle-ci n'est compatible, ni avec l'intérêt public, ni avec la dignité de sa positon. Aujoud'hui même le directeur général des Postes a fait une déclaration très importante. Le fait de confier, a-t-il dit, trois ministères importants à un seul ministre de la Couronne, est une excellente chose, en vérité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas énoncé un principe général. L'honorable député m'a demandé si l'administration par un seul ministre des affaires du ministère de l'Intérieur, du service des Affaires des sauvages et de la Commission des études géologiques, avait produit d'heureux résultats. J'ai répondu que, au meilleur de ma connaissance, nous avions obtenu des résultats satisfaisants, l'an dernier. Je n'ai pas dit qu'on pouvait grouper ensemble d'autres services. Il y à ministères et ministères.

Le PREMIER MINISTRE : Je dirai à l'honorable gentleman, qui, j'en suis marri, n'est pas aussi bien disposé qu'il pourrait l'être, que j'ai cru tout du long qu'on plaisantait. Cependant, s'il désire connaître le sentiment du gouvernement sur cette importante question de la formation du cabinet, il admettra, je l'espère, que le moment est mal choisi d'entamer un pareil sujet pendant l'examen du budget du ministère de l'Intérieur. Désire-t-il connaître ce que pense le gouvernement de la constitution du cabinet, sujet très important et digne de faire l'objet d'un débat, qu'il nous donne l'avis voulu ; nous nous ferons un plaisir de nous rendre à ses désirs.

M. BORDEN (Halifax) : Je vois avec plaisir que le très honorable gentleman consent à traiter cette affaire sur un ton plus convenable. Un avis est peut-être nécessaire et je suivrai son conseil. Après ce qu'il a dit, je choisirai une autre occasion, pendant la présente session, en lui donnant l'avis voulu, de lui demander de faire connaître sa politique sur cette question.

M. SPROULE : J'imagine que le premier ministre a lu très attentivement les comptes rendus de l'incident Gamey dans la Chambre provinciale, car je vois qu'on y a raconté la petite histoire qu'il nous a narrée. Je croyais que feu Joseph Rymal avait breveté cette histoire ; mais, comme il est mort, le premier ministre a dû croire qu'il pouvait s'en servir après qu'on s'en était servi à Toronto.

Mais, si j'ai pris la parole, c'est principalement pour faire observer que le leader de la Chambre refuse de tenir compte de la rumeur publique. Le gouvernement a, sans contredit, à s'occuper d'autre chose que d'une rumeur ; il y a la résolution proposée dans cette enceinte et appuyée par le ministre du Commerce, lorsqu'il s'est agi de nommer un commissaire de la Douane et un commissaire du Revenu de l'intérieur, d'augmenter le nombre des ministères, disaient nos adversaires qui se croyaient tenus de protester énergiquement contre ce projet. Ensuite, le ministre du Commerce et ses collègues, de ces deux commissairiats firent deux ministères, et il en choisit un pour lui-même. Ceci est beaucoup plus qu'une rumeur, et ce n'est pas tout. Ils donnèrent à la loi un effet rétroactif pour leur permettre de toucher le traitement d'une année écoulée. Cela n'est pas un vain bruit. Ce sont des faits qui se sont passés dans cette Chambre et qui, conséquemment, nous justifient de parler de cette question ; d'autant plus que le ministre du Commerce a, depuis lors, constamment occupé cette charge et qu'il doit avoir approuvé cette conduite devant le conseil des ministres, en dépit de l'opinion qu'il professait avant d'être ministre dans la présente administration, car, autrement, jamais la Chambre n'aurait été saisie du projet.

M. HACKETT Avant l'adoption de cet article du budget, puisqu'il s'agit des ministres, j'ai un mot à dire en faveur de la province de l'Ile du Prince-Edouard. Depuis peu de temps après la confédération, cette province a toujours eu un représentant dans le cabinet. Récemment, lorsque sir Louis Davies est allé occuper un poste plus élevé, un autre brigua les suffrages des électeurs de la division que l'ancien ministre représentait. On a beaucoup parlé des bruits qui courent. Le leader du gouvernement a refusé d'en assumer la responsabilité. Je certifie que j'ai assisté à des assemblées publiques pendant la lutte électorale, et qu'on a promis aux électeurs de la division de Queen-ouest que, advenant l'élection du député actuel, celui-ci ferait partie de l'exécutif. Nulle province n'a plus besoin que l'Ile du Prince-

Edoard d'un représentant dans le cabinet, vu sa position isolée et l'interruption des communications avec la terre ferme pendant une grande partie de l'année. Nulle province n'a plus de droits et ne mérite davantage d'être représentée dans le conseil des ministres. Nous avons souffert cet hiver, et nous souffrirons probablement encore, de n'être pas représentés dans le cabinet.

Le député de Queen-ouest (M. Farquharson) est à la gauche du chef du gouvernement ; il n'est pas ministre et je demande instamment au très honorable gentleman de lui conférer cette dignité, s'il désire rendre justice à la province de l'Ile du Prince-Edouard, car cette promesse a engagé plusieurs électeurs à donner leur suffrage à l'honorable député.

Le comité fait rapport de quelques résolutions.

A la demande du premier ministre, la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 23 mars 1903.

La séance s'ouvre à trois heures.

PRESENTATION DE RAPPORTS

Rapport du ministère de la Milice et de la Défense, pour l'exercice finissant le 30 décembre 1902.—L'honorable sir F. Borden.

NOUVEAU DEPUTE.

M. Jas. H. Ross, député du district électoral du Yukon, est présenté à la Chambre par le premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) et M. Scott.

COUR SUPREME—AMENDEMENTS.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville : (Texte) M. l'Orateur, ce projet de loi que je présente aujoud'hui à la Chambre, a pour objet de modifier la loi concernant la cour Suprême, de façon à lui donner une juridiction exclusivement fédérale, semblable à celle de la cour Suprême des Etats-Unis.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

DOMMAGES PAR SUITE D'INCENDIES CAUSES PAR LES CHEMINS DE FER.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville : (Texte) M. l'Orateur, ce projet de loi est le même que j'ai présenté à la dernière session.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

M. HACKETT.

COMPAGNIES DE PRET

M. N. T. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Je présente le bill (n° 24) tendant à donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt. Ce projet de loi vise à donner aux compagnies de prêt constituées en corporation sous l'empire d'une loi primitive, des privilèges semblables à ceux accordés législativement, sous l'empire d'une loi plus récente et plus généreuse.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

QUESTIONS.

EXPEDITIONS DE BLE DE PORT-HURON ET FORT-WILLIAM, ETC.

Combien de minots de blé a-t-il été expédié par voie fluviale, de Port-Arthur et de Fort-William, pendant la saison de navigation de 1902, et à quels autres ports des lacs ont-ils été expédiés, par voie fluviale ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (le très honorable sir R. Cartwright) : En réponse à l'honorable député, j'ai l'honneur de soumettre l'état que voici :

Blé expédié par voie fluviale et destination de ce même blé au cours de la période de navigation du 11 avril au 5 décembre 1902, des ports du Fort William et de Port Arthur.

	Vaisseaux canadiens.	Vaiseaux étrangers, E.-U.	Totalité.
Owen-Sound.	1,308,160.10		1,308,160.10
Midland.. ..	8,316,972.30		8,316,972.30
Parry-Sound.	3,515,760.20		3,515,760.20
Pt Edward.. ...	192,904.10		192,904.10
Meaford	1,099,332.30		1,009,332.30
Goderich	2,759,484.40		2,759,484.40
Kingston	4,985,176.50		4,985,176.50
	22,087,791.10		22,087,791.10
Buffalo	636,558.50	11,256,928.10	11,893,487.00
Port Huron ..	827,293.20	869,945.20	1,697,238.40
Totalité des boissseaux . ..	23,551,642.20	12,873.30	35,678,516.50

Par suite de l'incendie qui a détruit l'élévateur de Port Edward, l'on a dû utiliser l'élévateur de Port Huron pour l'emmagasinage des 1,697,238,40 boisseaux réexpédiés au Canada ; de sorte que l'expédition de blé aux Etats-Unis n'a réellement atteint que le chiffre de 11,893,487 boisseaux, et que l'expédition du blé aux ports canadiens s'élèverait à la totalité de 23,785,029.50 boisseaux.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : La semaine dernière, l'honorable député a demandé un état indiquant la totalité des recettes perçues aux différents ports. Je n'ai pas été alors en mesure de lui donner l'état des recettes perçues à Sarnia ; mais plus tard, je suis allé aux renseignements, et je constate que ces recettes ont atteint le chiffre de 3,884,-391 boisseaux au cours de la période de navigation de 1902. Je dois, en outre, déclarer

que, dans ma réponse relativement au port de Goderich, il s'est glissé une erreur. Au chiffre de 2,226,660 boisseaux, que j'ai donné, c'est 3,226,660 qu'il faudrait substituer.

LE JUGE MYERS.

M. ROCHE (Marquette) :

1. Le compte rendu des débats du 21 février 1902 donne-t-il fidèlement les paroles du ministre de la Justice qui aurait répondu à une question concernant la date à laquelle serait nommé un remplaçant du juge Prendergast : " Ces jours-ci " ?
2. La nomination a-t-elle été faite ? Quel est le nom du titulaire et quelle est la date de sa nomination ? Faisait-il partie de la législature du Manitoba à l'époque de sa nomination ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable C. Fitzpatrick) : Je ne suis nullement en lieu de douter de l'exactitude de la déclaration ocnsignée au compte rendu officiel des débats, au sujet de la nomination de M. Myers, qui a été nommé le 3 janvier 1903. On m'informe qu'à cette époque, il représentait à la législature locale le collège de Minnedosa, province du Manitoba.

DISTRIBUTION POSTALE GRATUITE A LA CAMPAGNE.

M. ROBINSON (Elgin)—par M. Sproule :

Le gouvernement se propose-t-il d'inaugurer dans quelque partie du pays le système de distribution postale gratuite à la campagne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable M. Sutherland) : En l'absence du directeur général des Postes (l'honorable sir William Mulock) je dois informer l'honorable député (M. Robinson) que la question à laquelle son interpellation à trait est à l'étude.

ENTREPRISE RELATIVE A 25,000 TONNES DE RAILS D'ACIER.

M. MONK—par M. Sproule :

1. A qui a été donnée l'entreprise pour la livraison, en juin 1903, de 25,000 tonnes de rails d'acier ?
2. A quels prix ?
3. Quels étaient les autres soumissionnaires?
4. Quels étaient les prix stipulés par ces derniers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (l'honorable M. Blair) : L'entreprise de ces rails a été adjugée à une maison de commerce de Glasgow, et quant au contrat même, nous l'avons expédié à qui de droit pour le rendre parfait, mais nous ne l'avons pas encore reçu. Tant qu'il ne nous sera pas revenu en bonne et due forme il serait contraire aux usages en pareille matière de faire connaître les noms des autres soumissionnaires. Aussitôt que ce contrat nous aura été transmis en bonne et due forme, je serai bien aise d'en informer le député, auteur de l'interpellation, et cela afin qu'il puisse répéter sa question.

LEGISLATION RELATIVE AUX BANQUES NON AUTORISEES.

M. McGOWAN :

Le gouvernement se propose-t-il de présenter au cours de la présente session quelque mesure concernant les banques non autorisées, afin que le public soit plus que maintenant au fait de leurs transactions et que les déposants soient plus à même de se rendre compte de la solidité de ces banques ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. Fielding) : Ce n'est pas notre intention de saisir la Chambre d'une mesure législative de la nature de celle mentionnée dans l'interpellation. Ceux qui dirigent ces banques non autorisées occupent à l'égard du public une situation analogue à celle de tous les autres commerçants.

COUT DU RECENSEMENT.

M. CLANCY :

1. Quelle est la totalité des dépenses faites jusqu'à date pour la confection du recensement de 1901 ?
2. Combien faudra-t-il encore dépenser pour le compléter ?
3. Les dépenses occasionées par ce travail sont-elles actuellement terminées ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : En réponse à la dernière partie de la question, je dois informer l'honorable député (M. Clancy) que les travaux ne sont pas encore terminés. Quant aux autres renseignements, ils se trouvent compris dans une motion présentée à la Chambre, et dont la réponse sera déposée sur le bureau à brève échéance.

PREFET DU PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL—DEMISSION.

M. LEONARD—par M. Morin—demande :

1. Le Dr Duchesneau, préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, a-t-il donné sa démission ?
2. Dans l'affirmative, le gouvernement l'a-t-il acceptée ?
3. Dans la négative, le ministre de la Justice ou quelqu'un du ministère de la Justice a-t-il eu quelque entrevue ou correspondance avec le préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul au sujet de sa résignation ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable H. G. Carroll) : M. l'Orateur, la réponse à la première et à la deuxième question est: Non. A la troisième question : il n'y a pas eu de correspondance ni d'entrevue officielle sur ce sujet.

PAIEMENTS FAITS A P. D. TYERMAN.

M. TAYLOR :

1. P. D. Tyerman a-t-il reçu quelques sommes du gouvernement ou de quelque ministère au cours des années dernières ?
2. Dans l'affirmative, combien a-t-il reçu chaque année et de quel ministère, dans chaque cas ?

3. Pour quel genre de services ces sommes ont-elles été payées à M. Tyerman, dans chaque cas ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Relativement au ministère de l'Agriculture, voici la réponse aux questions posées par l'honorable député (M. Taylor) :

1. Oui.

2. 1901-02, $619, du ministère de l'Agriculture. 1902-03, $883, du ministère de l'Agriculture.

3. En raison de services de nautre professionnelle et de frais effectués relativement à l'épidémie de la petite vérole dans les Territoires.

Voici les réponses transmises par le ministère de l'Intérieur :

1. Oui.

2 et 3. Ont été payées à P. D. Tyerman, au cours des cinq années dernières, par le ministère de l'Intérieur, les sommes que voici :

Année.	Service	Montant
1899-1900.	Services de nature professionnelle relatifs à l'inspection et au traitement des Doukhobortses, et autres immigrants, y compris frais et fourniture de remèdes.	$ 57 00
1900-1901.	Services de nature professionnelle relatifs aux cas de diphtérie à Schwitzburg, etc., frais et fourniture de remèdes..	$ 430 00
1901-1902.	Services de nature professionnelle relatifs à l'inspection et au traitement des immigrants, frais, remèdes, etc.....	$ 27 80
	Total.....	$ 757 80

Voici les réponses transmises par le ministre des Affaires des Sauvages :

1. Le docteur Tyerman a reçu certaines sommes du ministère des Affaires des Sauvages, au cours des quatre années dernières.

2. Voici les sommes qu'il a reçues :

Exercice fiscal	Montant.	Agence.
1898-1899.....	$ 211 50	Carleton.
1898-1899.....	554 70	Lac-au-Canard.
1899-1900.....	427 00	Carleton.
1900-1901.....	1,610 45	Lac-au-Canard.
1900-1901.....	305 54	Carlton.
1900-1901.....	871 57	Lac-au-Canard.
1901-1902.....	1,027 00	Carlton.
1901-1902.....	473 00	Lac-au-Canard.
	5,480 76	

Il n'a pas été fait de paiement antérieurement à l'exercice 1898-99.

3. On lui a versé ces sommes en raison de soins médicaux donnés aux sauvages des agences de Carleton et du Lac-au-Canard, dans les Territoires du Nord-Ouest.

ENTREPRISE DES ECLUSES DE SAINT-ANDRE.

M. PUTTEE :

1. A quelle date a été signé le contrat pour la construction des écluses sur la rivière Rouge, à Saint-André, Manitoba ? 2. Quel est le délai stipulé dans le contrat pour l'achèvement des travaux ? 3. Quel est le prix total mentionné dans le contrat ? 4. Quelle est la proportion qui peut être avancée à l'entrepreneur à compte des travaux acceptés ? 5. Quel montant lui a-t-on ainsi payé jusqu'à présent ? 6. Est-il maintenant probable que l'entrepreneur puisse terminer les travaux à la date fixée ? Dans la négative, quelles mesures prendra-t-on pour faire terminer ces travaux promptement ? 7. L'entrepreneur a-t-il demandé le changemnt des devis quant aux matériaux à employer, aux taux des gages à payer, à la prolongation du délai fixé ou autres clauses importantes ? 8. A-t-on consenti à faire des changements ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. Sutherland) :

1. Le 18 juillet 1900.
2. Le 19 juillet 1903.
3. $469,000.
4. 90 pour cent.
5. $28,045.
6. Le délai accordé à l'entrepreneur pour l'exécution de ses travaux est fixé au 18 juillet 1903.
7. Oui, quant aux matériaux à employer, et on nous a transmis à ce sujet une requête portant nombre de signatures.
8. Non.

IMPRESSION DES LISTES ELECTORALES.

M. LEONARD (par M. Morin) :

1. Quelle est la personne ou quelles sont les personnes à qui l'on a confié l'impression des listes électorales ? 2. Dans le cas d'erreurs, d'additions ou d'omissions de noms d'électeurs sur les listes électorales à l'imprimerie de Sa Majesté, quel est celui qui serait tenu responsable de ces erreurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : L'imprimeur du roi imprime les listes que lui transmet le greffier de la Couronne en chancellerie. S'il se glisse quelque erreur dans l'impression de ces listes, c'est l'imprimeur du roi qui en porte la responsabilité.

RESIGNATION DE M. HARRISON, INSPECTEUR DES PECHERIES.

M. WILMOT :

M. Harrison, inspecteur fédéral des pêcheries avait-il démissionné avant de se porter candi-

dat pour l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick ? Dans l'affirmative, a-t-il été réinstallé dans son emploi, et à quelle date ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. Sutherland) : M. Harrison a démissionné, à titre d'inspecteur des pêcheries, le 16 février 1903. Il n'a pas été réinstallé dans sa charge.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

Copie de toute correspondance, decrets du conseil ou demandes concernant l'octroi ou la consession à A. N. C. Treadgold ou à l'Hydraulic Mining Syndicate, ou à l'un des deux ou aux deux ensemble, de droits ou privilèges d'exploitation minière sur les ruisseaux Bonanza, Bear et Hunker ou leurs tributaires, ou ailleurs dans le territoire du Yukon.

Production de toute correspondance, lettres, documents, etc., se raportant aux difficultés au sujet de la réserve des sauvages de Doncaster, dans le comté de Terrebonne.—(M. Desjardins.)

Copie de toute correspondance, lettres et documents se rapportant à la demande faite au gouvernement fédéral au sujet de la construction d'un bureau de poste dans la ville de Terrebonne, comté de Terrebonne.—(M. Desjardins).

Copie de toute correspondance, lettres, documents, estimations, plans, au sujet du creusage de la rivière Jésus, depuis le bout de l'Isle jusqu'au pont du Pacifique, sur la dite rivière, de manière à faciliter la navigation aux bateaux tirant cinq pieds d'eau.—(M. Desjardins).

Etat indiquant,—

1. Les noms de tous les agents d'immigration employés par le gouvernement en pays étranger ;
2. Les pays où chacun de ces agents accomplit son travail ;
3. Le lieu d'habitation de chacun de ces agents ;
4. Le traitement payé à chacun d'eux ;
5. Les frais de voyage payés par chacun d'eux ;
6. Les dépenses de bureau et autres dépenses faites par chacun de ces agents pendant la dernière année de leur travail.—(M. Bourassa).

W. W. FITZGERALD—HOMESTEAD ET PREEMPTION.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je demande :

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun de ses membres et W. W. Fitzgerald, de Grenfell, Assiniboïa, ou quelqu'un en son nom, au sujet de la révocation de son inscription de homestead et de préemption.

N'étant pas au courant des faits relatifs à cette affaire, je n'ai nullement l'intention de m'étendre sur la question. Je tiens uniquement à obtenir le dépôt de la correspondance, de façon à convaincre M. Fitzgerald de la régularité de toute la procédure, chose au sujet de laquelle il semble nourrir des doutes. Je suis allé aux renseignements dans les bureaux du ministère, et dans la mesure où j'en ai pu juger, tout paraît s'être fait régulièrement. M. Fitzgerald désire obtenir le dépôt de la correspondance et voilà pourquoi je fais cette motion.

Adopté.

COUT DE LA CONFECTION DU RECENSEMENT.

M. TAYLOR—par M. Sproule :

Etat indiquant le coût total de la confection des recensements de 1871, 1881 et 1891, ainsi que le montant payé jusqu'au 1er mars 1903 pour la confection du recensement de 1901.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose en amendement, l'addition des mots que voici :

En outre, un état indiquant la nature des renseignements donnés dans le recensement de 1891 et dans celui de 1901, ainsi que le mode de la rémunération accordée aux recenseurs, à chaque époque.

M. J. CLANCY (Bothwell) : Je profite de la circonstance pour appeler l'attention du ministre des Finances sur un abus qui semble s'aggraver de plus en plus au sein de cette Chambre : c'est que, lorsqu'il nous arrive de faire une courte interpellation, au sujet de renseignements que tout commis aux écritures pourrait nous fournir en un quart d'heure, on nous dit qu'il faut attendre le dépôt d'un rapport ; puis, lorsqu'on inscrit au feuilleton une motion tendant à la production de ce rapport, dont la confection demanderait peu de temps, voilà que le ministre des Finances prend la parole et propose un amendement qui nécessite le dépôt d'un rapport élaboré entrainant une somme de travail considérable, retardant ainsi les renseignements auxquels la Chambre a droit. Que le ministre me permette de lui dire que ce n'est pas agir loyalement envers la députation. Je le sais, dans une foule d'interpellations qui s'élèvent de l'un ou l'autre côté de la Chambre, on demande des renseignements qui nécessitent plutôt le dépôt d'un rapport ; mais il n'en est pas moins vrai que cela entraîne une plus grande somme de recherches et de travail. Quant à l'interpellation du député de Leeds (M. Taylor), ainsi que celle que j'ai plus tard faite moi-même, elles demandent fort peu de recherches. Si le ministre tient à faire avancer la besogne de la Chambre, chose à laquelle nous sommes prêts à coopérer avec lui de toutes nos forces, je dois lui faire observer qu'il ne prend pas le bon chemin pour atteindre ce but. En refusant de répondre à nos questions, séance tenante, et en nous obligeant, nous membres de l'opposition, à demander le dépôt d'un rapport, qui peut être fort élaboré, il fait preuve de peu de loyauté, et il cherche à restreindre les droits et privilèges de l'opposition. Le ministre, je l'espère, réflexion faite, reviendre sur sa décision et nous fournira les renseignements demandés, d'autant plus que l'amendement qu'il vient de proposer à la motion du député de Leeds, nécessite un travail de bien plus longue haleine que celui provoqué par la motion primitive.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'argument avancé par l'honorable député, au cours de ses observations, est que l'amendement proposé va occasionner des retards importants. Si la chose se vérifiait, alors l'attitude qu'il a prise serait bien légitime ; or, pourvu que le dépôt de ces renseignements ne souffre pas de retard, l'honorable député n'attache pas, je suppose, trop d'importance à la forme même qu'on leur donnera. Je lui promets qu'il n'y aura pas de retard important.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire quel jour se fera le dépôt de ce rapport ? C'est que les renseignements demandés sont de haute importance, et il nous les faut sans retard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais préciser le jour ; mais je promets à l'honorable député que la confection de ce rapport se fera avec toute la célérité voulue.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ferai observer au ministre qu'il faut que le dépôt de ce rapport se fasse sans retard, car il contiendra des renseignements dont nous avons absolument besoin pour la discussion de certains articles du budget. Le ministre voit donc l'importance de fournir cet état à la Chambre avec toute la célérité possible. Il va sans dire que son amendement entraînera beaucoup de retards.

Le MINISTRE DES FINANCES : Virtuellement, nous n'aborderons pas l'étude des crédits budgétaires relatifs à cette question, avant que l'état demandé ait été déposé sur le bureau.

On adopte la motion ainsi qu'amendée.

LEGISLATION RELATIVE AUX COMPAGNIES TELEPHONIQUES.

M. MACLEAN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du premier ministre si le gouvernement se propose de saisir la Chambre d'une loi d'application générale aux compagnies téléphoniques, au cours de cette session, ainsi qu'on nous l'a promis l'année dernière.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je prierais l'honorable député de donner avis de cette question.

AMENDEMENT A LA LOI D'EXPROPRIATION.

Le bill (n° 8) tendant à modifier la loi d'expropriation (le ministre de la Justice) est voté en deuxième délibération, puis la Chambre se forme en comité, afin de délibérer cette mesure.

M. CLANCY.

Article 1.

L'honorable M. HAGGART : A mon avis, on introduit ici un nouveau principe dans le pouvoir d'expropriation que le gouvernement a droit d'exercer, en vertu de son haut domaine. Le ministre de la Justice nous dira peut-être s'il existe, dans les autres pays, quelque précédent qui l'autorise à exercer ce pouvoir avec les restrictions qu'il nous propose aujourd'hui. Le gouvernement a incontestablement le pouvoir d'expropriation, toutes les fois que l'intérêt du pays l'exige, et cela moyennant légitime compensation ; mais il est inouï, à mon avis, qu'on demande l'autorisation d'exercer ce droit d'expropriation pour une période de temps limitée. Il est possible que, dans d'autres pays, on exerce ce droit et qu'il existe quelque précédent dans ce sens en Angleterre ; mais j'avoue que je n'ai jamais ouï parler de l'existence d'une semblable loi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable M. Fitzpatrick) : Je ne sache pas qu'il existe de loi semblable en Angleterre ; mais, ici même, il y a quelques années, la Chambre a été saisie d'un projet de loi de même nature que celui-ci. Le Sénat rejeta cette mesure, parce qu'on avait déclaré le projet de loi applicable aux causes pendantes devant les tribunaux; or, il va sans dire que le Sénat ne pouvait approuver un pareil écart du principe général, et en conséquence, l'on mit le projet de loi au rancart. Quoi qu'il en soit, rien ne s'oppose, à mon avis, à ce que le gouvernement ait le droit de prendre possession d'une propriété pour une période de temps limitée, pourvu que les usages auxquels il veut consacrer cette propriété soient de nature à l'autoriser à exercer un contrôle limité sur cette propriété. Par exemple, disons qu'il s'agisse de la construction de travaux publics dans le voisinage d'une carrière, ou qu'il faille construire une écluse sur un canal : pourquoi le gouvernement serait-il tenu d'exproprier cette carrière et d'en garder la propriété indéfiniment, lorsqu'en toute probabilité, il n'aura besoin d'utiliser cette carrière que pendant un an ou deux ? Pourquoi le gouvernement, s'il veut en payer la façon, n'aurait-il pas droit de prendre cette propriété et de l'utiliser pour une période de temps limitée, quitte, à l'expiration de cette période, à la remettre à son propriétaire ? A mes yeux, en matière législative, c'est un fort sage principe de ne pas surcharger l'Etat de propriétés qui lui deviendront inutiles, après qu'il les aura utilisées pendant une certaine période de temps. Je tiens à faire comprendre à l'honorable député que le projet de loi en discussion tend à autoriser le gouvernement à acquérir l'usage d'une propriété pour une période de temps limitée, c'est-à-dire, à exercer le droit d'expropriation pour une certaine période de temps, à l'expiration de laquelle la propriété en question reviendra à son propriétaire, auquel le gouvernement accordera une compensation légitime pour les

dommages causés à la propriété, durant l'espace de temps où il l'aura utilisée.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre comprend-il les conséquences qui découlent de ce principe ? Comment est-il possible, lorsque vous faites l'expropriation, de prévoir la longueur de la période de temps durant laquelle vous allez l'utiliser ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut spécifier le délai dans lequel on utilisera la propriété.

L'honorable M. HAGGART : A l'époque de l'expropriation, vous serait-il possible de dire si vous utiliserez dix verges de pierre de telle carrière ou bien un million de verges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand il s'agit d'expropriations de nature perpétuelle, if faut nécessairement spécifier ces détails. En pareilles circonstances, on connaît la nature de la propriété qu'il s'agit d'exproprier, et le juge détermine la valeur de la propriété. Le principe élémentaire ici, est de déterminer la quantité de pierre qu'il s'agit d'extraire. Il est à ma connaissance qu'il s'est présenté des cas de ce genre.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre n'a pas bien saisi la portée de mon argumentation. Le gouvernement, quand il exproprie pour l'usage de l'Etat et qu'il exerce son droit de domaine éminent, connaît la valeur de la propriété.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment cela ?

L'honorable M. HAGGART : La chose peut se décider par voie d'arbitrage. Il ne faut exercer le droit de domaine éminent que dans l'intérêt de la Couronne et du peuple en général. Connaissant la valeur d'une propriété, il est possible de déterminer la chose ; mais comment peut-on déterminer d'avance l'utilisation qu'on fera d'une acrrière que le gouvernement expropprie pour une période de temps limitée ? Disons que le gouvernement veuille exproprier une propriété pour une période de deux ou trois ans, et qu'il se propose de n'en extraire qu'une certaine quantité de pierre. Pour exercer le droit d'expropriation, il faut savoir combien de verges de pierre on se propose d'extraire et quelle utilisation on en fera. Impossible de savoir la chose à l'époque même de l'expropriation. Je doute fort que le gouvernement puisse exercer ce pouvoir d'expropriation pour une période de temps limitée. Le gouvernement peut, sans doute, exercer ce pouvoir dans toute son étendue et exproprier d'une façon absolue ; il a, en outre, le pouvoir moins étendu de prendre possession d'une propriété pour un an ou deux ; or, ce qu'il y a ici d'anormal, c'est qu'il est impossible de prévoir l'utilisation que le gouvernement se propose de faire d'une propriété pour une période de temps limitée, à l'époque même de l'expropriation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas signalé de graves difficultés dans l'application des dispositions du projet de loi en discussion. Le gouvernement, il est vrai, n'a pas aujourd'hui le pouvoir d'expropriation pour une période de temps limitée, et voilà pourquoi il demande ce pouvoir au parlement qui a le droit de le lui conférer. Il peut se faire que le gouvernement juge utile d'acquérir un intérêt dans une proprité pour une période de temps limitée, ou en tout autre sens, et nous demandons au parlement de nos autoriser à le faire dans l'intérêt même du pays.

M. COCHRANE : Pourquoi le public bénéficierait-il d'une propriété quelconque, aux dépens des particuliers? Pourquoi donner au gouvernement le pouvoir de ruiner ma propriété, quitte, plus tard, à me la rejeter sur les bras ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Evidemment l'honorable député est hostile au principe même de l'expropriation.

M. COCHRANE : Pas le moins du monde.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est aussi injuste d'enlever à un particulier sa propriété d'une façon absolue que la lui prendre pour une période de temps limitée.

M. COCHRANE : Il y a une différence entre les deux cas. Si le gouvernement s'empare d'une partie de ma propriété pour toujours, les arbitres peuvent en déterminer la valeur ; or, il leur serait impossible d'évaluer une propriété que le gouvernement ne veut utiliser que pour une période de temps limitée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Evidemment l'honorable député est d'avis qu'il est impossible de faire une expropriation équitable de la propriété d'un particulier pour fins d'utilité publique ; autrement, il ne soulèverait pas pareille objection. J'affirme qu'il est aussi injuste d'enlever à un particulier sa propriété d'une façon absolue que de n'en prendre qu'une partie. Supposons, par exemple, qu'il s'agisse de la construction de travaux publics et qu'il faille utiliser la propriété d'un particulier pendant deux ou trois ans, pour l'installation de l'outillage nécessaire à ces travaux. Il est facile de déterminer d'avance la période de temps pendant laquelle on veut utiliser cette propriété et l'on aura bien soin de faire l'expropriation pour le temps voulu ; car autrement, il faudrait, plus tard, faire une nouvelle expropriation. Le gouvernement est tenu d'indemniser le propriétaire en raison des dommages qu'il aura subis ; or, s'il reçoit pareille compensation, de quoi peut-il se plaindre ? Pourquoi serait-il plus difficile d'évaluer les dommages que subira le propriétaire, si on utilise sa

propriété une année ou deux, que si on s'en empare pour toujours ?

L'honorable M. HAGGART : Voilà précisément la difficulté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons qu'on veuille prendre possession d'une maison d'habitation pour dix ans : est-ce qu'il n'y a pas moyen de déterminer le montant précis de l'indemnité que devra recevoir le propriétaire pour cette période de temps?

L'honorable M. HAGGART : En pareilles circonstances, l'estimation n'offrirait pas la moindre difficulté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, il n'y a de difficulté sous aucune autre circonstance.

Supposons maintenant qu'il existe une carrière parfaitement outillée près d'une entreprise publique et qu'il soit dans l'intérêt général de n'exproprier qu'une partie de cette carrière ; quelles difficultés n'éprouvra-t-on pas à estimer cette partie de la propriété que le gouvernement veut exproprier ! Il est certain que l'on devra payer au propriétaire un montant suffisant pour l'indemniser complètement de tout dommage qu'il pourra souffrir de ce fait. Je n'ai aucune objection à ce que ce bill soit adopté, du moment que le comité jugera qu'il est impossible de trouver le moyen d'accorder une légitime compensation au propriétaire à qui on enlève ainsi une partie de sa propriété.

M. COCHRANE : Vous parlez d'une carrière déjà exploitée. Il existe une grande différence entre l'expropriation d'une pareille carrière et celle d'une carrière qui n'est pas encore exploitée.

Le MINISTRE DE CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle est la différence ?

M. COCHRANE : Voici : lorsqu'une carrière est en exploitation, le seul dommage qui résulte de l'expropriation provient de l'enlèvement du matériel d'exploitation, mais il n'en est pas de même lorsque vous expropriez un terrain où vous avez l'intention d'exploiter une carrière et vous payez environ le cinquième de la valeur ; en agissant ainsi vous enlevez toute valeur à ce terrain pour l'avenir, car il est possible que nul autre que le gouvernement veuille utiliser cette carrière.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a résolu sa propre objection. Si l'on constate qu'il est impossible d'estimer convenablement les dommages qui peuvent être causés à une carrière non encore exploitée, le propriétaire peut s'adresser aux cours de justice pour réclamer tous les dommages qu'il croit souffrir par suite de cette expropriation, et, à moins que le gouvernement ne réussisse à démontrer que les dommages réclamés ne sont pas aussi élevés qu'on le prétend, il devra payer ce qui est demandé.

M. HAGGART. Alors, quel est le but de votre bill ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est de permettre au gouvernement d'exproprier une partie suffisante de cette carrière pour obtenir toute la pierre dont il peut avoir besoin en indemnisant le propriétaire. Il n'est pas à craindre que ce propriétaire ne soit pas convenablement indemnisé ; c'est le contraire qui est plutôt à redouter.

M. HAGGART : L'honorable ministre prétend que le propriétaire de la carrière ignore l'usage que le gouvernement fera du terrain exproprié et la quantité de pierre qu'il en extraira ; qu'il pourra réclamer le plein montant des dommages pouvant en résulter. Dans ce cas, pourquoi ne pas exproprier toute la propriété ? Le propriétaire devrait recevoir le plein montant de l'estimation de son terrain. L'objection que présente une expropriation pour une courte période, c'est qu'il est difficile de connaître le dommage causé ou le bénéfice que pourra en retirer l'acquéreur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la cour qui établira ce point.

M. HAGGART : Supposons qu'un terrain soit complètement boisé, et que le gouvernement soit obligé d'enlever ce bois durant deux ou trois ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi concernant les expropriations ne permet pas la chose.

M. HAGGART : Oui. L'expropriation qui est faite rend le gouvernement absolument maître du terrain exproprié et lui permet d'y couper du bois et d'y faire tout ce que bon lui semble.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bois une fois coupé n'est plus un immeuble.

M. HAGGART : Il est considéré comme immeuble lorsqu'il croit sur le terrain. Il en est de même pour la pierre qui sort de la carrière. L'honorable ministre comprend l'absurdité de sa proposition quant à ce qui concerne le bois de construction, mais il ajoute que les dispositions de la loi ne s'y appliquent pas. Pourquoi ne s'appliqueraient-elles pas au bois, comme à la pierre dans la carrière, ou au sol lui-même ? Si la propriété est expropriée pour une période de deux, trois ou cinq ans, l'expropriation est aussi complète que si elle était faite pour toujours. Comment l'exproprié peut-il savoir si le gouvernement se servira de tout ou de partie de sa carrière ? Il ne peut connaître la nature et le montant de l'indemnité à laquelle il a droit que lorsque le gouvernement abandonnera sa propriété. C'est la première fois qu'une législature essaie d'établir des dispositions concernant l'exercice partiel du droit de domaine émi-

nent. Il n'est pas à ma connaissance que la chose se soit faite au Etats-Unis ou en Angleterre. Il n'y a qu'un moyen d'exercer ce droit ou de s'emparer de la propriété d'un citoyen pour les fins publiques, c'est d'acheter cette propriété et d'en payer le prix.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter avec l'honorable député la question de l'exercice partiel du droit de domaine éminent ; seulement, je tiens à faire remarquer que lorsqu'on veut exproprier un terrain pour des fins d'utilité publique, la première chose que le gouvernement doit faire, c'est de donner un avis contenant la description de la propriété, en l'accompagnant d'un plan de cette dernière. Il doit déposer en même temps la somme qui, à son avis, représente la valeur réelle du terrain dont il a besoin. Ainsi, si l'on veut, par exemple, exproprier une carrière inexploitée, la première chose à faire c'est de s'assurer de la quantité de pierre contenue dans cette carrière, sans cela, le gouvernement comme la cour se trouveraient dans l'impossibilité de déterminer le montant de l'indemnité à accorder. Il faut absolument se rendre compte des avantages que le gouvernement retirera de cette carrière et de l'étendue des dommages que le propriétaire sera exposé à supporter. Si le gouvernement n'a besoin que de la moitié, ou du tiers ou du quart de la carrière, il lui est aussi facile de déterminer la valeur de cette partie que la valeur du terrain tout entier. J'en appelle au bon sens des membres de cette chambre, et je leur demande s'il serait juste que le gouvernement, dans le cas où il aurait besoin d'une carrière pour en extraire 100 ou 200 verges cubes de pierre, fut obligé d'exproprier toute la carrière à perpétuité, et de garder cette propriété inexploitée en sa possession, une fois qu'il en aura extrait la pierre ? N'est-il pas plus juste et équitable de sa part de dire : Nous avons besoin de telle quantité de pierre, dont nous sommes prêts à payer le prix, et une fois que nous aurons obtenu cette pierre, la propriété retournera à son propriétaire. En quoi ce dernier est-il lésé ? Il a été extrait de sa carrière telle quantité de pierre dont il a reçu le prix ; on l'a aussi indemnisé des dommages qu'il peut avoir soufferts par suite de l'expropriation. Il n'a subi aucune perte, et sa propriété lui reste. Est-ce que ce mode de procéder ne paraît pas plus juste et plus équitable que celui qui oblige le gouvernement à exproprier la propriété tout entière ?

M. SPROULE : Le gouvernement ne pourrait-il pas vendre la carrière ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment le gouvernement pourrait- il, dans ces conditions, disposer d'une carrière de manière à ce que le public puisse en retirer quelque bénéfice ?

M. COCHRANE : Quel bénéfice le propriétaire, de son côté, pourrait-il retirer de cette propriété une fois qu'elle aurait ainsi perdu toute valeur ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si elle est complètement détruite, on en versera le plein prix au propriétaire.

M. COCHRANE : Vous ne pouvez établir l'étendue des dommages que lorsque les travaux sont terminés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cependant, il faut établir l'étendue de ces dommages pour pouvoir exproprier. C'est au gouvernement à établir la chose.

M. SPROULE : Supposons que le gouvernement soit d'avis qu'il n'a besoin que de quelques toises de pierre, et que l'expropriation soit basée sur ce chiffre; plus tard il s'aperçoit qu'il a besoin d'une quantité de pierre trois ou quatre fois plus considérable, qu'arrivera-t-il?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député ne doit pas oublier que lorsque le gouvernement, ou n'importe quelle personne représentant le gouvernement, entre sur une propriété privée dans le but de l'exproprier, c'est à eux qu'il incombe de déterminer l'étendue du terrain dont ils peuvent avoir besoin. On les tient pour des violateurs de la propriété ; les cours de justice exigent qu'ils décrivent le terrain dont ils veulent s'emparer et ils ne peuvent aller au-delà des limites qu'ils se sont ainsi tracées. Si le gouvernement exproprie, 300 ou 400 verges de pierre, quand cette quantité est extraite, il lui faut ou abandonner la propriété ou donner un nouvel avis d'expropriation, car l'expropriation est toujours considérée comme étant à l'avantage de l'exproprié.

L'honorable M. HAGGART : D'après la phraséologie de son projet de loi le ministre peut exproprier un terrain déterminé dans la propriété de n'importe quelle personne. Il lui est loisible d'exproprier un terrain pour un espace de temps suffisant pour lui permettre d'en extraire 300 ou 400 verges cubes de pierre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La quantité doit être indiquée dans l'avis de l'expropriation, afin que la cour sache à quoi s'en tenir, et le gouvernement est obligé de so conformer absolument aux terms de cet avis. Ce principe est reconnu partout et il fait loi :

M. HAGGART : Cela se rapporte aux limites du terrain mais non à son contenu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez le droit d'occuper le terrain durant un espace de temps déterminé et d'en extraire une certaine quantité de pierre.

M. HAGGART : Non en vertu des droits qui sont conférés par le domaine éminent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous modifions la loi.

M. HAGGART : Vous établissez le principe de l'expropriation absolue pour une période déterminée ou pour une fin déterminée. Votre droit de propriété se borne à vous permettre d'extraire une certaine quantité de pierre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Citons un exemple. Au cours de certains travaux publics, on eut besoin d'attacher un câble sur un terrain voisin afin de donner plus de solidité à une grue employée à la construction d'un quai. Pourquoi serions-nous forcés d'acheter ce terrain, lorsque nous en avons besoin seulement pour deux ou trois mois, et que passé ce temps il ne nous sera d'aucune utilité ? Voici maintenant un autre exemple dont j'ai eu personnellement connaissance. Une carrière se trouvait à une certaine distance des travaux que l'on était en frais d'exécuter, près du port de Québec. Pour parvenir à cette carrière il fallait traverser deux ou trois propriétés. Tout ce dont on avait besoin, c'était un droit de passage durant la construction du pont ; une fois ce pont terminé, ce droit de passage sera absolument inutile. Cependant, d'après la loi actuelle, il faut exproprier ces terrains d'une manière définitive. Ne serait-il pas plus juste d'indemniser ces propriétaires pour obtenir le droit de passer sur leurs terres durant le temps nécessaire et de leur remettre le terrain une fois l'ouvrage terminé ? Est-il juste d'obliger le gouvernement à exproprier complètement ces terrains ? L'équité de la règle que l'on veut établir me paraît bien évidente.

M. HAGGART : Je ne puis partager l'avis de l'honorable député. Je comprendrais la valeur de son argument s'il s'agissait d'un privilège à obtenir pour la construction d'un barrage ou autres entreprises publiques, mais les lois provinciales contiennent presque toutes des dispositions statuant sur ce point.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout.

M. HAGGART : Cela existe dans certains cas.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'avons pas cela dans la province de Québec.

M. HAGGART : Le seul mode équitable de procéder, même quand le gouvernement a besoin d'une propriété temporairement, c'est de l'acheter, puis de la revendre quand il n'en a plus besoin. En quoi la situation du gouvernement, à l'expiration du délai, différerait-elle de celle du propriétaire, quand la propriété lui reviendra ? Je puis comprendre la valeur de l'argument quand il s'applique à une servitude, mais non quand il s'agit d'immeubles. Quand vous exercez le droit d'expropriation, vous devez le faire d'une manière absolue. Quand vous cessez d'avoir besoin de cette propriété, elle a autant de valeur pour vous qu'elle peut en avoir pour son ancien propriétaire. Que le gouvernement tâche de la revendre et d'en tirer le meilleur parti possible, comme le ferait le propriétaire même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne comprends pas pourquoi l'honorable député prétend que le seul mode équitable de procéder doit consister à acheter toute la propriété. Pour qui ce mode est-il équitable ?

M. HAGGART : Pour toutes les parties.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Equitable pour les propriétaires des terrains que vous prenez ?

M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En quoi consiste l'équité ? N'est-ce pas équitable que de lui payer le plein montant de l'usage de sa propriété, le plein montant de ce qu'il peut raisonnablement réclamer? Si vous demandez à votre voisin de vous accorder le privilège de vous servir d'une partie de sa terre durant un court espace de temps, ne serait-il pas juste de sa part de dire: " indemnisez-moi pour l'usage que vous en aurez fait durant cet espace de temps et je vais y consentir." Ne serait-il pas également juste pour le gouvernement de dire: " laissez-moi l'usage de votre propriété durant un certain temps, et en retour je vous paierai ce que cela vaudra." Le montant de l'indemnité est ensuite déterminé et le gouvernement le paie. En quoi cela est-il injuste ? Cela simplifie la procédure, économise les deniers de l'Etat, n'enlève rien aux particuliers et rend justice à tout le monde.

M. HAGGART: Le pouvoir d'expropriation que le gouvernement exerce pour fins d'utilité publique est excessif et l'exproprié ne peut être obligé de s'y soumettre qu'à certaines conditions. Il faut d'abord que le besoin public l'exige, et les circonstances dans lesquelles il peut être forcé d'abandonner sa propriété sont très limitées dans la majeure partie des pays qui sont régis par le droit constitutionnel. Malheureusement, ces circonstances ne sont pas aussi restreintes qu'elles devraient l'être sous l'empire de notre constitution et celle de l'Angleterre. Ce droit d'exproprier nous vient du droit romain, et il n'est jamais exercé autrement que dans son sens absolu, c'est-à-dire en prenant la propriété et en en payant la pleine valeur. On n'a jamais entendu parler d'expropriation partielle, c'est-à-dire de la prise de possession de la propriété d'un particulier durant un certain temps, quitte à le rendre plus tard. Quand le gouvernement aura besoin d'un terrain qu'il l'achète et en paye le prix ; puis quand il n'en aura plus besoin

il aura autant de valeur pour lui que pour son premier propriétaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ainsi, l'honorable député est opposé, en principe, à l'expropriation ?

M. HAGGART : Non, seulement je dis que ce principe n'est justifiable que dans les cas extrêmes. Sous l'empire du droit romain ce pouvoir était très limité. Il en est de même aux Etats-Unis et dans tous les pays de l'univers, à part l'Angleterre. On est supposé l'exercer que d'une seule manière et uniquement quand l'intérêt public l'exige. Le droit d'exproprier existe, mais à la condition que l'exproprié reçoive une légitime indemnité ; que l'expropriation se fasse honnêtement, et que le terrain devienne la propriété absolue de l'acquéreur qui en paie le prix complet. Le bill actuel veut étendre ce droit d'expropriation en stipulant que l'on pourra exproprier une propriété pour un mois, six mois ou même quelques jours afin de faciliter le passage d'un tramway jusqu'à une carrière quelconque ; mais si vous voulez mettre ce projet à exécution, vous devez acheter le terrain et en payer le prix au propriétaire.

M. A. A. WRIGHT : En adoptant ce dernier argument, si le gouvernement voulait construire un chemin de fer à travers le terrain d'un propriétaire, il serait obligé non seulement d'acheter la partie du terrain ainsi traversée par la voie ferrée mais toute la terre.

M. BROCK : Le gouvernement est en frais de faire adopter une loi qui est de nature à lui susciter, ainsi qu'aux gouvernements qui lui succéderont, de nombreuses difficultés. L'honorable ministre parle d'exproprier une carrière. Il doit savoir en quoi consiste une carrière. Il arrive très souvent que dans un terrain exproprié il se trouve une bonne carrière, mais cette carrière n'acquiert de valeur que lorsqu'elle est mise en état d'exploitation. Le gouvernement achètera-il le terrain, mettra-t-il la carrière en état d'exploitation et après avoir donné de la valeur au terrain et y avoir dépensé beaucoup d'argent, le remettra-t-il à son propriétaire originaire pour un prix déterminé ? Ce mode de procédure ouvrirait la porte à des spéculations véreuses sur la vente des terrains de cette nature que le gouvernement ne prévoit pas. Les travaux de surface dans une carrière sont faciles à exécuter ; mais si on a besoin d'une quantité considérable de pierre, il faut creuser à une grande profondeur. Comment ferez-vous pour en calculer la valeur ? Je présume que le propriétaire possède un droit de propriété qui s'étend jusqu'au centre de la terre ; alors, comment en estimer la valeur? Si le gouvernement a l'intention d'ouvrir des carrières, de les mettres en état d'exploitation, puis de les vendre, le ministère de la Justice aura forte besogne sur les bras.

Quel est le but de cette proposition ? Est-ce que le gouvernement ne peut pas acheter la pierre dont il a besoin comme n'importe quel autre entrepreneur ? Pourquoi veut-il obtenir ce droit d'exproprier—à moins qu'il ait l'intention d'acheter certaines carrières qu'il a en vue ? On ne saurait justifier cette proposition en disant que l'on a besoin de pierre pour construire un pont ou autre chose. Il existe une foule de propriétaires de carrières de qui le ministre peut acheter sa pierre par voie de soumissions, et à bien meilleur marché qu'en cherchant à se la procurer par le moyen qu'il propose. Cette procédure est de nature à causer beaucoup d'ennuis au gouvernement et des pertes sérieuses au public. Si le gouvernement s'attribue des pouvoirs de cette nature, comment pourra-t-il refuser les mêmes droits aux compagnies autorisées ? J'ignore jusqu'où l'application de ce principe peut nous conduire, mais je suis certain qu'il nous réserve de nombreuses difficultés. Le gouvernement ferait mieux de renoncer à ce projet et d'acheter sa pierre, comme le font les compagnies ordinaires, lorsqu'elles construisent des travaux importants d'après les principes de la plus stricte économie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est évident que l'honorable député (M. Brock) est d'avis que le gouvernement doit demeurer à la merci du premier individu venu qui a l'avantage de posséder une carrière dans le voisinage des travaux publics. C'est là le principe qui a prévalu jusqu'à présent, mais nous ne pouvons le supporter plus longtemps.

M. BROCK : Je crois que ce nouveau droit d'expropriation laissera tout autant le gouvernement à leur merci. N'y a-t-il qu'une seule carrière dans tout le pays ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est possible qu'il y en ait qu'une seule dans le voisinage d'une entreprise publique.

M. BROCK : Il en existe une multitude. Vous pouvez obtenir de la pierre livrable à l'endroit où les travaux sont exécutés, à meilleur marché que le gouvernement peut l'obtenir en ayant recours à l'expropriation.

M. HAGGART : Cette disposition est limitée, je suppose, aux expropriations faites par le gouvernement—elle ne s'étend pas aux compagnies de chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un amendement à la loi d'expropriation, mais il arrive quelquefois que les dispositions de cette loi s'appliquent également aux compagnies de chemins de fer.

M. HAGGART : C'est ce que je pensais. Ainsi, vous accordez ce pouvoir non seulement aux gouvernements, mais aussi aux compagnies de chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, seulement au gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Haggart) m'a très bien compris. Cette loi d'expropriation s'applique, avant tout, aux entreprises publiques. Cependant, la charte de toute compagnie de chemins de fer ou autre peut contenir une disposition statuant que l'acte des chemins de fer sera applicable à cette compagnie. C'est au parlement à décider s'il doit, oui ou non, lui accorder ce pouvoir, il a pleine discrétion sur ce point.

M. HAGGART : Est-ce .que ce pouvoir s'étend à toutes les compagnies de chemins de fer qui possèdent actuellement des chartes ? Quelques-unes d'entre elles, ou toutes ces compagnies, ont le droit——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En vertu des dispositions de l'acte des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Elles ont tout autant le droit d'exproprier que le gouvernement. Est-ce que cette exception au droit d'exproprier s'applique aux compagnies de chemins de fer actuellement existantes ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Il doit s'y appliquer. Du moment qu'elles sont soumises aux dispositions de l'Acte des chemins de fer, elles sont également soumises à ses amendements.

M. CLANCY : Je ne puis comprendre les arguments invoqués par l'honorable ministre de la Justice relativement à cette question d'expropriation des carrières. Supposons, par example, que mon honorable ami possède une carrière voisine de l'endroit où l'on se propose d'exécuter une entreprise publique. Cette carrière n'a pas d'autres valeur que celle que lui donne le voisinage de ces travaux. Le gouvernement dira tout naturellement : comme nous n'avons besoin que d'une partie de la pierre, nous allons nous contenter d'exproprier un quart de la carrière. Cependant, c'est la valeur toute entière de la carrière qui est prise en considération pour cette entreprise publique. Comment, dans ce cas, fera-t-on pour établir les dommages-intérêts ? Est-ce que le gouvernement prendra tout ce qui a de la valeur dans la carrière, ne paiera que pour une partie de cette valeur, et laissera ce qui ne vaut rien entre les mains du propriétaire? Est-ce que l'honorable ministre est prêt à dire que ce serait là un procédé honnête ? Si je l'ai bien compris, il dit qu'il remettra la carrière à son propriétaire quand elle n'aura plus aucune valeur. Dans ce cas, la situation de ce propriétaire ne sera pas plus avantageuse que celle du public. Le seul but que l'on veuille atteindre en expropriant une carrière, dans de pareilles circonstances, c'est de protéger l'intérêt public en obtenant la pierre à meilleur marché qu'on pourrait le faire autrement. Mais de quel droit peut-on demander à un propriétaire de renoncer à son droit, simplement parce que le hasard veut que son terrain se trouve près du terrain choisi pour une entreprise publique? Si le gouvernement exproprie une carrière, il doit être obligé de payer, pour la pierre qu'il prend à cet endroit, exactement le même prix qu'il paierait pour celle d'une carrière plus rapprochée, quelqu'en soit la distance. La valeur de la propriété appartient à son propriétaire et non au public, et si ce dernier s'en empare, il doit en payer la pleine valeur. Or, il me semble que le bill ne s'occupe que des dommages, sans tenir compte des profits réalisables. N'étant pas avocat, je n'entreprendrai pas d'argumenter sur ce point. Mais je dois ajouter que je ne comprends pas quel sera exactement l'effet de cet article. La seule compensation que le propriétaire pourra réclamer sera basée sur la quantité de pierre enlevée de sa carrière, laissant de côté la valeur totale de la carrière, ainsi que statué par la loi d'expropriation. Je ne vois pas comment l'honorable ministre peut concilier ce fait avec celui que le gouvernement aura enlevé à la propriété toute sa valeur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je devrai laisser aux cours de justice le soin d'estimer les dommages. Cette question est absolument en dehors de notre juridiction.

M. SPROULE : L'honorable ministre aurait-il présent à l'esprit un cas qui serait de nature à nous donner une plus juste idée de l'effet de cette disposition ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai mentioné. il y a un instant, la cause de Stuart vs. La Reine, où il s'agit d'une carrière, et où le gouvernement prit une certaine quantité de pierre. Bien que le gouvernement n'eut enlevé qu'une faible partie de la pierre il fut obligé d'acheter la carrière toute entière, laquelle lui est maintenant parfaitement inutile. Dans l'autre cas, il s'agit d'une entreprise publique séparée d'une carrière par un certain terrain, qu'il fallut acheter pour y passer un tramway. L'ouvrage devait durer environ un an, mais la cour décida que le gouvernement devait exproprier la lisière de terrain dont il avait besoin pour passer, soit environ sept pieds de largeur. Il est bien certain qu'une fois les travaux terminés, cette bande de terre ne pourrait avoir de valeur que pour le propriétaire originaire du terrain. Mais on ne peut exproprier le droit de passage seul ; il faut exproprier le terrain. Le troisième cas que j'ai mentionné se rapportait à un câble dont on se servait pour la construction d'une des piles d'un pont. Autant que je puis me rappeler, je ne crois pas que l'on se soit servi du terrain sur lequel ce câble était placé plus de cinq ou six semaines. On dut, malgré cela, exproprier ce terrain, qui n'est plus d'aucune utilité pour le gouvernement. Va-t-on prétendre qu'il était raisonnable d'obliger le gouvernement à acheter ce terrain, simplement parce qu'il avait besoin d'y placer un câble ? N'aurait-

il pas été juste pour le propriétaire, comme pour le public, que le premier reçut compensation pour l'usage de sa propriété durant le temps que l'on s'en est servi, et qu'il fut obligé de la reprendre une fois l'ouvrage terminé, alors qu'il n'avait subi d'autre dommage que celui d'en laisser l'usage au gouvernement durant une période limitée?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si ce bill devient loi, il s'appliquera, dans le cours ordinaire des choses, aux compagnies de chemins de fer d'intérêt privé, tout comme à la couronne. On ajoute ordinairement dans les bills que ces dispositions de la loi des chemins de fer s'appliqueront aux compagnies d'intérêt privé. Est-ce que le projet de loi actuel ne stipule pas que ses dispositions devront s'appliquer aux compagnies d'intérêt privé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, Je ne le crois pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Autant que je me rappelle, il y a des dispositions de la loi d'expropriation qui s'appliquent aux compagnies d'intérêt privé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que la loi des chemins de fer contient une disposition relative à l'expropriation.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La disposition actuelle s'applique donc uniquement aux entreprises publiques en voie d'exécution ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il s'agit ici d'un principe qu'aucune législature n'a encore sanctionné. On ne le rencontre pas dans la législation anglaise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député est dans l'erreur quand il prétend qu'on ne trouvera ce principe dans la législation d'aucun pays. Il figure en toutes lettres dans la loi romaine.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas fait de recherches jusque là. Cependant, je puis me tromper, mais je crois que cette législation est unique en son genre. L'honorable ministre prétend que ce droit est limité aux expropriations du gouvernement et que l'on ne songe pas à l'accorder aux corporations d'intérêt privé. Il croit que la couronne peut avoir des lois qui lui sont propres. Maintenant, comme il est bien établi qu'aucune loi de ce genre a existé jusqu'ici, est-ce que cela ne devrait pas être suffisant pour nous faire comprendre qu'on ne doit pas plus conférer ce pouvoir au gouvernement qu'à une corporation d'intérêt privé ? Mon honorable ami établit sur ce point une distinction entre le gouvernement et les compagnies de chemins de fer. Puisqu'on ne trouve aucune trace de législation de cette nature dans la loi anglaise ou ailleurs, est-ce que cela ne devrait pas nous faire comprendre qu'on ne l'a pas trouvée juste et raisonnable. En d'autres termes, si le gouvernement ou toute autre corporation publique veut avoir ma propriété, il ne doit pas pouvoir la prendre pour un jour ou deux. Ce ne doit pas être une question de quelques sous de plus ou de moins, ce doit être une véritable vente. On doit prendre ma propriété en entier ou la laisser. C'est du moins le principe suivi jusqu'à présent. Sans avoir étudié la question à fond, je crois que l'on demande là un pouvoir extraordinaire. L'honorable ministre admet que ce n'est pas un pouvoir que l'on peut confier aux corporations publiques en général. Le seul corps qui semble le plus en mesure d'acquitter le plein prix de la propriété, semble aussi être le plus intéressé. Nous ferions bien de réfléchir avant d'aller aussi loin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député doit se rappeler que ce bill a déjà été adopté par la Chambre l'an dernier, mais qu'il a été rejeté par le Sénat sous prétexte qu'il s'appliquait à une cause alors pendante, la cause de Stewart. A mesure que nous avançons dans la vie et que nous acquérons de l'expérience, nous découvrons les difficultés que présentent nos lois, et c'est cette expérience qui nous oblige de temps à autre à modifier nos lois. Mon honorable ami était peut-être absent lorsque j'ai cité, il y a un instant, plusieurs cas tendant à démontrer l'utilité d'une pareille loi. Ainsi, par exemple, voici une entreprise publique qui se trouve séparée d'une carrière par une lisière de terre appartenant à un particulier. On n'en a nullement besoin pour les fins de l'entreprise ; mais pour atteindre la carrière, il faut construire un tramway qui traverse nécessairement le terrain en question. On n'aura tout au plus besoin de cette lisière de terre que quelques mois; dans le cas que j'ai cité, on ne s'en est guère servi plus d'une semaine. Cependant, pour atteindre la carrière, il faut exproprier ce terrain, l'acheter et en garder la propriété. Une fois les travaux terminés, cette lisière de terre de sept pieds de largeur n'est plus d'aucune utilité pour personne, si ce n'est pour celui de qui elle a été achetée.

M. CLANCY : Pourquoi l'honorable ministre limite-t-il son bill à cette classe particulière de cas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas là mon intention; mais il n'en est pas moins vrai qu'il existe des centaines de cas de cette nature. L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) en conviendra, il est absolument injuste, dans le cas que je viens de lui citer, d'obliger le gouvernement à payer le prix de cette propriété, après avoir payé au propriétaire de cette lisière de terrain, non seulement sa valeur, mais de plus les dommages-intérêts qu'il réclame par suite du fait que sa terre s'est trouvée séparée en deux parties, comme cela a eu lieu dans le cas

actuel. Le propriétaire ne manque pas de faire valoir cet inconvénient, mais au bout d'un certain temps, ce terrain, qui ne peut avoir d'utilité que pour lui, lui est remis. Quand bien même le gouvernement chercherait à en disposer, il ne trouvera aucun acquéreur. Le terrain en question a environ un arpent et quart de longueur sur quelques pieds de largeur.

Passons maintenant à l'autre exemple que j'ai cité : la construction d'une pile ou de l'écluse d'un canal. On a besoin de mettre une grue en place et pour cela il faut qu'un câble soit attaché sur un terrain voisin, appartenant à un particulier, et où vous ne pouvez mettre les pieds sans acheter le terrain, si vous n'avez pas l'avantage de vous entendre à l'amiable avec le propriétaire. Il arrive souvent que le gouvernement est obligé de construire un ouvrage quelconque dans une localité ? Ceux qui ont des terrains dans le voisinage des travaux les estiment au poids de l'or, et il ne peut s'en servir sans avoir recours à l'expropriation. C'est là une chose tout à fait injuste. Le gouvernement devrait pouvoir dire : nous avons besoin de cette propriété pour cinq, six, sept ou huit mois; nous allons vous accorder légitime compensation pour l'usage que nous en ferons, durant le temps indiqué, ainsi qu'il est stipulé dans la loi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne suis pas absolument opposé à cette disposition, mais il me semble que les cas cités par le ministre sont de nature exceptionnelle et qu'il est bien rare que le gouvernement ne puisse conclure avec le propriétaire une convention légitime, pour l'usage temporaire de sa propriété.

Donnons comme exemple la construction des voies ferrées par l'Etat ou par des particuliers. L'honorable gentleman ne pourra citer que peu de cas qui démontrent la nécessité de la présente loi, et je crois qu'il n'est pas sage d'adopter des lois d'exception. Si ma mémoire est fidèle, voici le raisonnement de mon honorable ami : Pourquoi le gouvernement ne serait-il pas en état de conclure un arrangement semblable ? Pourquoi l'Etat serait-il tenu d'acquérir en toute propriété un bien fonds dont il n'a besoin que pour un temps limité ? Ce raisonnement semble s'appliquer aux compagnies de chemins de fer aussi bien qu'au gouvernement ; pourtant, je crois comprendre que l'honorable gentleman ne revendique ce privilège qu'en faveur de l'Etat seulement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La réponse saute aux yeux. Il s'agit de modifier la loi des expropriations. Il faut que notre législation repose sur un principe quelconque. En tout temps, lors de la constitution civile d'une compagnie, s'il est à propos de lui conférer les mêmes privilèges qu'à l'Etat, on pourra mentionner ces privilèges dans la loi constituant cette compagnie en corporation. De plus, il y a les prérogatives du parlement à l'égard de cette corporation en particulier, prérogatives qu'il exerce suivant les circonstances où se trouve cette corporation. Le parlement jouit d'un pouvoir discrétionnaire dont il ne se prévaut qu'après s'être minutieusement enquis des faits concernant la corporation à qui ces pouvoirs sont conférés.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce raisonnement est juste jusque là ; pourtant, il me semble que le ministre pèse soigneusement ses paroles en disant que le gouvernement présente cette loi, qui lui servira de règle dans l'acquisition de terrains pour des travaux publics, sans admettre en principe, qu'il convient de conférer les mêmes privilèges aux compagnies de chemins de fer en général.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette question sera du ressort du parlement. Nous ne l'avons pas encore étudiée.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cependant, puisque l'honorable gentleman n'est pas prêt à dire que ce principe s'applique également à ces entreprises particulières ou quasi publiques, les exemples qu'il a cités avec tant d'onction afin de démontrer la légitimité de ce projet de loi, semblent avoir moins de force ; car le ministre ne veut pas dire s'il se placera sur le même terrain lorsqu'il s'agira d'entreprises publiques confiées aux soins de compagnies particulières. Le ministre comprendra que c'est accorder au gouvernement une prérogative très extraordinaire. Il cite une circonstance où le gouvernement a eu beaucoup d'ennuis et de difficultés, et où les intéressés ont censément fait des frais considérables. Je ne crois pas que le ministre puisse citer une autre instance que celle du procès de Stewart qu'il invoque pour justifier l'adoption d'une loi dont le code de nul autre pays ne fournit d'exemple.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable (Sir Charles Hibbert Tupper) comprendra qu'il y a une grande différence entre conférer ces privilèges à une corporation particulière et les accorder au gouvernement; car, somme toute, on doit croire que l'Etat apportera plus de discernement qu'une corporation particulière. Le gouvernement est comptable au parlement et, s'il commet une injustice, il devra en subir les conséquences, tandis qu'une compagnie particulière pourrait mettre plus d'arbitraire que le gouvernement dans l'exercice de ce privilège. Quant au particulier, qu'importe, en principe, qu'il soit exproprié finalement de son immeuble pour cause d'utilité publique ou qu'il n'en soit privé que pour un temps limité, s'il reçoit un avis qui lui permet de dire que la compensation qu'offre l'Etat est juste ou qu'elle est insuffisante ; et si, dans ce dernier cas, il s'adresse aux tribunaux il est précisément sur le même pied que le gouvernement. Quand il s'adresse aux cours de justice, le tribunal décide si le gouverne-

ment a offert une indemnité suffisante pour prendre possession du terrain pour un temps limité. Le tribunal n'a qu'à se prononcer sur l'appréciation de l'immeuble et sur le montant des dommages soufferts, et il accorde en particulier une indemnité qui sera fixée d'après les mêmes règles et en vertu du même principe que s'il était exproprié pour toujours de son immeuble par l'Etat.

M. MACLEAN : N'est-il pas vrai que des compagnies de chemins de fer ont aujourd'dui ce privilège d'expropriation temporaire. Je constate qu'une loi adoptée à la dernière session permet aux compagnies de chemins de fer d'occuper temporairement des terrains, de les prendre à ferme pendant plusieurs années ou de s'en emparer définitivement, à leur gré. Il me semble que ce bill accorde des privilèges semblables à l'Etat. Certes, le gouvernement a droit de jouir de ces prérogatives particulières.

M. GOURLEY : Je demanderai au ministre de la Justice si la législature anglaise offre un exemple d'une loi semblable ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas à ma connaissance.

M. GOURLEY : Alors, je la désapprouve parce que, en Angleterre, où la population est dense, cette question a dû surgir mille fois. Les mêmes difficultés dont le ministre nous a entretenu ont dû se présenter là-bas. Il y a dû y avoir dans un pays comme l'Angleterre mille désagréments de même nature et puisqu'on n'a pas cru devoir accorder, en Angleterre, ces privilèges d'expropriation pour un temps limité, je ne crois pas à propos d'adopter la présente loi. J'approuve tout ce qu'a dit l'honorable représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart). J'ai prêté l'oreille aux débats sans parti pris et je conclus que, puisque ces privilèges d'expropriation pour un temps limité n'existent pas en Angleterre, où cette question a dû se présenter mille fois, ils ne doivent pas exister ici. Plus la discussion se prolonge, plus je suis convaincu que l'expropriation pour un temps limité est injuste. Aucun tribunal ne saurait établir les dommages qu'elle causerait. Une cour de justice peut fixer les dommages-intérêts qui résultent d'une expropriation définitive, parce qu'il suffit en fin de compte d'apprécier la valeur du terrain ; mais lors d'une prise de possession temporaire, nul tribunal ne saurait établir cette valeur. Examinons l'hypothèse du ministre de la Justice. Il désire occuper mon terrain pour les fins de ses travaux. Il veut avoir ce privilège pendant plusieurs années et réclame le droit de m'exproprier de mon bien fonds pour une période de six ans. Supposons que, six mois plus tard, l'occasion me soit offerte de vendre cet immeuble à un prix que je considère fort avantageux. Je ne puis faire cette vente parce que le gouvernement a l'usufruit de ma propriété pour une période de six ans. C'est un principe très étrange et très injuste que je n'ai jamais entendu énoncer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Où serait la différence si le gouvernement prenait définitivement possession de ce terrain ?

M. GOURLEY : Il n'y aurait rien à dire à cela, parce que le tribunal fixerait la somme qui représenterait la perte définitive de l'immeuble et que j'empocherais l'argent. Cela est juste et légitime ; mais, lorsque le gouvernement prend possession d'un terrain pour un temps limité, le propriétaire ne peut vendre son bien tant que dure cette prise de possession. Supposons que la valeur des biens fonds subisse une hausse ; que quelqu'un convoite mon terrain un an ou deux après l'établissement de cette servitude, et que je puisse le vendre, je n'en pourrai rien faire. Six ans plus tard, après l'extinction de cette servitude, les immeubles auront diminué de valeur et la Couronne m'aura causé un tort considérable et je n'aurai pas de recours.

J'avais cru d'abord à la légitimité de ce projet de loi, mais, après avoir entendu le débat, je suis convaincu qu'il est souverainement injuste. A titre d'avocat, je m'adresse aux hommes de loi de la droite et je leur dis que nous ne devrions pas adopter cette loi puisqu'en Angleterre, où la population est si dense et où les mêmes désagréments ont dû se présenter mille fois dans des circonstances plus difficiles qu'ici, il n'y a pas d'exemple d'une loi semblable.

Je conseille au ministre de la Justice de ne pas invoquer cet argument tiré des désagréments qui se reproduisent dans cette Chambre qui compte un bon nombre d'avocats. Tout juge que j'ai entendu invoquer ce motif des désagréments, dans une cour de justice, pour se justifier de mettre de côté les sages principes du droit coutumier, s'est toujours couvert de ridicule. Chaque fois qu'un juge perd la tête et cherche à mettre de côté la loi et la preuve, il se met à parler de désagréments, puis il se forge une loi pour lui-même, et il faut des années pour obtenir le redressement de nos griefs. J'espère donc que, puisque le ministre de la Justice vient nous parler de désagréments, les avocats qui sont dans cette enceinte repousseront le bill sans hésiter.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je demanderai à l'honorable gentleman (M. Gourley) s'il y a dans la province de la Nouvelle Ecosse des juges qui perdent la tête ?

M. GOURLEY : Je ne veux pas qu'on me pose cette question ; je dirai, cependant, que parfois des décisions insensées sont rendues chaque fois qu'un juge cherche à éluder les sages principes du droit, en disant que c'est un cas particulier d'injustice où il ne doit pas tenir compte de ces principes, mais juger un procès à l'aveugle.

M. SPROULE : Le danger à craindre c'est que ce privilège soit accordé à d'autres qu'au

gouvernement. Si ces dispositions étaient, plus tard, incorporées dans des bills d'intérêt particulier, elles seraient de nature à tracasser de plus en plus les simples citoyens et à les mettre à la merci des corporations qui, pour un motif insignifiant ou sans motif, désirent occuper leurs immeubles pour un temps limité. Ce privilège offrirait moins de danger, s'il était exclusivement conféré à la Couronne, mais il peut devenir très répréhensible, à n'en pas douter.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement concerne uniquement la loi des expropriations qui ne s'applique qu'aux travaux publics.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que le ministre déclare que le bill ne s'applique qu'aux travaux publics ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CLANCY : En ce qui concerne le simple propriétaire d'immeubles, quelle différence essentielle y a-t-il entre conférer ce privilège aux compagnies de chemins de fer et l'accorder au gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On suppose que l'Etat, dans l'exercice de ce privilège, aura plus d'égards pour les droits des particuliers que n'en aurait une corporation.

M. CLANCY : Le ministre de la Justice croit-il que ce principe soit sage ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Le parlement peut, à son gré, accorder aux particuliers les mêmes privilèges que la loi des corporations confère au gouvernement ; cependant, jusqu'ici, il ne les accorde qu'à ce dernier seul. J'ai cru comprendre que l'honorable représentant d'York (M. Maclean) affirmait qu'une loi, adoptée l'an dernier, conférait les mêmes prérogatives à des corporations d'intérêt privé.

M. MACLEAN : Vous avez fait adopter une loi modifiant la loi des chemins de fer, en vertu de laquelle ces corporations exercent les mêmes privilèges.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit que de faciliter l'accès à une carrière.

M. MACLEAN : C'est précisément l'exemple qu'on nous donne maintenant, et je maintiens que par l'amendement adopté à la dernière session nous avons accordé les mêmes privilèges aux corporations d'intérêt privé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les dispositions de la loi de l'an dernier sont très restreintes, bien que je ne consente pas à dire qu'elles ne pourraient pas être plus étendues. Aujourd'hui, le ministre de la Justice demande au parlement de lui conférer ce nouveau privilège quant il s'agira de travaux publics. Ce n'est qu'un faible accroissement du droit de domaine, éminent en faveur seulement de la Couronne. Mon honorable ami le représentant de Colchester (M. Gourley) m'a quelque peu surpris, car son esprit est droit quant il lui laisse libre cours. L'Angleterre, dit-il, n'ayant pas adopté de loi identique nous ne devrions pas adopter cette loi. Pourtant, l'Angleterre a, parfois, quelque chose à apprendre de nous. Nous ne calquons pas notre législation sur le code des lois de la mère patrie. Les colonies explorent le terrain de la législation et, chaque jour, le parlement impérial marche sur leurs brisées. Je ne saurais comprendre pourquoi, dans le cas qui nous occupe, l'honorable gentleman se croiserait les bras, parce que le parlement impérial n'a pas battu la marche. Cette question, dit-il, a dû se présenter maintes fois et, si elle s'est présentée, on a dû songer là-bas à la nécessité de la résoudre et rédiger une loi dans le même sens, dans l'intérêt public. Mais la situation, en Angleterre, n'est pas la même qu'ici. Le gouvernement anglais ne construit pas comme nous des voies ferrées, canaux, ponts ou autres travaux publics. Ici, l'Etat fait bien des choses qui, en Angleterre, sont laissées à l'initiative des particuliers, de sorte que, là-bas, les circonstances n'exigent pas l'adoption de lois comme celle-ci. Après un moment de réflexion, mon honorable ami comprendra, je l'espère, qu'il entrave fortement le progrès de la législation au Canada et qu'il s'est trop empressé de se déclarer hostile au bill.

L'honorable M. HAGGART : Les choses sont exactement comme je le disais tout d'abord. J'avais compris que le ministre de la Justice déclarerait que le gouvernement pouvait exproprier quelqu'un de son terrain dans un but déterminé, et le lui remettre ensuite. Le bill ne contient aucune disposition semblable. Il n'y a que deux manières d'exproprier en partie ; prendre possession du terrain pour un temps limité seulement, sans but déterminé et n'avoir à payer que le loyer du terrain pendant le temps que vous l'occuperez ; ou prendre un droit de propriété limité permanent et non temporaire. J'ai demandé à l'honorable gentleman s'il pouvait combiner ces deux modes de façon à acquérir un droit de propriété limité pour un temps limité. Non, m'a-t-il répondu ; il faut prendre possession du terrain pour un temps limité ou prendre un droit de propriété limité. La durée de la prise de possession est limitée, mais lorsque vous prenez un droit de propriété limité, aucun temps n'est fixé. Je soutiens dons que l'article ne fournit aucun moyen de fixer l'indemnité à payer au particulier, lorsque vous prenez possession de l'immeuble pour quatre ou cinq ans seulement. Si j'ai raison, comment le tribunal peut-il connaître ce que vaut le terrain pour l'occupant pendant les quatre ou cinq ans que vous l'occupez, lorsque vous expropriez quelqu'un de son terrain dans un but déterminé ?

Le MINISTRE DE LA JUCTICE : Un rédacteur des lois très habile a rédigé le présent bill dans le dessein d'obvier à l'inconvénient que signale l'honorable député. Je

laisse à n'importe quel avocat qui se trouve dans cette Chambre le soin de dire s'il a réussi.

L'honorable M. HAGGART: Tout ce que je puis dire c'est que les termes de l'article n'ont pas, pour un homme d'une instruction ordinaire, le sens que leur prête le ministre. Je soutiens que, en donnant aux mots leur sens ordinaire, l'intérêt ou le droit de propriété limité ne s'applique pas à un immeuble dont on prend possession pour un temps limité.

Article 2.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'explique le cas auquel j'entends prévoir par ces mots. Le gouvernement donne avis qu'il se propose d'exproprier quelqu'un d'un immeuble, pour établir un chmp de tir, par exemple. Après avoir donné cet avis accompagné d'un plan de l'immeuble, il s'aperçoit que tout le terrain mentionné dans l'avis ne lui est pas nécessaire. Alors, il doit déclarer qu'il se propose de se désister des procédures en expropriation ou, qu'au lieu de prendre la partie de l'immeuble décrite en premier lieu, il n'entend prendre possession que d'une partie plus restreinte ou, encore, de n'acquérir qu'un intérêt limité au lieu de prendre l'immeuble en sonentier.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Supposons qu'avant cet abandon, le propriétaire principal ait l'occasion de vendre son immeuble à un prix beaucoup plus élevé, mais que ces procédures en expropriation l'en empêchent ; je ne vois rien qui lui donne droit à une indemnité pour la perte qu'il subit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De prime abord, je suis enclin à dire que le propriétaire aurait incontestablement droit à une indemnité. Supposons que le gouvernement donne avis qu'il a l'intention d'exproprier et que pendant l'instance en expropriation le propriétaire ait l'occasion de vendre son immeuble, ce que l'avis d'expropriation ne lui permet pas de faire. Le gouvernement, s'apercevant ensuite que cet immeuble n'est pas requis, déclare qu'il se désiste des procédures en expropriation. Je dois dire qu'il ne peut plus se désister sans indemniser le propriétaire de la perte qu'il a subie.

Nous pourrions laisser l'article en suspens pour le délibérer de nouveau plus tard.

M. LENNOX : L'article 2 se lit ainsi :

2. Chaque fois que, à toute époque, ou en aucun temps avant le paiement effectif de l'indemnité, on constate qu'un immeuble pris pour quelque ouvrage public, ou qu'une partie d'un pareil immeuble est inutile pour cet ouvrage, ou si l'on constate qu'il n'est requis qu'un droit de propriété plus restreint ou un moindre intérêt dans l'immeuble.

Il y a ici une alternative. Les deux hypothèses peuvent-elles s'appliquer?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En examinant l'article, il faut tenir compte de la loi actuelle qui ne s'applique qu'aux expropriations permanentes. Le paragraphe relatif au droit de propriété limité s'applique à l'Acte des expropriations tel que modifié par l'article précédent que nous venons d'adopter.

Article 3.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les articles 2 et 3, pris ensemble, aplanissent la difficulté signalée par mon honorable ami, le représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), mais je consens à examiner la question et à la soumettre au rédacteur des lois, plus au courant des détails du bill.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette proposition me va. Les articles 2 et 3 restent en suspens.

Article 4.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela me semble très légitime. Il s'agit de permettre au gouvernement de réparer le dommage causé par la construction de quelque ouvrage additionnel. Par exemple, lors de la construction d'un canal, vous pouvez séparer la grande route de quelque maison d'habitation du voisinage, mais vous pouvez aussi remédier à cet inconvenient par la construction d'un pont. Dans la détermination des dommages-intérêts, il faudra tenir compte de la construction de ce pont.

L'honorable M. HAGGART : Dans le cas que le ministre a cité, il y aurait lieu d'établir un droit de passage et d'enlever les clôtures. Qui les rétablirait ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela donnerait lieu à une indemnité que le tribunal déterminerait.

Article 5.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: C'est peut-être l'article dont la portée est la plus grande, dans tout le bill. J'aimerais qu'il demeurât en suspens jusqu'à ce que vous délibérions l'article 2. Il prive un particulier de son recours en dommages contre la Couronne.

L'honorable M. HAGGART : Ah !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas de parti pris et je désire que la question soit examinée à fond.

Le comité rend compte de ses travaux.

ACTE CONCERNANT LE TERRITOIRE DU YUKON.

Le bill (n° 9) modifiant l'Acte du territoire du Yukon est lu une deuxième fois et délibéré en comité.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami sait que, dans les Territoires

du Nord-Ouest comme ailleurs, les jurés doivent être des sujets britanniques. Mais la plupart des habitants de certaines parties de ces territoires ne sont pas des sujets britanniques. En vertu des dispositions de l'Acte du territoire du Yukon, la même personne remplit les fonctions de juré, trois, quatre et cinq fois. La présente loi a pour objet de permettre au conseil du territoire du Yukon de rendre des ordonnances relatives au mode d'assigner les jurés afin qu'une personne ne puisse être obligée de remplir les fonctions de juré plus souvent qu'à son tour, mais les jurés devront toujours être des sujets anglais.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il ne s'agit pas d'autoriser le conseil à rendre une ordonnance permettant aux aubains d'être jurés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, vraiment. On se demandait si le conseil pouvait rendre une ordonnance semblable et le présent bill n'a d'autre objet que de dissiper tout doute à cet égard.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill qui est voté en deuxième délibération et adopté.

LES JEUNES DELINQUANTS AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le bill (nº 10) ayant pour objet de modifier l'Acte concernant la garde des jeunes délinquants dans la province du Nouveau-Brunswick (le ministre de la Justice) est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : La loi actuelle permet au Gouverneur général de faire tranférer un jeune garçon incarcéré au pénitencier de Dorchester, au Refuge industriel pour les jeunes garçons. Cependant le Gouverneur général ne peut pas, à sa discrétion, faire transférer un jeune garçon du refuge au pénitencier. Le présent bill a pour objet de lui conférer ce pouvoir, à la demande de l'Attorney General du Nouveau-Brunswick.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le présent bill autorise-t-il le Gouverneur général à faire transférer un jeune garçon pour un laps de temps autre que celui pour lequel il a été condamné en premier lieu ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non —pour le même laps de temps.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La rédaction de cet article semble curieuse. Il autorise le Gouverneur général à faire transférer " tout jeune garçon détenu dans le Refuge industriel pour les jeunes garçons, sous le coup d'une condamnation pour infraction aux termes de la loi du Canada, pour le nombre d'années pour lequel il aurait pu être condamné," et ainsi de suite—non pour le nombre d'années pour lequel il a été condamné mais " aurait pu être condamné."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le Gouverneur général n'a évidemment pas ce pouvoir. Une fois la condamnation prononcée, le Gouverneur général ne peut pas prolonger la durée de la peine. Si la phrase est ambiguë, je la ferai modifier.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER A vrai dire, le parlement peut lui conférer ce pouvoir. Un jeune garçon aurait pu être condamné à la peine la plus légère dont son infraction était passible; pourtant, en vertu du présent article, le Gouverneur général pourrait apparemment, à sa discrétion, le faire transférer non pour le nombre d'années pour lequel il aurait été condamné, le laps de temps le plus court, mais pour le nombre d'années pour lequel il aurait pu être condamné, la plus longue durée de la peine.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que cela soit possible mais, au besoin, nous rendrons la phrase plus claire. Que mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) lise tout l'article, il verra que celui-ci autorise le Gouverneur général :

A la demande de l'Attorney General de la province du Nouveau-Brunswick, à faire transférer au pénitencier de Dorchester pour le reste de la durée de sa peine, tout jeune garçon détenu pour un certain nombre d'années dans le Refuge industriel pour les jeunes garçons sous le coup d'une condamnation pour infraction aux termes de la loi du Canada, et pour lequel nombre d'années il aurait pu être condamné à l'incarcération dans un pénitencier.

En vertu de la loi, un jeune garçon condamné à moins de deux ans d'emprisonnement ne peut pas être incarcéré dans le pénitencier. Mais, lorsque la durée de sa peine aurait permis de l'envoyer au pénitencier, un jeune garçon peut être transféré du refuge industriel au pénitencier pour le reste de la durée de sa peine.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela pare entièrement à mon objection.

L'honorable M. HAGGART : Un jeune garçon peut avoir été condamné à être détenu dans le refuge industriel pour une période de cinq ou six ans, alors que, probablement, le juge n'aurait jamais songé à l'envoyer au pénitencier pour un laps de temps aussi prolongé. Pourquoi le gouvernement s'arroge-t-il le droit de le faire transférer au pénitencier pour une période de temps pour laquelle le juge ne l'aurait pas fait incarcérer dans cet endroit ? Selon moi, cela n'est pas juste.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la loi qui s'applique aux jeunes garçons dé-

tenus dans le refuge industriel de la Nouvelle-Ecosse. Dans le Nouveau-Brunswick, les jeunes délinquants peuvent être transférés du pénitencier au refuge industriel. Supposons qu'un jeune garçon soit incarcéré dans le pénitencier et que l'on constate qu'au lieu de s'amender, il se corrompt au contact des criminels. Il convient assurément de l'envoyer au refuge industriel, ce que le Gouverneur général peut faire à la demande de l'Attorney General de la province. Mais prenons le cas contraire. Un jeune garçon est détenu au refuge industriel pour un certain nombre d'années pour lequel il aurait pu être envoyé au pénitencier. On découvre qu'au lieu de s'amender, il corrompt les autres. Ne convient-il pas également, dans l'intérêt des autres, de le transférer au pénitencier ?

L'honorable M. HAGGART : Vous lui infligez une nouvelle punition sans lui faire subir un nouveau procès.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est qu'un changement du lieu où il subit sa peine.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill qui est voté en troisième délibération et adopté.

REPRESENTATIONS IMMORALES.

Le bill (n° 12) ayant pour objet de modifier le code criminel, 1892 (le ministre de la Justice), est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Article 2.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le présent bill a été préparé et il est présenté à la demande de ceux qui dirigent les affaires municipales de quelques-unes de nos grandes villes. On donne, paraît-il, dans certaines grandes villes, des représentations qui corrompent la jeunesse, et que la loi actuelle ne permet pas de réprimer. Le présent bill a pour objet d'empêcher de semblables représentations.

L'honorable M. HAGGART : Que peut-il entendre par " indécent et immoral ? " Ces mots sont susceptibles d'être interprétés différemment par diverses personnes. D'aucuns trouvent indécent ce que d'autres trouvent convenable. La peine est très sévère. Le bill confère des pouvoirs extraordinaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'exercice de ces pouvoirs est laissé à la discrétion du magistrat. L'affaire doit être soumise aux cours de justice et l'interprétation des mots indécent ou immoral dépendra nécessairement quelque peu de celui qui instruira le procès. Je connais plusieurs articles du code pénal où ces mots sont employés sans que le sens en soit défini, parce que chacun sait ce qui est indécent et doit comprendre ce qui est immoral.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Nous savons que, de nos jours, une grande partie de la population pense que tous les romans et tous les spectacles modernes sont indécents et immoraux, pour employer les termes du présent bill. Quant à moi, je ne crains pas de dire que ces personnes professent des opinions outrées. Il n'y a pas lieu de supprimer un spectacle ou un livre, uniquement parce qu'ils contiennent des choses qu'on n'enseignerait pas dans une école dominicale, mais qui sont une peinture de l'état de la société aux différents âges. Il y a un grand nombre de gens dont les opinions sont dignes de respect, qui sont peut-être en majorité, des gens bien pensants, qui, selon moi, portent les choses à l'extrême. Ces gens voient une foule de choses qui ne devraient pas être permises, à les en croire. Dans certaines villes de l'est, il y a, je crois, des personnes qui cachent à la vue certaines parties de placards qu'elles croient indécents mais qui, dans d'autres milieux, en Angleterre, par exemple, ne sont pas jugés répréhensibles. On a ainsi collé des bandes de papier sur des portraits d'actrices estimées et d'un grand talent, sous prétexte que ces portraits étaient indécents. Or, il y a juges et juges, jurys et jurys ; et on ne saurait dire ce que sera l'opinion dans un district quelconque. Il me semble que ce bill tend à nous faire retomber dans un puritanisme injustifiable. C'est un sentier plus court, mais périlleux, pour parvenir à la bonne voie.

Certes, le but du présent bill mérite l'approbation de tous les députés de cette Chambre. Nous ne voulons pas que des représentations immorales soient données au public et nous n'avons que faire des spectacles indécents. Pourtant, j'ose dire que l'application de cette loi sera difficile, soit pour un juge soit pour un jury, et qu'elle pourra nous priver de quelques-uns des meilleurs artistes dont nous devrions tous souhaiter la venue au Canada. Je crains que la loi, dans certaines parties du Canada et selon l'opinion qu'exprimera l'avocat de la poursuite, nous prive de ce qui serait avantageux pour ceux mêmes que ses auteurs veulent protéger. Personne ne veut tenir à l'écart un acteur de talent. Pourtant, il ne faut pas perdre de vue que, dans toutes les meilleures pièces de théâtre de nos jours, il y a peut-être quelque chose qui frise l'immoralité, dans le sens strict du mot. Dans les livres, ainsi que dans la conversation et dans la presse, il y a des récits qui peignent la société moderne et qu'on pourrait appeler immoraux. Ma propre expérience me porte à dire que quelques-uns des meilleurs citoyens en ce pays, afin de réformer du coup la société, insistent pour faire adopter par le parlement des lois trop rigoureuses et qui sont de nature à déjouer leurs bonnes intentions. Là-dessus, je désire mettre le comité en garde. Avant d'adopter cet article—dont la rédaction est bonne, je n'en doute pas—j'espère que la Chambre aura l'occasion d'exa-

miner quelles en seront les conséquences ultimes. Nous ne voulons pas chasser du pays les mille artistes contemporains qui représentent des spectacles modernes qui pourraient tomber sous le coup du présent article, au jugement de certaines personnes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je reconnais toute la valeur de ce que vient de dire mon honorable ami, ainsi que le danger qui résulterait d'une interprétation trop rigoureuse des mots " immoral et indécent." L'honorable député doit, cependant, se rappeler la teneur de la loi actuelle. En vertu de l'article 179 du Code Criminel, est coupable d'un acte criminel quiconque :

Vend publiquement, ou offre publiquement en vente, ou expose publiquement à la vue du public, quelque livre obscène, ou d'autres matières imprimées ou écrites d'une nature obscène, ou quelque image, gravure, photographie, maquette, figure, ou autre objet tendant à corrompre les mœurs.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'expression est claire. Nous ne voulons pas d'obscénités, qu'elles soient l'œuvre du talent ou non. A mon sens, ce terme est beaucoup plus précis et moins susceptible de donner lieu à des malentendus que les mots " indécent et immoral."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je comprends bien, l'honorable député ne s'opposerait pas à ce qu'on remplacât les mots " indécent et immoral " par le mot " obscène."

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que ce serait sage.

M. MACLEAN : Puisque l'honorable ministre de la Justice tient à modifier le Code Criminel, il pourrait procéder autrement et de façon à favoriser le public. S'il est quelque chose que le public réclame impérieusement, c'est bien l'adoption de quelque mesure portant sur les empiètements des grandes compagnies houillères. Le public est victime d'abus auxquels il importe de remédier, et c'est le Code Criminel seul qui peut fournir le remède nécessaire. Voyez quel a été au Canada l'effet de la grève des mineurs américains : au grand détriment de notre population, les marchands de charbon et les compagnies de chemins de fer, les nôtres notamment, se sont coalisés pour créer dans le pays une disette de combustible quand, en réalité, il y avait du charbon en abondance. Si le ministre de la Justice tenait à faire une œuvre utile, il modifierait le Code Criminel de façon à réprimer d'aussi graves abus. Comme je me propose d'appeler son attention sur ce sujet un peu plus tard, je me contenterai pour le moment de lui faire observer que, plutôt que de nous faire perdre notre temps à propos d'insignifiances comme celle-là, il ferait mieux de saisir la Chambre de la question à laquelle je viens de faire allusion.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre!

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Maclean) voudra bien remarquer qu'il s'éloigne du sujet qui nous occupe.

M. MACLEAN : Je ne crois pas sortir des limites du débat en disant que l'honorable ministre de la Justice, au lieu de nous faire perdre notre temps à nous occuper de représentations immorales ferait mieux de fournir à la Chambre l'occasion de discuter certaines de ces grandes causes de souffrance.

Le PREMIER MINISTRE : Présentez une motion à cette fin.

M. MACLEAN : Si l'honorable gentleman estime que sa mesure est nécessaire, je ne m'opposerai pas à ce qu'elle soit adoptée ; mais j'espère qu'il voudra bien s'occuper du syndicat du charbon et inscrire dans le Code Criminel un article qui devra mettre fin aux menées auxquelles, si je ne me trompe, les membres de ce syndicat n'ont pas craint d'avoir recours.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je constate avec chagrin que l'honorable député (M. Maclean) estime qu'il ne vaut pas la peine de s'occuper des représentations indécentes ou obscènes.

M. MACLEAN : L'autre question est-elle sans importance?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce que nous verrons en temps opportun. Je propose:

Que les mots " indécent ou immoral " soient biffés et remplacés par le mot " obscène."

La motion est adoptée.

Article 2.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose :

Que les mots " indécent ou immoral " soient biffés et remplacés par le mot " obscène."

M. LaRIVIERE : M. Le président, je ne vois pas pourquoi on biffe le mot " immoral ", car les mots " obscène " et " immoral " n'ont pas la même signification. Une représentation peut être immorale sans être obscène.

Le PREMIER MINISTRE : Telle est l'expression usitée dans le code ; il vaut mieux la conserver.

L'article est adopté tel qu'amendé et le comité rend compte de ses travaux sur le bill.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à 8 heures du soir.

Ministère des Douanes—Appointements, y compris R. R. Farrow, à $2,150, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $45,000.

Le MINISTRE DES DOUANES (l'honorable Wm. Paterson) : Je demande que les mots après " appointements " soient rayés de cet article. Il y a eu erreur dans la préparation des item ; comme ils ne comprennent pas les appointements du comptable, force nous sera de demander un crédit supplémentaire pour remédier à cet oubli.

M. SPROULE : Je désire faire quelques remarques au sujet de l'apparition fréquente, dans la présentation de ces crédits, des mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ; dix-huit fois sur vingt-cinq ils accompagnent les crédits qu'on demande. Or, la loi du service public a été adoptée dans le but de faire déterminer les qualités de ceux qui entrent au service de l'Etat, et de pourvoir à ce qu'il leur soit payé des appointements qui augmentent d'année en année. Je conçois que la mise en vigueur d'une telle loi puisse donner lieu à de rares exceptions ; mais ces exceptions se présentent chaque année en si grand nombre, qu'elles sont vraiment devenues de règle. Le gouvernement ferait certainement mieux d'abroger ou de modifier la loi du service public que de l'enfreindre sans cesse. Cette loi, le gouvernement l'a si souvent violée d'une façon flagrante que c'en est devenu presque un scandale.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ferai observer au député de Grey (M. Sproule) que cet item couvre les appointements de trente-quatre fonctionnaires, et que les mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ne s'appliquent qu'au seul cas de M. Farrow, le comptable.

M. SPROULE : Je le sais, mais le gouvernement nous doit des explications plus satisfaisantes. Chaque année on répond de façon anodine aux demandes de renseignements que nous faisons à ce propos, et les choses en sont rendues à un tel point que le gouvernement ne fait presque aucun cas de la loi du service public.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne partageons pas l'avis de l'honorable député en ce qui concerne ces prétendus abus. Nous croyons que l'Acte du service civil sert à des fins utiles, mais il y a des cas exceptionnels qui ne se peuvent traiter que d'une manière exceptionnelle. L'honorable député prétend que ces mots se présentent dans dix-huit cas sur trente. C'est possible, mais qu'on me permette de faire remarquer qu'il y a au ministère de la Milice trente-trois fonctionnaires et que l'exception ne s'applique qu'à un seul d'entre eux. Y a-t-il abus ? Au secrétariat d'Etat, il n'y a que deux exceptions pour trente-trois employés. Au département des Impressions et de la Papeterie il y a une seule exception sur vingt-six fonctionnaires, tandis qu'on ne trouve que deux exceptions pour les quatre-vingt-six employés du ministère de l'Intérieur. L'honorable député doit voir que les exceptions ne sont pas trop nombreuses, et que dans le cas même où des exceptions comme celle-là se produiraient dans chaque département, il ne s'ensuivrait pas nécessairement qu'il existe des abus ; cela signifierait tout au plus—et je crois que cela ne signifie pas autre chose—qu'il y a une ou deux exceptions dans un département et que ces mots sont inscrits pour des causes qu'on est tenu d'exposer à la Chambre. Je ne crois pas qu'il y ait d'abus ; je ne crois pas non plus, qu'il y ait lieu d'abroger l'Acte du service civil. Dans quatre-vingt-quinze cas sur cent on se conforme aux dispositions de la loi, et l'exception ne s'applique qu'à un nombre infinitésimal d'employés civils.

M. SPROULE : Le ministre des Finances reconnaîtra que ces exceptions se rencontrent aujourd'hui dix fois plus souvent qu'autrefois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas.

M. SPROULE : Sans avoir fait de calcul exact, je ne crois cependant pas exagérer en disant cela. Si l'on trouvait moyen autrefois de se conformer à toutes les dispositions de l'Acte du service civil, comment se fait-il que les exceptions soient aujourd'hui si nombreuses ? Les estimations indiquent que dans chaque département de l'administration quelque fonctionnaire touche une augmentation " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ". Cela donne certainement lieu de penser ou que la loi est incomplète ou qu'on s'en écarte de plus en plus chaque année. Lors de l'adoption de l'acte, toutes les circonstances furent pesées ; la loi accorde à l'employé des appointements suffisants, une augmentation annuelle raisonnable jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum des appointements de sa classe ; elle pourvoit ensuite à son avancement. Elle pourvoit à tout ce qui est juste et raisonnable, et l'on n'a pas la moindre raison de l'enfreindre constamment. Le premier effet de cette loi devait être d'établir les qualités de l'employé, de façon qu'on fût certain d'avoir un bon et utile serviteur ; on **a voulu, en second lieu,** empêcher les fonctionnaires de tirer leurs appointements de deux ou trois sources différentes, car on s'était souvent aperçu que l'employé civil recevait plus que le crédit qui lui était spécialement destiné. Pour prévenir tout abus de ce genre, la loi dispose que les appointement de l'employé doivent être contenus en entier dans le crédit qui lui est destiné, et s'il arrive parlois qu'un employé civil soit obligé, à cause de ses connaissances tech-

niques ou de ses aptitudes particulières, de faire des travaux supplémentaires en dehors du département auquel il est attaché, on peut alors lui verser des sommes additionnelles " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ". Mais ces exceptions devaient être très rares ; elles sont aujourd'hui innombrables et l'on se trouve en présence d'un abus criant qui démontre que l'acte ne répondant pas à l'attente de la Chambre, devrait être modifié ou abrogé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme mon honorable ami a fait allusion au ministère de la Justice, je dirai que les appointements de M. Blackadar, ancien commis aux archives, étaient $1,400. Les plus faibles appointements d'un commis de la seconde classe cadette sont de $600, mais en payant $800, je fais faire tous les travaux pour lesquels M. Blackadar recevait $1,400. Tout ce que mon honorable ami vient de dire est exact, mais je ne crois pas que le service ait à souffrir de cela tant que la Chambre saura ce qui se fait et qu'elle maintiendra sa surveillance.

M. SPROULE : Je n'ai pas besoin de rappeler à l'honorable ministre ce qui s'est passé au ministère de la Milice. L'individu qui s'est fait concussionnaire était entré là sans posséder les qualités requises par la loi. On sait ce qui est arrivé ; mais bien que je ne veuille pas précisément faire peser ces conséquences sur l'acte, je dis que cela démontre qu'il faut s'y conformer et que si, dans certains cas particuliers, force est de s'en écarter, que ce soit en vertu d'amendements et non en mettant toujours la loi de côté.

L'honorable M. HAGGART : Je remarque qu'il y aura un nouveau commissaire adjoint, un nouveau premier commis et deux autres commis de la classe cadette. Quel est le nom du nouveau commissaire adjoint, pourquoi l'a-t-on nommé, et qu'avait-on besoin d'un autre premier commis ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'item qui nous occupe accuse une augmentation de $3,310 qui sera portée à $5,460 quand j'aurai déposé le crédit supplémentaire concernant les appointements de M. Farrow. $2,800 de cette augmentation sont destinés au commissaire adjoint. En tenant compte de l'augmentation prodigieuse de la besogne du département, on s'explique aisément cette nomination. Il y a eu autrefois un commissaire adjoint, M. Watters, je crois. Lorsqu'il partit, nous ne lui donnâmes pas de successeur, mais je me suis rendu compte depuis que la nomination d'un commissaire adjoint serait aussi utile au public qu'au bon fonctionnement du service. Le premier commis dont il est question est M. Bremner qui reçoit l'augmentation statutaire de $50. Pour ce qui est des commis de première classe dont l'honorable député a parlé, je dirai que nous entendons élever l'un d'eux, M. Watson, de la deuxième classe à la première.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont actuellement ses appointements ?

Le MINISTRE DES DOUANES : De $1,400. Il recevra $1,800. Il a fait preuve d'aptitudes spéciales dans la direction du département de la statistique ; ce département qui, l'honorable député le sait, était une branche relativement peu importante du service dans la ville d'Ottawa, a vu sa besogne augmenter considérablement, surtout depuis que le bureau principal est chargé du travail qui se faisait auparavant dans les ports. Cette réforme nous a permis de publier nos rapports mensuels. M. Morin, commis de première classe, sera nommé premier commis, mais ses appointements de $1,800, chiffre maximum de sa classe, resteront les mêmes.

L'honorable M. HAGGART : M. Watson est-il le plus ancien commis?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quels commis plus anciens que lui ce monsieur va dépasser en avancement?

Le MINISTRE DES DOUANES : De $1,150 qu'ils sont actuellement, les appointements de M. Watson seront portés à $1,400. Il y a un autre commis qui reçoit $1,150, deux qui touchent $1,200; un autre retire $1,250; trois autres retirent $1,400, et il en a encore un dont les appointements sont de $1,450. En suivant l'ordre d'avancement on trouverait d'autres commis dont les appointements sont plus élevés que ceux de ce monsieur, mais il est connu qu'il possède des aptitudes spéciales pour cette charge. C'est lui qui, pour ainsi dire, dirige ce département, et il ne me paraît pas juste qu'on ne donne pas des appointements convenables à celui qui est virtuellement chargé de la surveillance de ceux qui sont mieux rémunérés que lui.

L'honorable M. HAGGART : La loi vous autorise-t-elle de faire avancer dans une classe où il y a une vacance un employé qui ne touche pas encore le maximum des appointements de sa classe?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre ne nous a pas encore dit le nom de celui qui sera nommé commissaire-adjoint.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai jeté les yeux sur un monsieur que j'ai songé à recommander à mes collègues; il fait déjà partie de notre personnel.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce un premier commis?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non; c'est un monsieur Bain.

M. CLANCY : Le ministre des Douanes a dit au comité que l'augmentation de l'ouvrage l'oblige à faire cette nomination, mais cela n'explique rien. La besogne peut augmenter sensiblement sans qu'il soit besoin, pour cela, de créer une charge comme celle-ci. Il y a simplement plus d'écriture à faire et un commis ordinaire peut faire ce travail. Tant que le ministre ne prouvera pas que la besogne n'est plus la même et que ce changement nécessite la création d'une charge comme celle-là, on ne saurait l'excuser de grever le service public d'un nouvel emploi. Mieux vaudrait augmenter les appointements des employés déjà préposés aux écritures. Le commissaire ou sous-chef ne fait que la surveillance ; sa responsabilité est très grande; ce doit être un homme de savoir et de grande capacité, et on devrait le rémunérer convenablement. Mais l'honorable ministre aime mieux imposer un nouveau fonctionnaire sous prétexte que M. Watson était là, qu'il y a déjà eu deux commissaires, ou plutôt un commissaire et un adjoint. L'honorable gentleman a cependant déclaré ici même, à l'époque où il pratiquait l'économie, qu'il avait aboli la charge de commissaire-adjoint parce qu'elle était inutile. Le voici maintenant qui rétablit cette charge parce que, dit-il, la besogne est plus forte. Ce prétexte ne me paraît pas plausible. C'est plutôt l'augmentation de la besogne des commis ordinaires que celle du volume des affaires en général qui pourrait nécessiter la nomination d'un commissaire-adjoint.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je le pouvais, je donnerais avec plaisir tous les détails concernant la besogne que nous avons à expédier, mais je prie le comité de se demander s'il n'est pas à propos, vû l'augmentation considérable du volume des affaires, qu'on nous accorde un peu de renfort. Nous avons fort peu ajouté à notre personnel. Aujourd'hui comme à l'époque où je siégeais sur les banquettes de l'opposition, je me plaîs à rendre justice à l'administration de mes prédécesseurs; on s'est généralement plu à reconnaître que sir Mackenzie Bowell et son successeur, M. Wallace, ont tous deux géré le département des Douanes avec économie, mais si la Chambre veut bien observer qu'on fait aujourd'hui en six mois autant d'affaires qu'on en faisant en un an lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, que le nombre d'inscriptions d'entrée a presque doublé, que les ports sont plus nombreux, que le passage en transit et la besogne en général sont plus considérable, elle croira avec moi que le commissaire devrait être en mesure de s'absenter de son bureau de temps à autre pour visiter les ports principaux et se tenir au fait de ce qui se passe. Si l'honorable député pouvait venir se rendre compte par lui-même de la somme toujours grandissante de travail qu'il y a à accomplir dans mon ministère, il me semble qu'il serait satisfait.

M. CLANCY : L'honorable ministre allègue que le nombre d'inscriptions et le volume des affaires ont beaucoup augmenté, mais il n'osera pas prétendre, j'espère, que le commissaire s'occupe jamais des inscriptions ou du travail en question? Il ferait aussi bien de demander l'augmentation de son traitement de ministre sous prétexte que la besogne de son ministère est plus considérable. Les deux cas sont absolument identiques. J'ignore si l'honorable ministre voudrait que son traitement fût plus élevé, mais je déclare qu'il n'y a pas plus lieu de nommer un commissaire-adjoint que d'augmenter le traitement de l'honorable gentleman. L'accroissement du volume des affaires n'impose pas au ministre une somme plus grande de travail que celle qu'il avait à accomplir à ses débuts au ministère; seule, sa responsabilité est plus grande. Mais j'affirme que les 99 centièmes du surcroît de travail résultant de l'augmentation des affaires retombent sur les employés ordinaires. L'honorable ministre sait bien que l'on tend de plus en plus à introduire dans les administrations publiques des gens qui n'ont pas de titres sérieux aux emplois qu'on leur confie—et je n'entends pas en faire reproche au gouvernement actuel plutôt qu'à ceux qui l'ont précédé.

Personne n'a de droit exclusif en ce qui concerne les emplois publics; l'intérêt général exige qu'on choisisse parmi les meilleurs sujets. L'honorable ministre est persuadé, j'en suis certain, que son protégé est en tous points digne de l'emploi auquel il désire l'appeler. Jamais, depuis que j'ai l'avantage de siéger ici, je n'ai élevé la voix pour faire diminuer les appointements de quelque fonctionnaire. Je suis d'avis que le pays doit tout d'abord s'attacher de bons serviteurs et qu'il n'a pas plus qu'un patron ordinaire le droit d'exiger qu'on le serve bien s'il ne paie pas suffisamment ses employés. Nous devons donc rémunérer comme il convient ceux dont les services nous sont indispensables. Mais c'est enlever presque tout espoir d'avancement aux employés d'une réelle valeur que de distribuer les emplois entre des gens qui n'en sont pas dignes. J'affirme sans crainte que l'honorable ministre n'a pas réussi à motiver suffisamment le changement qu'il propose.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Je ne crois pas qu'il y ait au Canada de gens aussi maigrement rémunérés que les employés de l'Etat. On vante bien fort la prospérité du Dominion, mais on oublie facilement que cette prospérité, augmentant le coût des choses nécessaires à la vie, ne profite guère à ces fonctionnaires. Il serait à souhaiter, ce me semble, que le sous-ministre des Douanes pût quitter plus souvent son bureau pour aller visiter les ports principaux du pays et voir par lui-même comment tout s'y

passe. Comme le ministre ne peut pas toujours faire ces visites lui-même, je crois qu'il devrait pouvoir envoyer, de temps à autre, son sous-ministre ou commissaire faire l'examen des différents ports. A l'époque où j'étais percepteur des douanes,—et je l'ai été quatorze ans, c'est-à-dire jusqu'au moment où mes amis de la droite ont décidé que je devais cesser de l'être,—le ministre des Douanes, sir Mackenzie Bowell, avait l'habitude de venir visiter notre port et d'y passer plusieurs jours consécutifs. Je parle en connaissance de cause en disant qu'il est à souhaiter que le ministre des Douanes ou son commissaire aille viser les ports les plus importants pour se rendre compte de la manière dont s'y accomplit le travail du département. Les gens qui vieillissent dans les emplois publics s'habituent à faire toujours la même chose, de sorte qu'ils deviennent incapables de remplir d'autre emploi que le leur. Ils n'ambitionnent plus rien sinon que la Providence les appele dans un monde meilleur.

M. BELL : Quelles sont les initiales de ce M. Watson à qui le ministre veut donner de l'avancement?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il se nomme John Archibald Watson; sa nomination remonte à 1891.

M. BELL : A-t-il été commis de deuxième classe?

Le MINISTRE DES DOUANES : Son nom figure sur la liste des commis de deuxième classe.

M. BELL : Y était-il à l'origine?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il me semble que depuis que je suis au ministère ce monsieur a toujours fait partie de la deuxième classe.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque, en présentant ses estimations, l'honorable ministre annonce un changement aussi important que celui-ci,—je ne dis pas qu'il a tout à fait tort,—un changement qui doit bouleverser l'organisation de son ministère, il devrait être en mesure d'exposer les motifs d'un tel changement. D'après ce qu'a dit l'honorable gentleman, le monsieur dont il entend faire son commissaire-adjoint—quelque digne qu'il puisse être de cet emploi—n'est dans le service que depuis 1896. A l'heure qu'il est, il est, je crois, commis de première classe aux appointements de $1,500 par an, et il touche en plus une allocation en sa qualité de secrétaire particulier. L'honorable ministre ne doit pas oublier qu'il va plonger tout le personnel dans la stupeur en appelant à la première classe un employé qui n'a été nommé qu'en 1896 et en le choisissant ensuite de préférence à tous ses supérieurs, de préférence même aux premiers commis, pour le bombarder commissaire adjoint. Il faut des motifs puissants pour justifier une telle détermination; il ne suffit pas de venir dire qu'il y a plus de travail à accomplir au ministère. Le ministre, je le répète, devrait être en mesure de nous exposer les raisons qui l'ont déterminé à opérer ce changement dans la hiérarchie de son ministère, et de nous faire connaître aussi les qualités particulières qui distinguent ce monsieur que l'on va faire passer sur la tête des autres pour le nommer commissaire-adjoint.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable gentleman (l'honorable M. Haggart) a soulevé un point qui dissipe une objection du représentant de Bothwell (M. Clancy). L'honorable député semblait être sous l'impression que nous allions augmenter le personnel. Tel n'est pas le cas; il s'agit ici de l'avancement d'un fonctionnaire qui a six ou sept années de service.

M. CLANCY : Ce n'est pas cette objection-là que j'ai soulevée, et je ne me suis pas enquis de ce détail. J'ai objecté à la nature des explications de l'honorable ministre, sans me préoccuper de celui qu'elles pouvaient concerner.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'avais compris que l'honorable député avait dit que nous voulions ouvrir nos portes à quelque nouveau venu. Il faut croire que je n'ai pas bien saisi le sens des paroles de mon honorable ami. Je le répète, je désire faciliter la tâche du commissaire pour que celui-ci puisse quitter son bureau pour aller visiter les ports principaux et que, dans son bureau, il ait un adjoint dont il prendra les avis. Il est à souhaiter aussi que le commissaire puisse se faire remplacer pendant ses absences. A l'heure qu'il est, c'est à un premier commis que cette tâche est dévolue. Pour ce qui est de l'avancement accordé à un employé de préférence aux autres, l'honorable député (l'honorable M. Haggart) n'ignore pas, lui qui a déjà dirigé un ministère, qu'il arrive parfois qu'un fonctionnaire—malgré ses courts états de service—fasse montre d'aptitudes particulières pour certain emploi; et je suis persuadé qu'ayant découvert un tel employé, il n'eût pas hésité à lui confier cet emploi. Le monsieur dont j'ai mentionné le nom et qui occupera cette charge si la Chambre vote ses appointements et si mes collègues ratifient mon choix, n'a pas de supérieur dans l'art de l'administration et personne plus que lui n'est apte à tenir cet emploi. Quiconque le connaît ne peut s'empêcher de reconnaître ses qualités. Pour revenir à la question d'avancement rapide, je rappellerai à la députation que le commissaire des douanes, dont je ne puis parler que dans les termes les plus flatteurs, et que je considère comme un de nos plus fidèles employés, ne faisait même pas parti du personnel lorsqu'on le mit à la tête du département. Force m'est de dire que le choix fut heureux, l'expérience l'a démontré; il s'est merveilleusement acquitté de sa tâche. Ce commis-

saire accomplit une somme de travail beaucoup plus grande que ne se l'imaginent les honorables députés de la gauche qui ne connaissent pas suffisamment les devoirs de ce fonctionnaire.

L'honorable député de Bothwell soutient que le commissaire n'est pas plus accablé de travail qu'autrefois; il semble croire que ce fonctionnaire n'a qu'à donner des ordres à ses commis. Or ces commis sont tenus de prendre son avis relativement à l'expédition des affaires; il faut veiller à la correspondance, écrire des lettres; et bien qu'il ne s'occupe pas lui-même uniquement des écritures, c'est lui cependant qu'on consulte à ce propos; enfin, il est fort occupé: tous ceux qui vont à son bureau peuvent l'affirmer, j'en suis sûr. Je désire donc qu'on lui donne un adjoint qui allègera quelque peu le fardeau de ses devoirs et le remplacera lorsqu'il lui faudra, dans l'intérêt du public, aller visiter certains ports importants et les points de transbordement, ce que, à mon sens, il devrait faire beaucoup plus souvent. Je ne crois pas devoir rien ajouter, persuadé que je suis que si l'honorable député avait la direction du ministère, il partagerait mon avis. Inutile donc d'entrer dans plus de détails. Je dis d'une manière générale que la besogne a tellement augmenté qu'il nous faut de l'aide; et c'est pour cela que je demande un commis de première classe. L'honorable député se plaint de ce que ce monsieur va passer avant d'autres. J'avoue que M. Watson, à qui nous nous proposons de donner de l'avancement, va passer au-dessus de certains employés; mais le commissaire estime comme moi-même qu'il est particulièrement apte, plus apte que d'autres de ses collègues, à occuper son emploi actuel, et c'est pour cela que je viens demander au comité de voter un supplément d'appointements, afin que ce monsieur puisse prendre place parmi les commis de première classe. Il me paraît juste et raisonnable que, dans la position qu'il occupe, chargé qu'il est de la surveillance d'autres commis de première classe, on lui paie des appointements au moins égaux aux leurs.

M. SPROULE : Je suis d'avis qu'il nous faudrait de plus amples renseignements avant de voter ce crédit. Je remarque que l'Acte du service civil dispose que

> Le Gouverneur en conseil fixera de temps à autre le nombre d'officiers, premiers commis, commis, messagers et autres employés nécessaires au service des divers ministères dans chaque division du service civil.

Ceci doit être fixé de temps à autre. L'exécutif a décidé qu'il fallait un nouveau premier commis dans ce ministère? S'il ne l'a pas fait, on viole la loi.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, et avant de créer cet emploi, la Chambre sera saisie d'un amendement à l'Acte des douanes, qui sera présenté avec l'assentiment du gouvernement.

M. SPROULE : Il me semble que vous commencez par la fin. Vous faites d'abord voter les appointements sauf à faire ensuite ratifier votre conduite par l'exécutif. A mon avis, la loi veut que le Gouverneur en conseil soit d'abord appelé à décider si la besogne est telle qu'il soit besoin de nommer un nouveau premier commis; c'est alors seulement, comme l'exige l'Acte du service civil, que l'on peut voter les appointements.

> Les nominations à des emplois dans le service civil se feront sous bon plaisir, et personne ne sera nommé ni promu à un emploi au-dessous de celui de sous-chef de département, avant d'avoir subi l'examen nécessaire et fait le stage ci-dessous mentionné.

Je remarque que dans presque chaque cas, il n'est pas démontré d'une manière satisfaisante que ces employés ont fait le stage requis avant d'être promus à une classe supérieure et que, pour les faire avancer à l'encontre des dispositions de l'Acte du service civil, il faut avoir recours à un arrêté du conseil.

> Nul emploi de premier commis ne sera créé autrement que par arrêté du conseil.

Il n'y a pas encore d'arrêté du conseil dans ce sens, et l'on nous demande cependant de voter les appointements d'un premier commis sans que nous sachions si on en a besoin d'un, avant que l'exécutif se soit prononcé sur l'à propos d'une telle nomination. L'honorable ministre me semble procéder absolument à l'aveuglette.

> Nul emploi de commis de première classe dans un département ne sera créé autrement que par arrêté du conseil, passé sur le rapport du sous-chef du département approuvé par le chef du département, exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi.

Il faut donc obtenir l'assentiment du sous-chef du département. On ne peut donc créer d'emplois de première et même de deuxième classe que par arrêté du conseil. Mais dans chacun de ces cas, le premier point, le point théorique, comme dit l'honorable député de Lanark, doit être déterminé par un arrêté du conseil basé sur les besoins du service et adopté après mûre délibération sur le rapport du sous-chef du département approuvé par le sous-ministre et par le ministre lui-même. Mais dans le cas actuel, le ministre commence par nous demander de voter les appointements en invoquant un surcroît de travail. Je crois qu'il fait fausse route.

> Les appointements d'un commis, lors de sa nomination ou de sa promotion dans une classe quelconque, commenceront au minimum de cette classe.

Dans presque chaque cas on enfreint cette disposition de la loi, les appointements commençant au-dessus du minimum. On trouve encore moyen de violer la loi en faisant passer dans une classe supérieure des commis qui n'ont pas encore atteint le maximum des appointements de leur classe.

Nuls appointements ne seront payés à aucun employé du service civil dont la nomination ou l'avancement, ou dont l'augmentation d'appointements, après le premier jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-deux, n'auront pas eu lieu de la manière prescrite par l'Acte du service civil en vigueur lors de cette nomination, promotion ou augmentation.

Dans chaque cas nous violons la loi, c'est-à-dire que nous votons ces deniers sans tenir compte de ses dispositions, puisque nous disons : " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil." J'affirme donc que j'avais pleinement raison de m'élever fortement contre cet abus qui s'est glissé dans les différents ministères.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais il faut que les appointements soient votés avant l'adoption de l'arrêté du conseil.

L'honorable M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais si; il n'est pas possible de faire une telle nomination à moins que la Chambre n'ait préalablement voté les deniers nécessaires.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre se trompe du tout au tout. Son premier devoir consiste à opérer la modification théorique de son département, sur le rapport de son sous-chef ; viendra ensuite l'arrêté du conseil qui exposera les causes de ce changement. Le parlement pourra alors voter les appointements en connaissance de cause. Il n'est pas possible de nommer quelqu'un à un emploi si les appointements nécessaires ne sont pas votés, ou du moins si on le nomme, on ne saurait lui verser ses appointements tant qu'ils ne sont pas votés. Le ministre doit d'abord recevoir de son sous-chef un rapport établissant la nécessité d'une modification théorique de son département, puis obtenir l'assentiment de ses collègues du conseil et la sanction vice-royale. Ces conditions remplies, il lui sera loisible de venir nous demander de voter les appointements. Et quand le ministre prétend que son sous-chef n'a pas subi l'examen——

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas parlé de cela.

L'honorable M. HAGGART : Qu'il a été nommé à son emploi sans examen préalable ou sans avoir passé par les grades inférieurs——

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas parlé d'examen.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien! il a été nommé sous-chef du département sans qu'il ait eu à passer par un seul des grades inférieurs, et l'honorable ministre n'ignore pas que l'Acte du service civil ne concerne pas du tout les sous-chefs.

M. SPROULE : Il ne vise pas le cas du sous-chef.

L'honorable M. HAGGART : Il y a un certain nombre d'autres charges qui échappent ainsi à l'effet de la loi, et l'honorable ministre sait bien pourquoi—on l'a si souvent répété. Il importe que le gouvernement puisse disposer de certains offices pour récompenser ses amis politiques ainsi que les hommes de talent qui viennent ici travailler pour le pays. Au nombre de ces emplois se trouvent ceux de sous-ministre, de directeur des postes et de percepteur de la douane dans les différentes villes et cités. Les motifs que le ministre a invoqués pour se justifier n'ont aucune valeur, parce qu'ils ne se rapportent en rien au cas qui nous occupe. Il ne se présente pas devant la Chambre muni, comme la loi l'exige, de l'arrêté du conseil approuvant la modification théorique du département. Il devrait donc être en mesure d'exposer toutes ces raisons au comité et, surtout, de nous dire si son sous-ministre favorise ce changement dont nous avons droit de connaître la cause.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député fait erreur en disant que je n'ai pas l'assentiment de l'exécutif. Le conseil a approuvé ce que j'ai fait, sans quoi cet item n'aurait pas été porté aux estimations. Il s'agit ici des appointements. Ce fonctionnaire ne peut être nommé tant qu'on n'aura pas voté ses appointements et que l'exécutif n'aura pas ratifié mon choix. Mais je demande aussi au comité s'il va nous autoriser à payer des appointements à une personne que nous nommerons à l'emploi en question, et dont la nomination doit être et, cela va sans dire, sera ratifiée par l'exécutif.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre cherche à nous en imposer lorsqu'il dit que l'exécutif, ayant approuvé le crédit qu'on demande, a également donné son assentiment au changement qu'on va opérer dans le personnel du département. Mais l'Acte du service civil exige que tel changement soit approuvé par le sous-chef du ministère et par l'exécutif. De ce que ce dernier permet que les estimations du ministère des Douanes soient soumises à la Chambre, l'honorable ministre conclut-il qu'il a aussi son assentiment en ce qui concerne la nomination de ce monsieur?

Dépenses casuelles, dont $1,750 pourront être payés, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $10,355.

L'honorable M. HAGGART : J'appelle l'attention de l'honorable ministre des Finances sur ce que les dépenses casuelles doivent être soldées à l'encontre des dispositions de l'Acte du service civil. L'honorable ministre, si je ne me trompe, a donné à entendre que c'est ainsi qu'on se propose de solder toutes les dépenses imprévues.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas émis d'opinion. Cette pensée a dû germer dans l'esprit des honorables député de la gauche, car je n'ai rien dit de tel.

L'honorable M. HAGGART : Je demande pardon à l'honorable ministre; j'avais com-

pris, quand j'ai parlé des dépenses casuelles, qu'il se proposait de ne pas se conformer aux dispositions de l'Acte du service civil.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai certainement pas émis d'opinion dans ce sens. Si je l'ai fait, c'est par erreur.

L'honorable M. HAGGART : J'ai dû me méprendre au sens des paroles de l'honorable ministre, mais il doit remarquer que le crédit destiné aux dépenses casuelles couvre tout ce qui est compris sous cette rubrique, malgré toute disposition à ce contraire de l'Acte du service civil.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non; voici l'explication de cet item: il y a un crédit destiné aux dépenses casuelles, et ce crédit comprend une somme de $1,750.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ne rédigez-vous pas ainsi votre estimation?

Le MINISTRE DES DOUANES : Telle est la teneur du crédit.

L'honorable M. HAGGART : Ce n'est pas du tout cela qu'il sigfinifie. Rédigez-le avec clarté.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais pas comment l'honorable député le rédigerait lui-même. Dépenses casuelles, dont $1,750 pourront être payés nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil.

L'honorable M. HAGGART : Il y a une virgule après $1,750.

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce n'est qu'à cette somme de $1,750 que la loi ne s'applique pas.

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si on retranche la virgule, c'est ainsi que la phrase se lit.

L'honorable M. HAGGART : C'est possible si vous enlevez la virgule. Dépenses éventuelles, $1,750, qui pourront être payés nonobstant toute disposition de la loi concernant le service civil—si cela ne s'applique pas à tout l'ensemble des dépenses éventuelles, je n'entends rien à la langue anglaise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'était pas là notre intention.

L'honorable M. HAGGART : Alors, écrivez ce que vous avez l'intention de dire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces $1,750 sont la partie des dépenses éventuelles qui pourra être employée nonobstant les dispositions de la loi concernant le service civil.

L'honorable M. HAGGART : Alors modifiez la phrase de manière à enlever tout doute.

Plusieurs VOIX : Enlevez la virgule, enlevez la virgule.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, enlevez la virgule. J'ai déjà expliqué comment il se fait que cette somme de $1,750 se trouve ici. Nous avions un commis de première classe dont les appointements étaient de $1,750. Il devint malade et obtint un congé pour aller faire un voyage dans l'ouest. Malheureusement, il mourut en route. Ceci se passait entre le vote du budget principal et du budget supplémentaire. Quand vint le moment de voter ce dernier budget, je retranchai le crédit pour ces appointements d'un commis de première classe et je demandai une somme de $1,750 qui pourrait être employée nonobstant toute disposition de la loi concernant le service civil. Avec cet argent je me suis procuré les services de deux employés et depuis deux ou trois ans, c'est ainsi que cet argent est employé.

L'honorable M. HAGGART : Voici ce que je suggérerais : Dépenses éventuelles, dont $1,750 pourront être employés, nonobstant toute disposition de la loi concernant le service civil.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'accepte l'amendement ; cela vaut peut-être mieux.

M. CLANCY : Le ministre n'a pas dit quels étaient ces deux commis de deuxième classe. Les a-t-on choisis parmi les surnuméraires ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils sont tous deux d'anciens fonctionnaires. M. Schofield qui a six ans de service, reçoit $600 par an, et M. Wm. Wall, qui est à notre emploi depuis cinq ans, reçoit $550. Les appointements du premier ont été pris à même le crédit affecté à la commission des douanes, et ceux du second à même les dépenses éventuelles, c'est-à-dire, le crédit $1,750 pourront être employés nonobstant de cela, nous en faisons maintenant deux commis de deuxième classe, et leurs appointements sont prévus dans un autre crédit.

M. CLANCY : Je remarque que le crédit affecté aux dépenses éventuelles reste au même chiffre, bien que ce commis ne soit plus payé à même ce crédit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, je maintiens ce crédit au même chiffre, parce que je prévois que nous pourrons avoir besoin de ce supplément. Mais l'honorable député remarquera que l'augmentation totale, pour dépenses éventuelles et salaires, n'est que de $5,460. Je propose que cet item soit modifié comme suit : " Dépenses éventuelles, dont $1,750 pourront être employés nonobstant tout disposition de la loi concernant le service civil."

L'item tel que modifié est adopté.

Ministère des Travaux publics—Appointements, $47,550.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La faible augmentation a été ac-

cordée à la demande du sous-ministre ; il n'y a pas de changement dans le personnel et il n'est rien demandé contrairement aux dispositions de la loi concernant le service civil.

M. CLANCY : Il n'y a aucun changement dans le personnel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas un seul; tout marche comme sur des roulettes.

Ministère des Chemins de fer et Canaux—Appointements, y compris J. W. Pugsley à $1,800 nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $45,950 ; dépenses éventuelles, $8,000.

M. SPROULE : Quelles sont les raisons de cette augmentation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit demandé cette année est de $800 plus élevé que celui de l'an dernier, et en voici la raison: nous avons accordé l'augmentation statutaire qui s'élève à $750. Les appointements de M. Pugsley ont été augmentés de $100 et MM. Little et Wright ont été promus. M. Little est passé de la deuxième classe à la première; il est entré dans le service civil en 1881 comme commis de troisième classe et est devenu commis de deuxième classe en 1900; il a rempli les fonctions du comptable-adjoint. C'est un fonctionnaire fidèle et dévoué et il a reçu une promotion. M. Bell est passé de la classe cadette à la deuxième classe ainsi que M. Wright. Ces trois cas causent une augmentation de $550 dans l'ensemble des salaires. Nous demandons aussi un crédit pour les appointements de deux commis de deuxième classe cadette, ce qui fait une autre augmentation de $1,200. Les cas que je viens de mentionner forment une augmentation totale de $2,600. Nous avons en moins un commis de première classe dont les appointements étaient de $1,800, ce qui laisse une différence de $800.

M. SPROULE : Ces employés avaient-ils tous atteint le maximum de leur classe avant d'être promus?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Quand M. Pugsley est-il devenu fonctionnaire et pourquoi dites-vous "nonobstant toute disposition de la loi concernant le service civil"?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Pugsley est devenu fonctionnaire en 1880 ; il a été commis de troisième classe en 1883; commis de deuxième classe en 1890; il a été promu à la première classe en 1896; il agit comme greffier du comité du Conseil privé depuis le mois de février 1896. La présente augmentation portera ses appointements à $1,800.

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable ministre veut consulter ses estimations il verra qu'il demande des appointements pour le même nombre de commis de première classe que l'an dernier. Il y a une erreur quelque part, s'il est vrai qu'il y en a un de moins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne demandons que l'argent dont nous avons besoin.

M. CLANCY : Le ministre dit que M. Pugsley a été promu à la première classe; cependant il y en avait dix l'an dernier et il y en a encore dix cette année. Il semblerait qu'il y en a un de disparu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y en a que dix actuellement, y compris M. Pugsley.

M. LENNOX : Le ministre a dit, en toute lettres, il y a un instant, qu'il avait un commis de première classe de moins que l'an dernier. Je lui demande de nous dire franchement combien il en avait l'an dernier, et combien il en a à présent.

M. SPROULE : Quel est celui qui est disparu?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis le dire; son nom n'est pas sur le mémoire que j'ai ici.

M. SPROULE : D'après ce que je comprends, le ministre nomme quelques commis de deuxième classe et un de première classe de plus. Ces augmentations ont-elles été autorisées par le Conseil, comme le veut la loi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, l'exécutif a consenti à ce que ces crédits soient demandés. C'est tout ce qui a été fait.

M. SPROULE : Alors le ministre répète la faute commise par le ministre des Douanes; il commence par le mauvais boût. La loi veut que le conseil décide d'abord le nombre de commis qu'il y aura dans chaque département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qu'il fait quand il consent à ce que les crédits soient demandés.

M. SPROULE : Ce n'est pas du tout ce que veut la loi. Le conseil doit d'abord fixer le nombre des fonctionnaires dans chaque classe; et ensuite les salaires sont votés sur la recommandation du ministre. Ce n'est pas ce qui a été fait au ministère des Chemins de fer et Canaux ni au ministère des Douanes; je présume qu'on agit de la même manière dans tous les autres. La loi concernant le service civil est lettre morte pour le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député fait erreur en prétendant qu'il faut d'abord créer la place avant de demander un crédit à la Chambre. C'est exactement le contraire que dit la loi. L'article 15 dit qu'un chef de bureau ne pourra être nommé que par un arrêté mi-

nistériel, sur la recommandation du sous-ministre, avec l'approbation du ministre et après que l'argent nécessaire aura été voté par le parlement. Il faut que toutes ces conditions soient remplies avant que l'exécutif puisse nommer un nouveau chef de bureau. La même règle s'applique aux commis de première classe. L'article 17 décrète qu'un commis de première classe ne peut être nommé que par un arrêté ministériel, sur la recommandation du sous-ministre, avec l'approbation du ministre et après que l'argent nécessaire a été voté par le parlement. Les règles sont les mêmes pour les commis de deuxième classe. Dans tous ces cas, il faut que l'argent ait été voté par le parlement, avant que l'exécutif puisse nommer un nouveau fonctionnaire. La première chose à faire c'est d'obtenir un crédit de la Chambre.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que dit la loi à laquelle je faisais allusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je viens de citer la loi concernant le service civil, telle que publiée en 1902, avec tous les amendements.

M. SPROULE : Je parlais de l'article 6 qui dit:

Le Gouverneur en conseil fixera de temps à autre le nombre d'officiers, premiers commis, messagers et autres employés nécessaires au service des divers ministères dans chaque division du service civil.

Je prétends que l'exécutif n'a pas été appelé à se prononcer sur ce point. Le ministre a simplement trouvé nécessaire de nommer un fonctionnaire de plus et il nous demande de lui voter l'argent nécessaire avant que l'exécutif ait décidé si le travail à faire justifiait la création de ce nouveau poste.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'exécutif ne peut décider cela qu'après que l'argent est voté par le parlement. Il ne peut créer de nouveaux postes sans que les crédits nécessaires aient été mis à sa disposition.

M. SPROULE: Comment pouvez-vous dire la somme qu'il vous faudra avant d'avoir fixé le nombre des fonctionnaires? Il faut décider ce point avant de nous demander l'argent.

M. LENNOX : La Chambre a droit de connaître l'opinion du cabinet avant qu'on lui soumette une proposition tendant à modifier l'organisation d'un département. On doit nous donner d'abord la recommandation du sous-ministre approuvée par le ministre. Ce rapport devrait être produit. La question est d'abord soumise au Conseil des ministres, et ce n'est qu'après que la demande du ministre a été ratifiée par le ministre que ce dernier peut venir demander l'argent nécessaire au parlement. Il ne s'agit pas ici d'une simple formalité. Nous avons droit d'avoir la garantie de l'exécutif que la création de ce nouveau poste est nécessaire. Bien plus, tant que l'exécutif n'a pas décidé que l'augmentation est nécessaire, le ministre ne peut pas dire de quelle somme il aura besoin. Il n'est pas permis de mettre ainsi de côté une disposition aussi importante de la loi, non seulement dans un ministère, mais dans tous.

M. SPROULE : Ma prétention est encore corroborée par le deuxième paragraphe de l'article 6 :

Si le nombre des employés alors attachés à un ministère, dans l'une ou l'autre de ces divisions est plus élevé que le nombre d'employés attribué à ce ministère, ainsi que par le présent prescrit, le Gouverneur en conseil nommera les personnes qui devront remplir ces différents emplois; les autres seront des employés attribué à ce ministère, ainsi que par le présent prescrit, le Gouverneur en conseil nommera les personnes qui devront remplir ces différents emplois ; les autres seront des empliyés surnuméraires de la classe dans laquelle ils seront portés, qui n'auront droit à aucune augmentation de salaire, et qui resteront dans cette position jusqu'à ce qu'ils soient promus de la manière par le présent prescrite ou qu'ils cessent d'être employés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En supposant même que l'interprétation donnée à la loi par l'honorable député serait la bonne, elle ne s'appliquerait pas dans le cas actuel. En admettant qu'avant le changement de gouvernement, ces questions étaient réglées comme il prétend qu'elles doivent l'être, le nombre de fonctionnaires autorisé par l'exécutif était de 28. Quand j'ai pris charge du ministère des Chemins de fer et Canaux, il s'est produit deux vacances qui n'ont pas été remplies, de sorte que nous n'avons eu que 26 fonctionnaires au lieu de 28. Puisque l'exécutif a décidé qu'il fallait 28 fonctionnaires pour assurer le bon fonctionnement de ce ministère, et que nous n'en avons que 26, nous avons le droit d'en nommer deux autres sans être obligés de nous faire autoriser de nouveau par l'exécutif.

M. HAGGART : N'augmentez-vous pas d'un le nombre des commis de deuxième classe cadette ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je fais une promotion et je laisse une place de deuxième classe cadette vacante.

M. HAGGART : Vous avez un commis de deuxième classe de moins et le même nombre de commis de première classe. Le nombre des commis de deuxième classe cadette reste aussi le même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurons deux nouveaux commis de deuxième classe cadette à nommer d'après la recommandation du sous-ministre.

M. SPROULE : Le ministre prétend qu'une fois que l'exécutif s'est prononcé sur le nombre de fonctionnaires dans un ministère, le

ministre peut à sa guise, en employer plus ou moins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne demandons pas à dépasser le chiffre fixé.

M. SPROULE : Le ministre prétend que personne n'a rien à dire, du moment qu'il ne dépasse pas le nombre fixé. Cependant la loi dit que l'exécutif fixera le nombre des fonctionnaires, de temps à autre, et il ne parait pas avoir été consulté depuis la première fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'interprète pas la loi de la même manière que l'honorable député. J'accepte de préférence l'opinion exprimée par l'honorable ministre des Finnces. Mais même en admettant que toutes ces formalités soient nécessaires, dans les cas ordinaires, elles n'auraient pas leur application ici, car même en employant le crédit que je demande en ce moment le nombre des fonctionnaires autorisé par l'exécutif ne sera pas dépassé.

M. SPROULE : Y a-t-il eu des changements dans ce ministère depuis quelque temps—lui a-t-on adjoint d'autres travaux ou lui en a-t-on enlevé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas eu de nouvelles divisions du travail, mais l'ouvrage a considérablement augmenté.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre semble être sous l'impression qu'il faut que le nombre de fonctionnaire indiqué sur le mémoire écrit qu'il a entre les mains soit nommé. Mais il lui faut pour cela le consentement de l'exécutif, et ce consentement doit être indiqué dans la demande de crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qui a été fait.

L'honorable M. HAGGART : Les estimations qui nous sont soumises ne l'indiquent pas. Rien ne fait voir que Son Excellence a donné son consentement. Nous voyons simplement que le ministre avait dix commis de première classe l'an dernier et qu'il lui en faut dix cette année ; il y avait cinq commis de deuxième classe et il demande un crédit pour six ; il y avait six commis de la deuxième classe cadette, et il en veut encore six cette année. Ces détails se trouvent à la page 20 des estimations. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a fourni des renseignements erronés au ministère des Finances et le consentement de Son Excellence a été obtenu contrairement à la loi. Il faudrait faire rectifier cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me contente du nombre fixé dans les estimations ; je n'en ai pas besoin de plus.

M. CLANCY : Le ministre est-il bien certain qu'il y a un commis de première classe de moins, comme il le dit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'en comparant les estimations de l'an dernier avec celles de cette année, il y a une somme de $1,800 dont nous n'avons pas besoin et, par conséquent, nous ne la demandons pas pour l'exercice 1903-1904.

M. HEYD : Pourquoi n'en a-t-on pas besoin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas l'expliquer, mais nous ne la demandons pas.

M. CLANCY : Quel est le commis de première classe qui n'y est plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas qu'il y en ait un de moins. Le nombre est le même que l'an dernier.

M. CLANCY : Si le ministre veut consulter la page 20 des estimations, il verra qu'il y a une augmentation de $50 pour un premier commis préposé à l'enregistrement, et une autre de $50 pour un premier commis préposé à la correspondance, une troisième de $50 pour un premier commis, homme de loi. Puis dans les estimations pour les commis de deuxième classe, il y a une augmentation de $1,150. Cela forme un total de $1,300. Dans la classe cadette, il y a une diminution de $500 qui, déduite de l'augmentation, laisse une différence de $800 qu'on nous demande de voter, bien qu'il n'y ait pas de changement dans le nombre des premiers commis. Si l'on peut s'en rapporter à la liste des fonctionnaires, M. Pugsley était un commis de première classe l'an dernier, et on ne lui donne pas de promotion cette année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il était commis de première classe l'an dernier.

M. CLANCY : Le ministre vient de dire qu'il a été promu. S'il veut consulter les estimations il verra que parmi les commis de première classe il y en a quatre à $1,800, deux à $1,600, et trois à $1,550, et un à $1,400.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quatre à $1,800, un à $1,650, deux à $1,550, et un à $1,500.

M. CLANCY : D'après les estimations il ne paraît pas y en avoir à $1,650—mais d'après la liste des fonctionnaires—page 168 v.a.—M. Pugsley aurait reçu $1,650. Les chiffres ne paraissent pas exacts dans les estimations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le mémoire que j'ai ici, M. Pugsley aurait reçu $1,650 l'an der-

nier. Quatre commis auraient reçu $1,650 ; quatre autres auraient reçu $1,800.

M. LENNOX : Y compris M. Pugsley ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'a reçu que $1,650 l'an dernier. Deux commis, MM. Chubbuck et Ross ont reçu $1,550, et trois, MM. Devlin, Payne et un autre M. Ross, ont reçu $1,550.

M. CLANCY : D'après les estimations, il y en aurait trois et non deux qui auraient reçu $1,550.

M. LENNOX : Et quatre à $1,800, y compris M. Pugsley.

M. CLANCY : Le ministre ferait mieux de renvoyer les chiffres au ministère pour les faire rectifier. Il est évident qu'on lui a fourni un mémoire inexact.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre devrait corriger ses estimations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas de corrections à faire. J'ai besoin d'une somme de $45,950 pour les appointements, exactement comme il est dit dans les estimations.

L'honorable M. HAGGART : Quand nous votons une certaine somme en bloc, elle est supposée être employée de la manière indiquée dans les estimations détaillées. Mais le ministre voudrait que le crédit lui fût voté, et qu'il restât libre de l'employer de la manière indiquée sur son mémoire. La Chambre ne permettra pas cela. L'argent doit être employé comme il est dit dans les estimations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets cela.

L'honorable M. HAGGART : Alors faites corriger les estimations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois rien à corriger. Je vais lire les estimations encore une fois. Il y a d'abord $6,000 pour le sous-ministre et ingénieur en chef ; $2,400 pour le secrétaire du ministère, c'est aussi ce qu'il y a sur mon mémoire. D'après le mémoire, M. Maynard reçoit $2,150 ; c'est aussi ce qu'il y a dans les estimations ; d'après le mémoire l'homme de loi reçoit $2,150, la même chose que dans les estimations ; le premier commis préposé à la correspondance, M. Dickenson, reçoit $1,850, dans les deux ; il y a ensuite quatre commis de première classe à $1,800 ; deux à $1,600 ; trois à $1,550, un à $1,400. Ces sommes réunies forment un total de $16,450, exactement ce qu'il y a dans les estimations. Nous arrivons ensuite aux commis de deuxième classe. Un reçoit $1,400, d'après mon mémoire, un autre $1,350, un autre, $1,250, un autre $1,150 et deux, $1,100. Ces sommes réunies forment $7,350, absolument comme dans les estimations. Dans la classe cadette, il y en a deux à $950, un à $800, un à $750, trois à $600——

L'honorable M. HAGGART : Il n'y en a que deux dans les estimations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Additionnez ces sommes et vous verrez que les chiffres sont exacts.

M. BENNETT : Dans la brochure imprimée, il n'y en a que deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce qu'un de ces employés, qui était dans la classe cadette l'an dernier, devient commis de deuxième classe. Je vois que j'ai en effet fait erreur ; il n'y a que deux commis à $600; je comptais l'allocation au secrétaire particulier. Cela complète la somme de $4,650 comme dans les estimations.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a raison, maintenant, mais ses explications antérieures étaient erronées et de nature à induire la Chambre en erreur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai toujours prétendu la même chose.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre prétendait qu'il y avait un commis de deuxième classe de moins; le nombre en est le même, dans les deux années. Il a aussi prétendu qu'il y avait deux commis de la classe cadette, en plus, et le nombre en est resté le même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non; nous en avons un de moins et nous accordons une promotion.

M. CLANCY : L'honorable ministre explique que l'augmentation totale s'élève à $2,600, et qu'il y a eu de moins une commis de première classe qui recevait $1,800, ce qui laisse une différence de $800. Voilà ce qu'il a expliqué la première fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et c'est absolument cela.

M. CLANCY : Pas du tout. Les augmentations ne s'élèvent qu'à $1,300 et les diminutions à $500, ce qui laisse une différence nette de $800.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne pouvez pas arriver à cela. Il est permis à l'honorable député de badiner, mais les choses sont comme je l'ai expliqué et nous demandons cette année $800 de plus que l'an dernier, et en voici la raison: $750 pour augmentations statutaires; $100 pour M. Pugsley, qui reçoit l'augmentation de $50 et $100, pour porter son salaire à $1,800. Il y a trois promotions qui s'élèvent à $550, Little, Ball et Wright; deux nouveaux commis de la classe cadette, à nommer, avec un salaire de $600 chacun, soit $1,200. Le total s'élève à $2,600. Si, comme je l'ai expliqué, on déduit de cela le crédit de $1,800 pour un commis de première classe, que nous n'employons pas, il reste $800. C'est ce qu'il y a dans le mémoire qui m'a été fourni.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Appointements, y compris R. E. Tyrwhitt à $950 et L. Bance à $1,400, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $67,050.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries je puis expliquer que l'augmentation consiste en quarante augmentations statutaires de $50 chacune. Quand à M. Tyrwhitt, quand j'étais ministre de la Marine, je l'ai chargé du levé hydrographique du Nord-Ouest, un poste entraînant plus de dépenses et comportant plus de responsabilité. Je lui ai accordé une augmentation de $100 par année, mais quand l'affaire vint devant l'auditeur général, il s'opposa au paiement, comme illégal. C'est pour cela que cette année, nous demandons à la Chambre de lui voter l'augmentation qui a été votée l'an dernier, afin de porter son salaire à $900, pour le prochain exercice.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre devra faire ici le même changement que dans tous les autres cas, afin qu'il soit bien compris que ces appointements ne sont pas une exception à la loi concernant le service civil.

Dépenses éventuelles, y compris L. Charbonneau à $500, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $12,000.

M. SPROULE : Je vois ici une augmentation dans les dépenses éventuelles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier il y avait une vacance qui a nécessité la nomination d'un messager. J'ai demandé ce crédit à la Chambre pour pouvoir engager un messager actif et intelligent. L'argent fut voté mais l'auditeur général n'a pas voulu payer le salaire parce que le nom du messager qui a été nommé n'était pas mentionné dans le crédit, de sorte que L. Charbonneau a été payé par un arrêté du Conseil.

L'honorable M. HAGGART : Depuis combien de temps est-il engagé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ un an. Le reste de l'augmentation provient du service télégraphique pour lequel on demande $3,500 de plus. Les années précédentes il a fallu recourir à un crédit supplémentaire. Nous n'en aurons pas besoin cette année.

Edifices publics—Ottawa—Observatoire astronomique, $45,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire où en est cette question?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux avancent assez bien, quoique pas aussi rapidement qu'on pourrait peut-être le désirer. Les fondations sont terminées et une grande partie des matériaux sont sur les lieux, prêts à être employés durant la prochaine saison.

M. SPROULE : Où se trouve cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la ferme expérimentale.

L'honorable M. TARTE : Les plans sont-ils les mêmes que ceux qui ont été préparés quand j'étais ministre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Exactement.

L'honorable M. TARTE : Quel est l'entrepreneur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Viau.

L'honorable M. TARTE : Quel est le prix de l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $74,999.

L'honorable M. TARTE : Quand les travaux seront-ils terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le contrat, ils doivent être terminés le 25 juin 1904.

M. SPROULE : Quelle partie du crédit voté l'an dernier a été dépensée, et quels progrès a-t-on fait dans les travaux? Je vois que le parlement a voté $15,000 l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Durant les premiers six mois de cette année, $3,387.45 ont été payés. L'architecte calcule qu'environ $13,000 seront dépensés d'ici au 30 juin.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre ne demande que la somme qu'il croit pouvoir dépenser durant l'exercice, et l'année prochaine il demandera un autre crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Ce travail a-t-il été donné à l'entreprise et au plus haut soumissionnaire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Il doit être terminé en 1904?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En juin 1904.

M. SPROULE : Le ministre dit que cet observatoire coûtera environ $74,000. Cela comprend-il l'aménagement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec l'aménagement et l'outillage, il coûtera $93,400.

M. SPROULE : Se propose-t-on de transférer l'observatoire de Toronto ici, ou aura-t-on deux observatoires?

M. CLARKE : Si le travail doit coûter $74,999 et s'il doit être terminé le 25 juin prochain, pourquoi ne pas faire voter la somme entière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le 25 juin 1904.

M. SPROULE : J'ai demandé au ministre si l'on se propose de fermer l'observatoire de Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que ceci n'a rien à faire avec l'observatoire de Toronto. Ce service est sous la direction du ministère de l'Intérieur et il existe depuis nombre d'années et a été très utile. Il y aura naturellerent de grandes améliorations tant dans l'édifice que dans l'installation et l'outillage, mais il ne nuira en rien à l'observatoire de Toronto, qui est, je crois, sous la direction du ministère de la Marine et qui a été établi pour un but tout différent.

M. CLARE : Puisque les crédits que nous votons actuellement sont pour l'exercice finissant le 30 juin 1904, pourquoi ne fait-on pas voter toute la somme nécessaire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je saisis maintenant la question que pose l'honorable député.

Les fondations de cet édifice sont terminées et l'architecte en chef du ministère croit que ces $45,000 représentent le montant que l'entrepreneur pourra gagner au cours de la période mentionnée dans ce crédit. Cet édifice ne sera pas terminé durant la prochaine session, à ce qu'on nous dit, bien que, d'après la convention conclue entre l'entrepreneur et le gouvernement, tout l'ouvrage doive être fini le 25 juin. L'architecte en chef déclare que, à son sens, l'entrepreneur ne peut exécuter, au cours de l'exercice prochain, que des travaux représentant une valeur de $45,000; ce qui revient à dire qu'il lui sera impossible de terminer son entreprise dans le laps de temps indiqué.

M. CLANCY : C'est-à-dire que cet ouvrage ne sera pas fini le 25 juin 1904?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire le nom de l'astronome qui dirigera cet observatoire, et si les travaux de construction se font sous la surveillance d'un homme possédant les connaissances voulues pour des ouvrages de ce genre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne dépend pas de mon ministère; cependant, je puis faire part à la Chambre de ce que j'ai appris par hasard. C'est M. King en qui tout le monde ici a confiance, qui surveille ces travaux. Si les renseignements que j'ai obtenus sont exacts, on ne changera pas la composition du personnel. Celui-ci donne entière satisfaction et ses travaux ont été hautement appréciés par certains pays plus vieux que le nôtre et qui dépensent des milliers de dollars pour un service semblable.

M. SPROULE : Il s'agit de M. King qui a relevé la ligne frontière entre le Canada et l'Alaska?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Quel est le surveillant des travaux en question?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. P. Canty.

L'honorable M. TARTE : Je le connais très bien.

Ottawa—Succursale de l'hôtel des monnaies, $50,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre veut-il nous dire où en est rendu ce projet?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'avance guère, je crois. Lorsque l'honorable député dirigeait le ministère des Travaux publics, il avait décidé de construire cet édifice sur la propriété du gouvernement, près de l'imprimerie de l'Etat. Le ministère de la Milice, qui a la haute main sur ce terrain, protesta contre ce projet. D'un autre côté le gouvernement anglais nous avertit que pour construire un bâtiment où l'on se propose d'installer le matériel nécessaire à la frappe de la monnaie, il faut choisir un sol très dur et fort égal. Ces recommandations et l'opposition du ministère de la Milice, retardèrent l'exécution de cette entreprise. J'ose espérer que les travaux commenceront bientôt; il faudra peut-être choisir le terrain qui se trouve de l'autre côté de l'imprimerie.

On y trouvera, je crois, l'espace nécessaire à cette construction, qui s'exécutera suivant les plans proposés lorsque mon honorable ami (M. Tarte) était ministre des Travaux publics. Ces plans nous conviennent parfaitement ; mais il nous faut le terrain voulu. J'attends un rapport à ce sujet, aujourd'hui même, ou avant longtemps, à tout événement. Je crois que l'architecte en chef nous déclarera que nous avons le terrain voulu de l'autre côté de l'imprimerie de l'Etat.

L'honorable M. TARTE : Dois-je comprendre qu'on construira sur l'emplacement déjà choisi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, sur le côté opposé.

L'honorable M. TARTE : Lors de ma démission, on n'avait pas encore soulevé ces objections.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas.

L'honorable M. TARTE : Mais à l'endroit désigné d'abord, il n'y a que le roc solide.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faudrait travailler ce terrain pour

établir une surface de niveau, ce qui exigerait une forte dépense de deniers, sans résultat pratique au point de vue des plans préparés. Lorsqu'on m'appela à la tête de ce ministère, j'ai constaté que rien n'avait encore été fait à ce propos et j'ai demandé qu'on me préparât un rapport. Tout ce que je puis dire maintenant, c'est qu'on choisira l'autre terrain, si l'on constate que ce dernier convient mieux à la construction de cet hôtel des monnaies.

L'honorable M. TARTE : Je ne puis comprendre où se trouve cet autre terrain. Je dois dire que, lors de ma démission, on n'avait pas encore soulevé les objections dont a parlé l'honorable ministre. Le fond de l'emplacement choisi d'abord est de roc solide, et l'on ne peut raisonnablement invoquer la question de solidité pour le laisser de côté.

M. BENNETT : Il y a eu un tremblement de terre depuis.

L'honorable M. TARTE : Le ministre des Finances et moi-même nous étions entendus pour choisir le terrain nécessaire. Et jamais on ne me fera comprendre comment le gouvernement anglais, qui avait approuvé les plans, avant mon départ du ministère des Travaux publics, a pu soulever ces objections depuis. J'aimerais obtenir d'autres renseignements sur la nature de ces objections que je ne puis comprendre, en vérité. Impossible pour moi d'imaginer où peut bien se trouver le nouveau terrain que l'on a choisi. Il est peut-être raisonnable de demander que cet item reste en suspens, tant que nous n'aurons pas d'autres renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a déjà trois ans qu'on a voté ce crédit pour la première fois ; aussi, à mon arrivée à la tête du ministère des Travaux publics, j'ai voulu que l'ouvrage avançât enfin. Nous nous sommes engagés à construire cet hôtel des monnaies destiné, à mon avis, à rendre de grands services au pays. Si la Chambre veut voter à nouveau ce crédit, je produirai les plans.

L'honorable M. TARTE : La raison pour laquelle on a tardé à pousser ces travaux aussi activement que nous avions l'intention de le faire maintenant, c'est que le ministre des Finances m'a demandé d'en retarder l'exécution jusqu'à son retour d'Angleterre. Voilà pourquoi nous n'avons pas accordé cette entreprise; cependant, quant au terrain, il avait été choisi avant ma démission comme ministre. Je suis certain que l'honorable ministre (l'honorable M. Sutherland) ne m'accusera pas d'avoir perdu mon temps. Les plans étaient prêts; il fallait les envoyer à Londres pour les faire approuver par le gouvernement anglais, et le ministre des Finances m'a demandé d'attendre son retour d'Angleterre, avant d'accorder cette entreprise.

M. SUTHERLAND.

M. CASGRAIN : Il semble y avoir contradiction dans les déclarations de l'honorable ministre. Ce dernier a dit d'abord à l'honorable député de la division de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) que l'emplacement avait été changé, et maintenant il laisse entendre que c'est toujours le même terrain qu'on a en vue.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a dit la simple vérité. Comme préliminaires à cette entreprise, il avait choisi le terrain voisin de l'imprimerie de l'Etat à la Pointe Nepean; il a ensuite demandé des soumissions. Il a bien voulu attendre mon retour d'Angleterre, et, sur les entrefaites, le ministère de la Milice a soulevé des objections quant à destination du terrain choisi. D'autres personnes peuvent aussi avoir fait à ce propos certaines remarques au ministère. Mais toujours est-il qu'il a fallu choisir un autre emplacement. Je connais celui que mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) a en vue, mais comme une partie de ce lopin de terre appartient à des particuliers, il ne serait pas prudent d'indiquer à présent l'endroit où il se trouve. Avant cela, il nous faut obtenir le droit d'option. C'est là, je crois, la ligne de conduite que suivrait tout hommes d'affaires.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Lorsque j'abandonnai la direction du ministère des Travaux publics, le gouvernement avait choisi un emplacement sur les terrains lui appartenant. Je veux que cela soit bien compris. Cependant, si le ministre me dit qu'il a de valables raisons pour faire adopter ce crédit, je ne soulèverai plus d'objection.

M. CASGRAIN : Le ministre de la Milice veut-il nous faire connaître pourquoi il s'oppose au choix déjà fait? Va sans dire que si sa réponse est de nature à nuire à l'intérêt public, je n'insisterai pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je dirai volontiers ceci : lorsque les plans eurent été préparés, on constata qu'il fallait pour cette construction, un espace de terrain plus considérable que celui qu'on avait désigné d'abord et cela aurait pu nuire, pour l'avenir, aux fins militaires auxquelles est réservé cette propriété. Si, par exemple, on décidait d'établir des magasins militaires à Ottawa, cet endroit est tout indiqué pour cet édifice. J'ai reçu de l'ancien commandant général un rapport très élaboré sur cette question. J'ai écrit au ministre des Finances pour lui demander de différer ces travaux de construction jusqu'à ce que l'on eût mûri ce sujet.

M. BIRKETT : C'est la troisième fois que ce crédit se trouve dans les estimations budgétaires, et je crois devoir demander au ministre des Travaux publics si le gouvernement se propose de construire cet hôtel

des Monnaies, cette année. Si mes renseignements sont exacts, l'honorable gentleman n'est pas en faveur de cette entreprise. En effet, il a déclaré qu'elle signifierait une perte absolue pour le Canada.

Quelques VOIX : Oh!

M. BIRKETT : C'est là l'opinion de l'honorable ministre telle que rapportée. Je ne sais si je me trompe ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande à l'honorable député de m'indiquer la source de ses renseignements.

M. BIRKETT : Je puis le faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand il fut d'abord question de l'établissement d'un hôtel des Monnaies, on discuta librement en Chambre l'opportunité de ce projet. Mais, depuis plusieurs années, conservateurs et libéraux ont reconnu la nécessité de cette entreprise.

M. BIRKETT : Eh bien! Je vais citer l'opinion exprimée par l'honorable gentleman. Le 15 mai 1899, le ministre des Finances a fait un discours à la Chambre des communes contre l'établissement d'un hôtel des Monnaies en Canada. On peut lire ce discours aux pages 3,140, 3141 et suivantes des Débats. Voici ce qu'a déclaré alors l'honorable gentleman:

> Je crois qu'un hôtel des monnaies bien outillé pourrait, en un mois, frapper toute la monnaie de cuivre ou d'argent nécessaire au pays pour une année entière ; de sorte que pour un mois de travail cet établissement aurait 11 mois de chômage.
>
> Si nous devions adopter le système proposé, nous perdrions une partie considérable du profit que nous réalisons aujourd'hui, grâce au monnayage.
>
> La monnaie d'or au Canada est de peu d'utilité, et c'est ce que nous constaterions, dussions-nous convertir tout notre or en monnaie.
>
> Il n'y a pas de profit dans la frappe de l'or. Non seulement il n'y a pas de profit, mais il y a une perte réelle. Ce serait perdre de l'argent que d'établir un hôtel des monnaies.

Ce fait acquis, je crois de mon devoir, à mon titre de représentant d'Ottawa, de demander au ministre des Travaux publics si le gouvernement a l'intention d'établir un hôtel des Monnaies à Ottawa, ou s'il ne veut, d'année en année, ne conserver ce crédit dans les estimations que pour jeter de la poudre aux yeux des électeurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand l'honorable député a déclaré qu'on l'avait informé que le ministre des Finances n'était pas en faveur de ce crédit, il se trompait, car personne ne lui a dit cela; il a lu un discours sur le projet d'établir un hôtel des Monnaies, discours prononcé dans des circonstances complètement différentes de celles qui existent aujourd'hui. Nous ne voulons pas établir un hôtel des Monnaies sur les bases qu'on étudiait alors; notre but est de fonder une succursale de la Monnaie royale d'Angleterre ,où l'on fera la frappe non seulement de la monnaie du Canada, mais encore du souverain anglais avec l'or du Canada. On saisira parfaitement la différence. Mon honorable ami a donc lu une vieille histoire, car les circonstances sont changées. Il n'a pas témoigné à l'endroit de ses électeurs, tout le zèle qu'il aurait dû déployer dans cette circonstance, en donnant à mes remarques un sens que mon attitude depuis trois ans, ne permet pas de supposer.

M. BIRKETT : Je remercie l'honorable ministre de m'avoir fourni ces renseignements, mais j'ai cité textuellement ses paroles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit le contraire.

M. BIRKETT : Mes renseignements sont exacts. J'ai cité les paroles de l'honorable gentleman. Jamais il n'a contredit cette déclaration que j'ai rappelée. S'il n'était pas avantageux de monnayer l'or, il y a trois ans, qu'espériez-vous de mieux aujourd'hui? Je veux seulement savoir, pour l'avantage de mes électeurs, si le gouvernement se propose d'établir cet hôtel des Monnaies, ou s'il a l'intention de tenir ce crédit de $50,000 devant les yeux du peuple, comme un appât jusqu'aux prochaines élections.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député dit qu'il a rapporté textuellement mes paroles. Je ne l'ai pas accusé du contraire. Il lit un rapport du journal sur ce qui s'est passé, il y a trois ans.

M. BIRKETT : Non pas, je cite les Débats.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien, mais je n'ai pas l'habitude de consulter ces vieux livres, à moins de raisons spéciales. Je me rappelle cependant avoir déclaré, dans la circonstance dont parle l'honorable gentleman, que si nous établissions une succursale de la Monnaie d'Angleterre, et non pas seulement un hôtel des Monnaies canadien, ce projet offrirait de grands avantages. Inutile pour l'honorable député de me remercier de renseignements que je lui ai fournis, car je ne lui en ai pas donné d'autres que ceux que la Chambre possède depuis longtemps; s'il ne les a pas découverts auparavant. il n'est pas ce représentant avisé de la ville d'Ottawa que je croyais que cette dernière nous avait envoyé.

M. BIRKETT : Il y a trois ans que je les ai entre les mains. Je ne suis donc pas aussi arriéré que l'honorable ministre le suppose.

M. SPROULE : Le fait que cet item a été voté depuis trois ans, donne raison à l'honorable député de poser cette question, surtout lorsqu'on constate que le gouvernement n'a pas encore choisi de terrain pour la construction de cet hôtel des Monnaies.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a fait des calculs très précis et qui portent le coût de cette entreprise à $275,000 et même à $300,000, lorsque l'installation sera complète. Je puis dire ceci à mon honorable ami (M. Birkett) : Depuis que le gouvernement a décidé d'établir cette Monnaie, aucun membre du cabinet n'a eu la moindre intention de retarder cette entreprise. Quant au ministre des Finances, depuis les quelques semaines que je suis à la tête du ministère des Travaux publics, il m'a fatigué à propos de cette question, soit par lettre, soit en me parlant personnellement, à maintes reprises. Je fais les plus grands efforts pour commencer cet ouvrage, et j'espère, si la Chambre vote ce crédit, que je pourrai, lorsque les estimations seront soumises à la Chambre, fournir tous les renseignements quant à l'endroit où s'élèvera cet édifice, et quant au montant supplémentaire dont nous aurons besoin pour pousser ces travaux durant l'année 1903-4. On pourra alors demander des soumissions et savoir exactement quand on devra commencer cet ouvrage.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Finances a donné une curieuse excuse pour expliquer son changement d'opinion. Il y a trois ans, il faisait la déclaration qu'a rapportée l'honorable député d'Ottawa. Depuis ce temps, ce crédit se trouve dans les estimations; il n'a donc obtenu que cette année le consentement du gouvernement impérial pour établir ici une succursale de la Monnaie royale. Pourquoi nous demandait-il, depuis deux ans, de lui voter ce crédit, s'il n'avait pas encore obtenu cette autorisation, et alors qu'il croyait que le pays n'avait pas besoin d'un hôtel des monnaies? Ce n'est que cette année, si je comprends bien, que le gouvernement impérial lui a permis d'établir cet hôtel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui a dit cela?

L'honorable M. HAGGART : Mais vous.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien dit de semblable.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre, en réponse aux objections soulevées par l'honorable député d'Ottawa, a dit que lorsqu'il a fait cette déclaration, il y a trois ans, il avait une opinion différente sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. HAGGART : Et que, comme conséquence du consentement donné par le gouvernement impérial, un autre ordre de choses existait. Quand a-t-il obtenu cet assentiment ? Est-ce l'an dernier ou l'année précédente ? Ce ne peut être cette dernière année, car on proposait alors d'établir cet hôtel, non à Ottawa, mais à Vancouver ou ailleurs dans la Colombie Anglaise, dans le but de monnayer l'or du Yukon et de le garder ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a la malheureuse faculté de comprendre ce que personne n'a dit. Je n'ai soufflé mot de tout ce que l'honorable député veut bien m'attribuer. Lorsque le parlement a décidé d'établir cet hôtel des monnaies, il fut parfaitement entendu qu'on le construirait à Ottawa ; il n'a jamais été question d'autre endroit. La question a été discutée à fond à cette époque, et la loi adoptée alors concernait l'établissement non d'un hôtel des monnaies canadien simplement, mais d'une succursale da la Monnaie royale.

M. SPROULE : Lors de la dernière élection au Yukon, on répétait partout, que si le candidat du gouvernement était élu, on courait la chance d'avoir l'hôtel des monnaies à Dawson. A mon dernier voyage à la Colombie Anglaise, on disait sur tous les tons qu'il était à désirer qu'on établît un hôtel des monnaies à Vancouver, mais que, pour arriver à ce but, il fallait voter pour un partisan du gouvernement. J'ai raison de croire qu'on a fait la même promesse aux électeurs d'Ottawa, afin de les convaincre qu'il leur fallait accorder leur appui aux membres de la droite. Nos adversaires ont fait de cette question un cheval de bataille dans différents comtés. On a donc trompé le peuple. Le fait que le gouvernement nous a demandé de voter ce crédit depuis trois ou quatre sessions, et qu'il n'en a pas dépensé la moindre partie, nous donne asez lieu de croire que l'on tient cette question devant le public pour leurrer ce dernier et obtenir son appui au point de vue politique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me demande comment on aurait pu prétendre que cet hôtel dût être établi ailleurs qu'à Ottawa. Ce crédit a été voté pour un hôtel des monnaies à Ottawa et aucun ministre n'a suggéré de bâtir cet édifice ailleurs. Toute cette prétendue intrigue politique n'existe que dans l'imagination de l'honorable député.

M. SPROULE : Le fait que le gouvernement ne dépense pas ce crédit, suffit à le faire soupçonner de ne s'en servir que comme appât auprès des électeurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le soupçon hante toujours l'esprit du coupable.

L'honorable M. TARTE : Il a fallu du temps pour préparer les plans, car ce genre d'ouvrage est nouveau ici. Nous avons dû ensuite les envoyer en Angleterre; nous avons écrit, je ne sais combien de fois, avant de les ravoir. En Angleterre, on ne fait pas les choses aussi rapidement que mon honorable ami voudrait voir agir le gouvernement canadien. Nous avons perdu beaucop de temps à attendre d'Angleterre les plans en question. On a demandé des soumissions, mais mon honorable ami,

le ministre des Finances, qui se rendait en Angleterre, a cru qu'il valait mieux, avant d'agir, consulter lui-même les membres du gouvernement impérial; cela explique pourquoi cette entreprise n'a pas encore été accordée. Je puis me tromper, mais je crains que le choix d'un nouveau terrain n'exige d'autres plans. Ceux que nous possédons déjà, ont été préparés en vue de la construction de l'hôtel des Monnaies à la pointe Nepean, et jamais on n'a soulevé d'objection contre le choix de cet emplacement. On a dit que ce terrain devait servir à des fins militaires, mais nous avons fait disparaître cette difficulté et nous avons demandé des soumissions.

M. CASGRAIN : Quand?

L'honorable M. TARTE : Il y a environ cinq mois?

M. CASGRAIN : Les autorités impériales et le gouvernement en étaient-ils arrivés à une entente, alors?

L'honorable M. TARTE : Oui, nous avions plein pouvoir d'agir, mais le ministre des Finances voulait consulter de nouveau le gouvernement impérial. La question de l'emplacement était réglée définitivement, car j'ai demandé des soumissions. Je crains, je le répète, que si l'on choisit un autre emplacement, on ne soit obligé de préparer de nouveaux plans.

M. BIRKETT : Il y a encore un autre crédit de $200,000 destiné à la construction d'un musée géologique à Ottawa. Cette Chambre a voté deux fois cet item, que je ne trouve pas dans les estimations de cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES : On le trouve dans les estimations. En 1901, nous avons adopté la loi intitulé: " Acte concernant la succursale à Ottawa de la Monnaie royale." Cette loi peut être citée sous le titre: " Acte de la Monnaie d'Ottawa, 1901." Comment, en présence de ce fait, peut-on prétendre que le gouvernement a eu l'idée d'établir cet hôtel des Monnaies ailleurs qu'a Ottawa? Voilà ce que je ne puis comprendre.

M. CLANCY : L'ex-ministre des Travaux publics a déclaré que le gouvernement impérial a accordé son assentiment et qu'on a demandé des soumissions. Pourquoi le ministre des Finances a-t-il demandé un nouveau délai qui lui permettrait de consulter à nouveau le gouvernement impérial?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) demandait des soumissions durant mon absence, et je lui ai suggéré de ne pas accorder cette entreprise avant mon retour. Je voulais consulter les autorités impériales—non pour obtenir leur assentiment, que nous avions déjà—mais sur certaines questions de détail. J'ai demandé à mon honorable ami d'être assez bon d'attendre mon retour, pour accorder cette entreprise, et c'est ce qu'il a eu la bonté de faire.

M. CLANCY : Le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) a insisté sur le fait que cet édifice exigeait des fondations très solides; il a même laissé entendre que le sol de l'emplacement choisi n'était pas assez solide.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela. Je puis avoir déclaré que cet édifice devait avoir de solides fondations, mais l'emplacement dont a parlé l'honorable gentleman est parfaitement solide. Il faut, cependant, le niveler, ainsi que les alentours.

L'honorable M. TARTE : Si je ne me trompe, on objecte que le terrain n'est pas assez vaste. Sous ce rapport, je puis dire que, avant ma sortie du ministère, on avait reconnu que ce terrain était suffisamment grand. Mais il s'agit d'un édifice considérable et l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre des Travaux publics ont parfaitement le droit de choisir un autre emplacement plus convenable, s'ils peuvent en trouver un.

M. CASGRAIN : Le ministre des Travaux publics peut-il nous dire combien de terrain appartenant à des particuliers et combien appartenant au gouvernement il faudra prendre pour cet emplacement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis répondre à présent.

L'honorable M. TARTE : Combien de milliers de pieds faudra-t-il de plus ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'obtiendrai ce renseignement.

M. BIRKETT : Je trouve ici un crédit de $50,000 pour le musée Victoria ; assurément cet item ne doit pas remplacer le crédit destiné au musée géologique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous arriverons à ce crédit dans un instant.

M. BIRKETT : J'ai demandé pourquoi le crédit de $200,000 déjà voté deux fois, ne se trouve pas dans les estimations qui nous sont soumises. Il y a deux ans, on m'a laissé entendre qu'on avait préparé les plans d'un édifice dont la construction devait coûter $1,000,000. Le ministre des Travaux publics a-t-il les plans de ce musée pour lequel on a voté $200,000, il y a deux ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand ce crédit a-t-il été voté ?

M. BIRKETT : En 1901 et 1902. Il ne représentait qu'un cinquième du montant nécessaire à la construction de ce musée géologique à Ottawa.

L'honorable M. TARTE : On a voté ce montant, mais lorsque nous avons constaté qu'on ne pouvait le dépenser, nous l'avons simplement réduit. Pourquoi faire voter

un crédit considérable qu'on ne peut dépenser ?.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a voté que $50,000 en 1901.

M. BIRKETT : Je crois que l'honorable ministre se trompe. Mon collègue actuel (M. Belcourt) m'a dit carrément qu'il avait chez lui les plans de cet édifice, et que ce dernier devait coûter $1,000,000.

M. CASGRAIN : Quand vous a-t-il dit cela ?

M. BIRKETT : Le 20 octobre 1900. Le gouvernement a-t-il encore les plans en question ?

Quelques VOIX : Quand votre collègue vous a-t-il déclaré cela ?

M. BIRKETT : En 1900, le 2 octobre. Je veux savoir si ces plans sont encore entre les mains du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'est impossible, on le comprendra, de corroborer ou de contredire ce qu'a pu apprendre, en dehors de la Chambre, l'honorable député (M. Birkett). Il est, cependant, un fait que je connais. Il a affirmé que dans les estimations de 1901, il y avait un item de $200,000. Or, j'ai ici ces estimations et je trouve ceci :

Musée Victoria, $50,000.

Je passerai ce volume à l'honorable député (M. Birkett). Il constatera alors qu'il se trompe.

M. MACLEAN : Le débat sur cette question d'achat de terrain, nous en a révélé assez pour nous donner raison de demander au gouvernement de soumettre au pays un plan pour l'achat à Ottawa d'un terrain assez vaste pour suffire aux besoins du gouvernement.

A tout moment, on nous demande la permission d'acheter ici, ou de louer ailleurs, des propriétés pour l'usage du gouvernement. L'heure est venue pour ce dernier d'acheter pour son plus grand bien un terrain assez considérable à Ottawa. On pourrait acquérir cette propriété à un prix raisonnable. Le gouvernement devrait cesser d'acheter des terrains ici et là, à des prix excessifs et au préjudice de l'intérêt public. Ce système est mauvais et encourage la spéculation dans chaque cas.

M. SPROULE : Le ministre peut-il me dire si le gouvernement a l'intention de s'en tenir, dans la construction de cet hôtel des monnaies, aux plans qu'il a maintenant entre les mains.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef m'informe que les plans sont très convenables. Le gouvernement impérial les a approuvés. J'exprime toute ma pensée en disant que, aussitôt que la Chambre aura voté ce crédit, si j'ai l'assentiment de mes collègues, je ferai commencer les travaux le plus tôt possible.

L'honorable M. TARTE : A-t-on acheté tout ou partie de cet emplacement ? Si je suis indiscret en posant cette question, il va sans dire que je n'insisterai pas pour avoir une réponse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Tarte) et la Chambre comprendront combien il serait indiscret de ma part de répondre maintenant à cette question, surtout si l'on tient compte des vues que j'entretiens sur cette affaire, et du fait que mon intention bien arrêtée est de demander au conseil et à la Chambre d'approuver l'attitude que je pourrai prendre sur ce sujet. Je dis avec l'honorable député d'York-est (M. Maclean) que l'intérêt public exige l'établissement de cet hôtel des monnaies. Si mon honorable ami d'Ottawa (M. Birkett) s'oppose à ce que nous construisions cet édifice ici, je connais d'autres villes qui seraient heureuses d'avoir cet hôtel dans leurs limites. Quant à moi, je crois qu'on doit établir cette monnaie dans la capitale même. Je partage encore l'opinion de l'honorable représentant d'York-est et j'espère pourvoir avant longtemps, présenter un rapport indiquant les meilleurs emplacements où l'on pourrait élever ces édifices, et les terrains qu'il nous sera possible d'acheter en vue des besoins de l'avenir.

M. BROCK : L'impression des hommes d'affaires ordinaires sera, je n'en doute pas, que nous devrions faire une halte dans cette question d'un hôtel des monnaies. On l'agite depuis plusieurs années. Des hommes importants et, parmi eux, non le moins capable, le ministre des Finances, nous ont déclaré que l'établissement de cet hôtel en Canada n'est pas nécessaire, et même que, à certain point de vue, il n'est pas à désirer. Cet ouvrage coûtera énormément cher, il n'y a point à se le dissimuler. En vérité, je ne puis voir les avantages que le Canada retirerait de cette entreprise.

Je crois, avec mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) qu'il vaudrait mieux pour nous acheter un terrain très vaste où, d'après un plan arrêté, nous pourrions ériger les bâtiments dont le gouvernement pourra avoir besoin. La seule objection que je veux soulever, non seulement en ma qualité de membre de cette Chambre, mais à mon titre d'homme d'affaires, se rapporte à ce système qui consiste à acheter par parcelles les terrains dont le gouvernement a besoin, et ce système existe, non seulement depuis six ou sept ans, mais encore depuis vingt et trente ans. Quand on a construit ce magnifique édifice dans lequel le parlement tient ses séances, on aurait dû acheter alors un vaste terrain, et le pays s'en trouverait bien aujourd'hui. Nous avons manqué l'occasion favorable, mais cela ne veut pas dire que nous devons commettre la même erreur tous les ans. Je demanderais

au ministre des Travaux publics de retarder l'exécution du projet que nous discutons maintenant, pour nous permettre de juger si nous ne pouvons le mener de front avec un projet plus large et ce, pour le plus grand bien du Canada. A mon avis, les hommes d'affaires du pays ne comprennent pas encore les avantages que nous procurerait l'établissement d'un hôtel des monnaies. Nous avons déjà par trop travaillé, nous travaillons encore trop pour la gloire, ayons maintenant en vue l'avantage du pays, agissons en hommes d'affaires. Nous connaissons tous l'importance de la cité d'Ottawa, mais, s'il nous faut un hôtel des monnaies, il y a d'autres centres d'affaires dans le pays. Il faut envisager cette question au point de vue des affaires et non pas de la politique. Nous avons, à une faible distance d'ici, Montréal, Toronto. Dans l'ouest, il y a Vancouver qui a le grand avantage de se trouver plus près de la région aurifère du Canada. Quant à la question des profits, nous savons que les affaires sont prospères à Ottawa et qu'un grand nombre de personnes sont en voie d'amasser des fortunes considérables. Si nous pouvions soulever un coin de rideau, nous constaterions qu'un trop grand nombre d'institutions accumulent de l'argent dans cette ville.

Que le gouvernement explique au pays ce qui en est de cette question. Nous constatons que l'emplacement choisi par le gouvernement, il y a cinq mois, ne peut servir maintenant à la construction de cet hôtel des monnaies. On ne le trouve plus convenable. On peut se demander encore ce que l'on dira de cette question dans dix ans. Le gouvernement doit étudier sérieusement ce sujet et ne pas agir comme un spéculateur à la bourse. Il faut que cette question soit bien importante, puisqu'elle préoccupe l'attention du pays depuis trois ans.

L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett), un homme d'affaires capable, ne peut comprendre ce que les ministres veulent faire. S'agit-il de politique ou d'affaires ? Selon moi, le temps de mêler la politique dans tout, est passé, et nous devons nous occuper d'affaires. Le gouvernement ne semble pas envisager cette question à un point de vue sérieux. Le ministre des Finances surtout, suivant sa gracieuse habitude, prend des airs menaçants et se donne de l'importance. Mais il ne peut continuer ce jeu bien longtemps. Le pays—et nous devrions suivre son exemple—demande instamment au gouvernement de traiter les affaires publiques sérieusement, et de ne pas répondre par des sornettes à des questions sérieuses, comme l'a fait, l'autre jour, l'honorable premier ministre. Le gouvernement est le point de mire de tout le pays. Qu'il tourne ses regards vers l'ouest, et il verra ses amis qui détiennent le pouvoir dans Ontario, dans l'attitude d'accusés devant le peuple de cette province. Ce n'est pas avec des railleries, si spirituelles soient-elles, qu'on pourra mettre de côté des faits sérieux. Les ministres peuvent considérer comme étant d'une importance très secondaire cette question de l'établissement d'un hôtel des monnaies à Ottawa, mais le pays ne veut pas qu'on le trompe, qu'on lui jette continuellement de la poudre aux yeux. Le ministre des Finances peut fort bien recevoir ici des députations et, avec son habileté ordinaire, sembler répondre victorieusement aux représentations des délégués, mais le seul effet de cette politique est de renvoyer chez eux des gens qui comprennent qu'on ne les a pas traités avec justice. J'ajouterai, M. l'Orateur, que l'heure d'un grand changement sonnera bientôt.

Quelques VOIX : Oh, oh !

M. BROCK : Ces rires, ces railleries des membres de la droite prouvent encore combien je dis vrai. Nos adversaires le savent bien, surtout les députés d'Ontario. J'ose dire que les représentants libéraux de cette province ont rappelé le même fait aux ministres et à leurs amis. Ils s'efforcent de combattre un mouvement que favorisait l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Ce dernier s'est fait l'écho du sentiment réel du pays, et il a demandé les réformes qu'exige l'intérêt du Canada. Mais le ministre des Finances, je l'affirme, combat ce mouvement au grand détriment de ses amis et du parti auquel il appartient.

Je ne suis pas ici pour défendre le gouvernement que je voudrais voir renversé. M. l'Orateur, je prétends que bien que cette question paraisse avoir peu d'importance elle en a cependant beaucoup en ce sens qu'elle indique le courant de l'opinion publique en ce pays. C'est un fait significatif qu'une question de ce genre puisse être soumise au parlement pendant trois sessions consécutives, et le pays induit en erreur ; plus que cela, que la ville même dans laquelle l'édifice doit être construit soit trompée de la même façon. Je crois que nous avons droit de conclure que le gouvernement ne s'est pas conduit avec franchise dans cette question, et qu'il essaye de se moquer du peuple.

L'honorable M. TARTE : Je dois défendre ma conduite passée. Je crois être dans le vrai en disant que le gouvernement, lorsque j'en faisais partie, n'a apporté aucun délai, délibérement. Ainsi que je l'ai dit, il fallait d'abord préparer les plans, et ensuite les faire approuver en Angleterre. Cela prit du temps. Mais les soumissions furent demandées avant mon départ du ministère ; on en a reçu un certain nombre, et si l'on n'avait pas décidé de changer d'emplacement la construction de l'hôtel de la monnaie serait commencée maintenant.

M. BROCK : Le changement de ministre a été la raison principale.

L'honorable M. TARTE : Il est bon que le comité se rende compte dès maintenant de ce que signifie une monnaie royale. Nous avons discuté cette question dans le passé.

Pour ma part j'aurais été heureux d'avoir une monnaie canadienne, mais on a découvert que cela n'était pas possible, et il fut décidé que notre hôtel de la monnaie serait une succursale de la monnaie royale, ce qui signifie naturellement que les officiers supérieurs de cette institution ne seront pas des Canadiens mais des Anglais, et qu'ils seront nommés par le gouvernement impérial. A la vérité, notre Hôtel des monnaies ne serait pas sous notre contrôle et sous notre direction.

M. BROCK : Le gouvernement impérial fournit-il quelque chose à l'établissement de cette monnaie ?

L'honorable M. TARTE : Non.

M. BROCK : Oh ! c'est le Canada qui paie.

L'honorable M. TARTE : Dans cette question, comme en d'autres, ma devise est : le Canada aux Canadiens, mais je comprends parfaitement qu'il ne serait ni praticable ni possible d'avoir une monnaie purement canadienne. Le ministre des Finances croyait que dans notre hôtel des monnaies nous aurions pu frapper de la monnaie pour le gouvernement impérial. Mais nous avons appris que cet hôtel ne pouvait être placé sous notre direction, quand bien même nous en paierions les frais. Voilà le court et le long de l'affaire, et il vaut mieux que nous envisagions la situation en face. Telle est la politique à laquelle le gouvernement s'est arrêté, et j'en porte la responsabilité comme les ministres actuels, mais comme le gouvernement n'a encore rien fait en la matière, il est peut-être aussi bien que nous fassions une pause, et que nous examinions la situation telle qu'elle se présente à nous aujourd'hui. Je dois rendre à l'honorable ministre des Finances le témoignage qu'il s'est toujours montré très désireux de construire l'hôtel de la monnaie et ce n'est pas sa faute si la chose n'a pas marché plus vite. Nous avons pressé autant que nous avons pu l'approbation des plans en Angleterre. Naturellement, si nous sommes obligés d'acheter un emplacement, cela coûtera beaucoup d'argent. Le terrain ne se donne pas pour rien dans la capitale du Canada. Si le terrain sur lequel on devait construire la monnaie a été condamné comme impropre à cette fin, j'en demanderai les raisons plus tard, lorsque le temps en sera arrivé. J'ai examiné soigneusement l'emplacement en vue, en compagnie de l'architecte en chef du gouvernement et d'autres personnes compétentes, et tous nous en sommes venus à la conclusion que le site était excellent, autrement nous n'aurions jamais consenti à le choisir.

M. BIRKETT : L'honorable ministre des Travaux publics a fait une ou deux remarques, qui, je crois, ne sont pas tout à fait généreuses, et il m'a attribué des opinions que je n'avais pas. Il a dit que le député d'Ottawa (M. Birkett) ne voulait pas que la monnaie fut construite dans la capitale, qu'il y avait beaucoup d'autres endroits convenables. Or, le député d'Ottawa n'a jamais dit un mot contre la construction d'aucun édifice à Ottawa, mais il a demandé pourquoi la construction de la monnaie avait été abandonnée et pourquoi, malgré le vote répété de ce crédit, rien n'était fait. Je serais certainement le dernier homme dans cette Chambre à m'opposer à ce que l'on dépense de l'argent dans Ottawa. Je veux que l'on dépense autant d'argent que possible dans cette ville, et je ne veux pas que l'on insinue que je ne veux pas voir construire la monnaie ici. Le fait est que je ne vois aucune raison qui justifie le retard que l'on a apporté à commencer les travaux. Le parlement a voté l'argent il y a trois ans, les plans sont prêts, et l'emplacement choisi est excellent. Je ne vois pas pourquoi on le changerait, et à mon avis il n'y a aucune raison de le changer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais je ne faisais que badiner. L'honorable député se trompait lorsqu'il a parlé d'un crédit de $200,000, car après avoir examiné les crédits des années précédentes, je trouve qu'il y a trois ans le cédit n'était que pour la même somme qu'aujourd'hui, $50,000. Je suis, moi aussi, favorable à la construction de la monnaie à Ottawa et je désire sincèrement que les travaux commencent aussi vite que possible. Le gouvernement n'a nullement l'intention de les retarder plus qu'il n'est absolument nécessaire.

M. BIRKETT : Voilà qui est parfaitement satisfaisant.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre peut-il nous dire si les autorités impériales ont lancé une proclamation établissant une succursale de la monnaie royale à Ottawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais rien de l'émission d'une proclamation, mais je sais que des arrangements ont été conclus entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial pour l'établissement d'une monnaie royale. Je ne me rappelle pas si la proclamation a été publiée ou non, mais je sais positivement que les arrangements sont conclus autorisant la construction d'une monnaie à Ottawa conformément à la loi adoptée unanimement par cette Chambre.

L'honorable M. HAGGART: L'Acte autorisant l'établissement d'une succursale de la monnaie royale à Ottawa, a été voté sujet a une proclamation impériale publiée dans la " Gazette " du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois rien dans cette condition qui nous empêche d'avancer avec cet ouvrage. Je ne sais pas si la proclamation a été lancée. Je suis presque certain qu'elle ne l'a pas été, mais elle le sera du moment que l'édifice sera prêt. Il ne peut y avoir à ce sujet aucun

malentendu. L'arrangement entre les autorités impériales et canadiennes est formel, et la correspondance à ce sujet a été mise devant la Chambre à une session précédente.

M. MACLEAN : Quand l'honorable ministre croit-il que la monnaie sera construite et prête à fonctionner ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Travaux publics peut répondre à cette question mieux que moi.

M. MACLEAN : Je parle des arrangements lorsque l'édifice sera érigé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dès que la construction sera terminée.

M. LENNOX : Au lieu de regretter le délai qui a eu lieu, je crois au contraire qu'il est heureux que ce délai ait eu lieu. Il y a beaucoup à dire sur cette question qui donne aussi beaucoup à réfléchir. On a beaucoup parlé de la nécessité de nouveaux édifices publics à Ottawa et de leur location ; or le gouvernement doit comprendre, ainsi que plusieurs députés le comprennent eux-mêmes, qu'il ne convient pas de disperser les édifices publics dans ces différentes parties de la ville. On devrait avoir un plan défini et complet pour la construction des édifices publics qu'il sera nécessaire de construire d'ici à cinquante ans. L'obstacle que l'on rencontre aujourd'hui est qu'il n'y a pas de terrain, et parce que le gouvernement a l'intention d'en acheter, on ne juge pas à propos de dire au comité présentement où les édifices projetés seront construits. Cela est parfaitement raisonnable, mais c'est aussi, je crois, une bonne raison pour ne pas insister sur le vote de ce crédit. Je ne crois pas, et sous ce rapport je diffère d'opinion avec plusieurs de ceux qui ont parlé avant moi, que la construction de cette monnaie soit bien urgente. Si j'ai bien compris l'honorable ministre des Travaux publics, il a dit au commencement de ce débat qu'il aurait demain un rapport de son ingénieur en chef sur cette question. Me suis-je trompé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans quelques jours.

M. LENNOX : J'avais compris demain. N'importe, disons dans quelques jours. Je sais que mes amis ne peuvent faire changer le gouvernement d'opinion, et comme je suis un jeune député mon avis n'a pas grand poids, mais je proposerais, vu que nous devons avoir un rapport de l'ingénieur d'ici à quelques jours, et vu que l'adoption de ce crédit ne presse pas, que nous le laissions en suspens pour quelque temps, si mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre sont de cet avis ; nous pourrons en reprendre la discussion lorsque nous aurons de plus amples renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois insister sur le vote de ce crédit, si l'on veut que nous avancions un peu dans nos travaux. Cette question est devant la Chambre depuis trois ans déjà, et je crois qu'il a été unanimement décidé par les deux côtés de la Chambre que cet édifice devait être construit. Des circonstances inattendues ont été la cause de quelques retards, mais il est mieux d'aller lentement que de commettre des erreurs. Si l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) était bien au fait des choses il comprendrait que l'hôtel des monnaies ne doit pas être construit dans le voisinage des chambres ou autres édifices publics. Vous n'aimeriez pas par exemple voir s'élever sur cette belle terrasse du parlement une fabrique entourée d'un mur comme la cour d'une prison. Nous devrions placer notre musée géologique et les autres édifices publics nécessaires aussi près que possible les uns des autres si nous pouvons acheter à des prix raisonnables un terrain convenable et pouvant suffire aux besoins futurs pendant plusieurs années ; mais personne ne songerait à construire une fabrique sur le même terrain que celui occupé par le genre d'édifices que je viens de mentionner.

M. TARTE : La monnaie doit être isolée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que lorsque nous soumettrons les estimations supplémentaires à la Chambre, j'aurai tous les renseignements voulus sur ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Sur ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Si l'argent est voté, il devra être dépensé pour construire dans Ottawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLANCY : On a dit que ce crédit avait déjà été voté trois fois sans aucune opposition, mais l'honorable ministre ne doit pas oublier qu'il nous demande de le lui voter aujourd'hui dans des conditions bien différentes de celles qui existaient auparavant. La dernière fois que le parlement l'a voté, c'était à la condition expresse que le terrain qui avait été choisi ne coûterait rien. Aujourd'hui le gouvernement vient nous demander ce crédit sans être prêt à dire au comité—et le comité n'a pas insisté—ce que l'édifice coûterait. Certes, l'honorable ministre ne s'attend pas que le comité va lui voter de l'argent aveuglément, et surtout lorsque nous ne savons pas quelle somme il faudra dépenser pour acquérir un terrain convenable. Les renseignements sur ce point peuvent changer entièrement la manière de voir du comité quant à la question de savoir si l'on doit entreprendre ou non la construction de cette monnaie qui est regardée, si je ne me trompe pas, plus comme une œuvre d'orgueil national que d'absolue nécessité ou utilité pour le

Canada. C'est sous cette impulsion que la Chambre a agi dans le commencement. On voulait pouvoir se glorifier d'avoir une monnaie canadienne. Nous avons été forcés d'abandonner cette prétention et de nous contenter d'un autre plan ; cependant, le ministre des Finances ne peut malgré cela nous donner aucun espoir que nous y gagnerons au change, au point de vue des avantages matériels. On nous a dit que si nous avions une monnaie canadienne elle ne serait pas en opération pendant plus d'un mois dans l'année, mais lorsque nous consentons à dépenser beaucoup d'argent pour l'établissement d'une monnaie, qui sera anglaise et non pas canadienne ainsi qu'on l'avait compris dans les commencements, nous ne savons rien des conditions nouvelles qui ont surgi et de la nécessité de cette construction, et ne vaudrait-il pas mieux remettre à plus tard le vote de ce crédit ? Je crois que l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a raison lorsqu'il dit que le Canada peut se passer de cette succursale de la monnaie anglaise, maintenant l'autre question qui surgit est celle de savoir, au cas où l'on désirerait en établir une au Canada, si elle devra l'être à Ottawa où ailleurs. Ce point semble être réglé et je crois que l'honorable ministre pourrait laisser ce crédit en suspens. Nous ne savons pas quelles complications peuvent venir changer complètement les vues du parlement.

M. LENNOX : Un seul mot, M. le président, en réponse à l'honorable ministre, parce que je diffère d'opinion avec lui, lorsqu'il dit que cette monnaie, qu'elle soit entourée d'un mur, d'une clôture en fer ou d'une palissade ne devrait pas être située près des édifices parlementaires. J'admets cela, mais ce que j'ai voulu faire comprendre, c'est que nos édifices publics devraient être groupés ensemble autant que possible, et qu'il n'est pas désirable qu'ils soient dispersés ici et là dans la ville, les bureaux publics dans un endroit et la monnaie dans un autre. J'aime assez la belle architecture et j'ai assez de goût pour savoir qu'il ne faut pas construire cette monnaie à l'endroit où l'on a voulu un jour placer la statue de la reine—à l'entrée de la terrasse du parlement. Je ne propose pas du tout ce terrain pour la monnaie, mais je dis que lorsque nous avons discuté cette question les années précédentes, il était généralement compris que l'on avait le choix d'un emplacement qui, tout en étant isolé et très convenable n'était pas cependant éloigné de l'hôtel du parlement et faisait partie d'un groupe d'édifices publics que l'on se proposait de construire et qui devaient coûter beaucoup d'argent, je répète donc, et avec beaucoup plus d'insistance que jamais, que le ministre doit, non seulement par déférence envers le comité, mais par devoir, laisser ce crédit en suspens, vu que les conditions sont changées. Je veux dire ici qu'en présence des nouvelles conditions qui nous sont faites, je considère qu'il est de mon devoir, en tout état de cause, de protester vigoureusement par mon vote ou autrement contre l'adoption de ce crédit, puisque l'on ne peut dire aux représentants du peuple où cet édifice sera construit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne discutons pas, ou nous ne devons pas discuter ce soir la sagesse ou la folie d'établir une monnaie canadienne. Après plusieurs années de discussion le parlement canadien a décidé finalement, d'une vois unanime, qu'il convenait de fonder un établissement de ce genre, non pas une monnaie canadienne telle qu'on avait eu en vue d'abord, mais une succursale de la monnaie d'Angleterre. J'ai dit à mon honorable ami le député d'Ottawa (M. Birkett) que s'il avait lu attentivement cet intéressant discours de 1899, il aurait vu que je n'approuvais pas la motion qui était faite pour l'établissement d'une monnaie canadienne,et que je me proposals de conclure avec le gouvernement de Sa Majesté un arrangement pour avoir ici une succursale de la monnaie royale, ce qui donnerait plus d'emploi dans le pays qu'une simple monnaie canadienne. Cet arrangement a été conclu et il a été parfaitement compris dans ce sens lorsque le parlement a adopté unanimement la loi autorisant la création d'une monnaie au Canada. Mon honorable ami le chef de l'opposition, était l'un de ceux qui donnaient au projet leur appui le plus cordial. Il s'ensuit donc que nous ne discutons pas aujourd'hui la sagesse d'établir une succursale de la monnaie royale au Canada. J'admets que l'orgueil national nous a guidé dans une grande mesure lorsque nous avons voté cette loi, mais cet orgueil n'est pas moins grand aujourd'hui qu'il y a deux ans. Si l'on a quelque raison de se plaindre, ce n'est pas parce que nous avons décidé de construire cette monnaie, mais parce qu'il s'est produit des retards. Je ne vois pas de raison qui s'oppose au vote de ce crédit, afin que, s'il y a eu des retards dans le passé, il n'y en ait plus dans l'avenir. Nous avons décidé unanimement d'avoir une monnaie; mon honorable ami de Toronto (M. Brock)) a voté en faveur de ce projet, et il ne peut se contredire aujourd'hui. Je veux qu'il soit conséquent ; il a appuyé le projet d'une monnaie royale il y a quelques années pour des raisons nationales et impériales, et je ne voudrais pas le voir aujourd'hui moins patriote et moins dévoué à l'empire qu'à cette époque. Je crois être dans le vrai en disant que lorsqu'il a été décidé de créer ici une monnaie, le choix de l'emplacement n'était pas considéré comme une question d'importance.

M. LENNOX : Oui, elle l'était.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne contredirai pas mon honorable ami, car il peut avoir consulté les débats de cette époque, et je ne les ai pas consultés ; nous ver-

rons cela plus tard. Je ne crois pas que l'on ait considéré d'abord comme essentiel le choix préalable de l'emplacement, mais cela a pu venir plus tard. Sans dire maintenant où la la monnaie sera construite, je suis certain que le prix du terrain ne changera pas matériellement la condition des choses. Je ne saurais en dire davantage pour le moment, mais je puis donner à mon honorable ami qui a soulevé des doutes à ce sujet que, d'après ce que je sais des démarches faites pour obtenir un emplacement, le coût ne nous justifierait pas de changer notre résolution au sujet de la monnaie.

M. BROCK : Je me lève de nouveau, M. le Président, afin de me justifier. Le ministre des Finances dit que lorsque l'établissement de la monnaie a été proposé, je l'avais fortement appuyé. Je suis encore fortement en faveur de tout ce qui favorise les intérêts de l'empire et les intérêts du Canada. Mais si j'avais changé d'opinion au sujet de la monnaie, je pourrais dire comme l'honorable premier ministre l'autre jour, que j'étais naïf dans mon jeune âge, et que j'ai le droit de changer d'opinion. Mais laissez-moi vous dire, M. le Président, que je n'ai pas changé d'opinion. Je suis du même avis que la banque de Montréal, que c'est une entreprise hasardée, qui ne donnera pas de profit et dans laquelle nous perdrons de l'argent, et si je me suis laissé entraîner par la majorité de la Chambre à laisser passer le projet, je n'ai fait rien autre chose que le ministre des Finances lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tenons-nous ensemble alors.

M. BROCK : Je prétends que l'établissement d'une monnaie dans ce pays causera une perte financière, et si tel est le cas il n'est pas au-dessous de la dignité du ministre des Finances de revenir sur ses pas lorsqu'il s'aperçoit qu'il s'est trompé. Je ne vois pas pourquoi j'entraînerais le Canada dans une perte de $100,000 simplement pour satisfaire mon orgueil national. Nous pouvons dépenser notre orgeuil national d'une manière beaucoup plus profitable. Nous pouvons venir en aide à l'empire auquel nous appartenons d'une façon beaucoup plus généreuse, et nous pouvons dépenser notre argent plus profitablement qu'à construire une monnaie, dont le ministre des Finances s'attribuera toute la gloire au lieu de la reporter sur le Canada. Pour ma part je conseille aux membres de cette Chambre d'agir avec une prudente lenteur dans cette affaire. Il n'y a pas à considérer seulement la dépense à encourir pour la construction de l'édifice.

L'honorable M. TARTE : Combien aurons-nous à dépenser par année

L'honorable M. HAGGART: La loi autorise une dépense de $75,000 par année.

M. BROCK : Mais le ministre des Finances nous a dit qu'il réalisait un bénéfice en faisant frapper notre monnaie en Angleterre au lieu d'ici, et à cette dépense de $75,000 il faut ajouter ce bénéfice que nous allons perdre. Mais il ne faut pas oublier les faveurs que cette monnaie permettra de distribuer et avec lesquelles le gouvernement pourra maintenir pendant des années encore la ville d'Ottawa dans les rangs du parti de la réforme.

Quelques DEPUTES : Oh !

M. BROCK : Je demande à la Chambre d'être bien prudente au sujet des projets financiers de l'honorable ministre des Finances. Il emploiera l'habilité qu'il possède dans les affaires pour se maintenir à la place qu'il occupe. Le pays sait cela; nous le savons tous. J'en ai obtenu la conviction, de même que tous les députés de ce côté-ci de la Chambre, et aussi, je crois, ceux de l'autre côté. Je demande donc à tous ceux qui ont l'intérêt du pays à cœur, et je crois que tous nous l'avons, de voter contre ce projet, quand bien même nous nous déjugerions. Nous pouvons nous défendre sur l'honorable premier ministre qui nous dit que l'on est justifiable de se déjuger en certaines circonstances. Je n'ai pas honte de changer d'avis lorsque c'est pour faire mieux, et dans le cas présent notre devoir est d'empêcher une dépense de cette sorte. Nous voguons en ce moment sur la crête de cette vague de prospérité dont le ministre des Finances parlait il y a quelques années. Il sait aussi bien que n'importe qui dans cette Chambre, et les hommes d'affaires sensés l'avertissent tous les jours que nous approchons une époque où cette prospérité pourra disparaître. Non seulement nous voulons construire une monnaie. mais nous allons nous lancer dans une entreprise qui ne paiera pas. Nous n'en avons pas besoin. Il n'y a pas une parcelle de gloire à en retirer. Nous sommes parfaitement satisfaits de notre monnaie actuelle et de la manière dont elle est frappée. Messieurs les membres du comité je vous demande de vous opposer de toutes les façons possibles à l'établissement de cet hôtel de la monnaie au Canada, et je demande à l'honorable ministre des Finances d'avoir la bonne grâce, une fois dans sa vie, de reconnaître qu'il peut s'être trompé et de ne pas insister pour avoir ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune objection à admettre que je puis m'être tromper quelquefois.

M. BROCK : Et vous vous trompez maintenant.

L'honorable M. HAGGART : Je suis obligé de différer d'opinion avec l'honorable député (M. Brock) au sujet de cette dépense. Il s'y oppose parce qu'elle peut être utilisée de façon à tenir le gouvernement actuel au pouvoir pendant plusieurs années. Mais grâce à Dieu, l'emploi de l'argent ne lui est pas laissé ; il faut qu'il soit remis directe-

ment aux lords commissaires du Trésor en Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors que reste-t-il de cette histoire au sujet des faveurs politiques ?

L'honorable M. HAGGART : C'est cette partie du raisonnement de mon honorable ami que je combats.

M. BROCK : Le gouvernement s'arrangera bien.

L'honorable M. HAGGART : Les officiers eux-mêmes devront être nommés par les autorités impériales. La loi dit qu'il nous faudra payer annuellement aux lords commissaires du Trésor la somme de $75,000 pour être employée à payer les salaires et les dépenses casuelles de cette Monnaie. Mon honorable ami (M. Brock) n'a pas besoin de craindre que cette somme sera employée de façon à nuire à l'un ou l'autre des partis politiques. Je m'accorde avec le gouvernement quand il dit que la monnaie devrait être placée à Ottawa. Mais je ne sais pas si ce sera un succès au point de vue financier, et si l'argent augmentera dans le pays à cause de cela. Je connais l'objection de M. Clouston, de la banque de Montréal, à l'établissement d'une monnaie, mais je crois qu'il parlait d'une monnaie canadienne. Avec le nouveau système je ne puis dire s'il y aura perte ou profit ; mais je ne crois pas que la perte soit considérable après tout, car nous avons la déclaration du ministre des Travaux publics que cette monnaie sera construite à Ottawa, et qu'après que la construction en sera terminée, les nominations d'employés seront au pouvoir de personnes qui n'exerceront pas d'influence corruptrice sur les électeurs d'Ottawa.

M. BROCK : Nonobstant tout ce qui a été dit je propose que le crédit soit biffé. En agissant ainsi nous ne risquerons rien.

Amendement rejeté : Pour, 6 ; contre, 47.

Musée national Victoria, $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est un ancien crédit, comme la Chambre le sait. Je me propose de recommander au conseil l'achat d'un terrain suffisant pour y construire ce musée ; et avant que je demande d'autre argent pour la construction de ce musée, la Chambre sera informée de cet achat.

L'honorable M. TARTE : En d'autres termes l'emplacement n'a pas encore été décidé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

L'honorable M. TARTE : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité d'une nouvelle tribune des journalistes dans la Chambre des communes. Les journalistes n'ont pas l'espace voulu, et ils désireraient avoir un peu plus de commodités. Si mon honorable ami veut donner son attention à ma demande, je lui en serai beaucoup obligé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je dois dire que vu les améliorations qui ont été faites l'année dernière, améliorations qui ont donné tant de satisfaction aux députés, je crois qu'il serait à propos de demander un crédit dans le budget supplémentaire afin de continuer ces améliorations de l'autre côté, et je demanderai à l'architecte de me faire un rapport sur les améliorations qu'il serait possible de faire à la tribune des journalistes.

M. LOGAN : Je crois que la Chambre sera unanime à dire que la construction d'un musée national est dans le moment de la plus grande importance. Je ne crois pas autant dans l'importance de construire un Hotel des monnaies ; mais quant au musée géologique actuel il me semble que c'est défier la Providence que de laisser des choses aussi précieuses pour le pays dans ce vieil édifice qui est à tout moment exposé à être dévoré par le feu, et je crois que le ministre ne peut choisir trop promptement l'emplacement, et y construire le musée.

M. SPROULE : Je condamne absolument la pratique de voter de fortes sommes d'année en année, sans savoir si on les emploiera ou non. C'est un principe subversif et pernicieux, et je prétends respectueusement que les ministres devraient être prêts à dire à la Chambre si l'argent sera dépensé ou non. Si le gouvernement n'a pas l'intention de le dépenser, il ne devrait pas le demander, et s'il se propose de le dépenser, il doit nous dire alors de quelle façon. L'honorable ministre nous dit que l'emplacement n'est pas encore choisi. Le gouvernement a-t-il l'intention de dépenser une partie de ce crédit cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'approuve en principe les remarques de l'honorable député de Grey-nord (M. Sproule). Au sujet de ce crédit en particulier, je crois que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) s'est fait l'écho de la grande majorité des membres de cette Chambre en disant qu'il était urgent de construire le musée. Avant que nous commencions les travaux de construction, je donnerai à la Chambre les renseignements les plus complets, et j'espère aussi le coût total de l'édifice.

L'honorable M. TARTE : Il y avait deux ou trois terrains en vue lorsque j'ai quitté le ministère. Si l'on veut bien me le permettre, je dirai à mon honorable ami qu'il ne doit pas faire de parcimonie en la matière. C'est un édifice de grande importance dont il entreprend la construction, et il devrait être placé dans un endroit où il fera honneur au pays. Quelques milliers de dollars de plus ou de moins dans le coût d'un emplacement pour ce monument ne devrait

pas entrer en ligne de compte. J'avais eu d'abord l'intention de construire le musée dans le parc Major, à la place occupée par l'étang qui s'y trouve ; mais après avoir réfléchi et consulté quelques-uns de mes collègues, je changeai d'avis. J'avais un autre terrain en vue, très beau site, en vérité, et dont l'achat n'aurait pas coûté trop cher, je crois, mais il ne serait pas dans l'intérêt public de dire où est situé ce terrain.

L'honorable M. HAGGART : Est-il rapproché des bureaux publics ?

L'honorable M. TARTE : Dans toutes les grandes capitales du monde les édifices publics ne sont pas groupés ensemble. Il serait impossible de placer tous nos bureaux publics dans la même localité. D'après moi un édifice de cette sorte devrait être construit dans un beau site, et je ne crois pas que la Chambre critique l'achat d'un terrain qui sera situé dans un bel endroit, même si le prix est un peu élevé.

M. SPROULE : Je ne veux pas que l'on croie que je m'oppose à cette dépense. Je critique la pratique de demander à cette Chambre de voter de l'argent au gouvernement sans que l'on sache comment cet argent sera employé. Le ministre nous dit que si nous lui votons ce crédit, il nous donnera les renseignements plus tard. Mais si plus tard nous nous refusons à lui voter de nouveaux crédits supplémentaires pour le même objet, on nous répondra que nous nous sommes engagés à cette dépense il y a longtemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon intention est de fournir à la Chambre tous les renseignements possibles, nous allons laisser le crédit en suspens.

On rend compte de quelques résolutions et à 11 heures 30, sur motion de l'honorable ministre des Finances, la séance est ajournée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 24 mars 1903.

L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

NOUVEAU MEMBRE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en Chancellerie le certificat de l'élection de M. George D. Grant dans le collège électoral d'Ontario-nord.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 25) Acte concernant la Banque des Cantons l'Est—M. McIntosh.

Bill (n° 26) Acte constituant en corporation la Compagnie de Force et d'Estacades de Winding—Ledges—M. Costigan.

Bill (n° 27) Acte concernant la Compagnie Nationale de chemin de fer et de Transport du Canada—M. Campbell.

Bill (n° 28) Acte concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental—M. Lemieux.

Bill (n° 29) Acte concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. —M. Geoffrion.

Bill (n° 30) Acte constituant en corporation la Compagnie d'Huile du Canada—M. Belcourt.

Bill (n° 31) Acte concernant l'Ordre Canadien des Forestiers du Monde—M. Calvert.

Bill (n° 32) Acte constituant en corporation l'institut des Ingénieurs Réunis de la Puissance —M. Morrison.

Bill (n° 33) Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique—M. Morrison.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. FRASER (Guysborough) : Je propose:

Que les Comptes Publics du Canada pour l'exercice 1901-1902, et le rapport de l'Auditeur général (vols I et II) sur les comptes de crédits pour la même période soient envoyés devant le comité des Comptes publics.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL —DISCOURS DE SIR WILLIAM MULOCK.

M. HAGGART : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désire appeler l'attention du très honorable premier ministre sur une dépêche que publie le " Citizen " de ce matin, et qui prétend donner le résumé d'un discours prononcé par sir William Mulock au banquet du club des jeunes libéraux à Toronto. Voici un extrait de la dépêche en question :

Le grand événement de la soirée au banquet du club des jeunes libéraux, a été le discours de sir Wm. Mulock pour justifier l'octroi d'une subvention au Grand-Tronc Pacifique ou à toute autre ligne de chemin de fer, destinée à relier l'Est et l'Ouest du Canada, en traversant les 1,000 milles de terres non colonisées, au nord d'Ontario. Toute voie ferrée qui traversera ce territoire inexploité a droit à un encouragement de l'Etat, car elle contribuerait au développement du pays et nous doterait d'une route entièrement canadienne pour l'écoulement des produits de l'Ouest. L'orateur insiste tout particulièrement sur le fait qu'une ligne entre Winnipeg et Quebec serait beaucoup plus courte pour aller à Boston ou à tout autre port de l'Atlantique et il fit remarquer qu'il était important de régler cette question avant que le commerce ait définitivement pris la route d'un port américain. L'incapacité dans laquelle se trouvent le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Northern Pacific de transporter même la production actuelle de l'Ouest est notoire et le besoin de pourvoir à d'autres moyens de transport pour répondre aux besoins d'une immigration grandissante, est devenu un axiome.

Il est évident que le gouvernement a une politique arrêtée sur cette question qui est mentionnée dans le discours du trône. J'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre quelle est cette politique, et s'il est prêt à la formuler, je désirerais aussi savoir si la construction d'un chemin de fer pour relier Québec à cette nouvelle voie ferrée dans le Nord-Ouest fait partie de cette politique.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas lu le rapport dont parle l'honorable député. Il vaudrait peut-être mieux attendre le retour de sir William Mulock qui fournira lui-même les explications demandées. J'ignore si ses paroles ont été fidèlement rapportées.

Quant à la question générale concernant la politique du gouvernement, je puis dire que dès qu'il en aura une d'arrêtée, il sera de son devoir de la communiquer immédiatement au parlement. Sur l'autre, la quesnion générale du transport, je suis d'avis qu'il est d'absolue nécessité d'augmenter nos moyens de communication entre l'Est et l'Ouest.

M. SPROULE : En vertu du principe invoqué dans le cas de l'ex-ministre des Travaux publics, sir William Mulock devrait démissionner.

SUBSIDES—EMBARGO SUR LE BETAIL CANADIEN.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. A. C. BELL (Pictou) : Je propose en amendement

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :— " cette Chambre est d'avis que l'application au bétail canadien des prescriptions de l'Acte de la Grande-Bretagne intitulé : " Diseases of Animals Act," est injustifiable.

Que lors de l'adoption de cet acte et depuis cette date le bétail canadien était et a toujours été libre de toutes maladies contagieuses.

Que cette Chambre est d'avis que l'application dudit acte au bétail canadien a eu un effet déplorable sur le trafic de ce pays.

Que cette Chambre regrette, de plus, que les représentants du Canada à la conférence coloniale n'aient pu en aucune manière obtenir justice ou promesse de justice à cet effet.

Que cette Chambre regrette, de plus, que ce gouvernement n'ait pu, par de plus vigoureuses protestations ou autres mesures efficaces, réussir à faire enlever les restrictions injustes apportées à la vente du bétail canadien dans la Grande-Bretagne."

M. l'Orateur, on n'a pas oublié que durant la dernière session, cette même question a fait l'objet d'une motion semblable à celle-ci, présentée dans des circonstances identiques. Depuis elle a été considérablement débattue dans les cercles agricoles anglais, et tout dernièrement le parlement impérial en a été saisi sous forme d'un amendement à l'adresse en réponse au discours du trône. Au cours de la dernière session, la Chambre a adopté à l'unanimité une résolution offerte par l'honorable député de Labelle ; on espérait alors que cette démarche de notre part fortifierait la position de nos représentants à la conférence des colonies et les aiderait à obtenir un adoucissement à un ordre de chose si préjudiciable à notre commerce.

L'historique de cette question est bien connue, mais il peut être utile de la répéter. Jusqu'en 1892, le bétail canadien était admis en Angleterre, après une inspection minutieuse faite sous la direction de la commission d'agriculture d'Angleterre. En 1892, sous prétexte qu'un animal faisant partie d'une cargaison d'animaux canadiens était soupçonné de maladie, on changea les règlements, et les animaux canadiens durent être abattus au port d'arrivée ; le nombre de ports ouverts à l'importation des animaux canadiens fut limité à six et le délai pour abattre les animaux canadiens importés fut fixé à dix jours.

A l'époque où ce prétendu cas de pleuro-pneumonie contagieuse fut déclaré tel par les vétérinaires officiels de la commission d'agriculture d'Angleterre, les autorités canadiennes et plusieurs vétérinaires éminents d'Angleterre prétendirent que l'animal soupçonné d'être atteint de pleuro-pneumonie, souffrait simplement de pneumonie catarrhale ordinaire, une affection qui n'est nullement contagieuse ni dangereuse. Ces faits furent portés à la connaissance du gouvernement anglais par le gouvernement canadien et on eut recours à toute sorte d'arguments pour établir que le bétail canadien était sain et qu'il n'existait aucune raison pour l'exclure des marchés intérieurs de l'Angleterre.

Depuis quelque temps, les cultivateurs d'Ecosse, que la question intéresse vivement. firent des démarches énergiques pour faire abroger ces règlements arbitraires. Ils citèrent même le témoignage de celui qui avait acheté l'animal soupçonné. Il a acheté la vache en question au mois d'octobre 1892, et peu de temps après, tous les animaux sur deux de ses fermes, où la dite vache avait séjourné, furent abattus par ordre des autorités anglaises. Chez aucun des animaux ainsi abattus on ne put trouver la moindre trace de maladie.

On alla encore plus loin—on ordonna l'abattage de toute la cargaison dont cette vache faisait partie et là encore, on ne put découvrir la moindre trace de pleuro-pneumonie. Le professeur Williams, qui est probablement la plus haute autorité d'Angleterre sur ces questions, ne fut pas d'accord avec les vétérinaires du gouvernement. Il soutint, avec M. Clark, le vétérinaire du conseil de comté de Perthshire, qu'il n'existait pas de pleuro-pneumonie parmi les animaux importés et qu'on n'en avait découvert aucune trace chez les animaux qui étaient venus en contact avec l'animal soupçonné.

Je vois de plus que les cultivateurs délégués auprès de M. Hanbury, le président de la commission d'agriculture, ont déclaré qu'une partie du poumon de l'animal soupçonné avait été enlevé et est encore conservé par les vétérinaires officiels d'Edimburg; cela seul suffit pour démontrer que c'est à la suite d'un diagnostique erroné que le bétail canadien a été exclu des marchés anglais. Parlant de maladies chez le bétail canadien, M. Clark, dit :

Je n'ai jamais rencontré un cas de maladie contagieuse ou infectieuse, sans même en exempter cette maladie si répandue, la tuberculose.

Les animaux d'Angleterre sont loin d'être aussi sains que ceux du Canada. La statistique fait voir que sur les 46,784 animaux élevés dans le pays et abattus à Glasgow, sous la surveillance des vétérinaires officiels, 6,332 étaient atteints de tuberculose, soit une moyenne de 13:53 pour 100. Sur les 49,881 animaux canadiens et américains abattus, on n'a constaté aucun cas de pleuro-pneumonie et seulement 66 cas d'affection tuberculeuse, soit une moyenne de treize centièmes de un pour 100.

Devant cet amas de preuves convaincantes, M. Hanbury a dû admettre qu'il n'y a pas de maladie parmi le bétail canadien. Le 9 octobre 1901, il en faisait l'aveu devant une députation de cultivateurs à Edimbourg. Le 27 février de cette année, dans la Chambre des communes, il dit que depuis plusieurs mois déjà il avait déclaré que le bétail canadien était sain, mais qu'il n'en était pas moins convaincu que si l'Angleterre veut être à l'abri de la maladie, la loi de 1896 doit être maintenue dans toute sa rigueur. En plusieurs circonstances et par divers moyens M. Hanbury a cherché à justifier l'attitude du gouvernement anglais et il persiste à déclarer que ce dernier ne se départira pas de son attitude sur cette question.

Elle représente un intérêt si considérable pour les cultivateurs d'Ecosse qu'il se fait actuellement parmi eux un fort mouvement en faveur de l'abolition de ces règlements. Ils se sont rendus en grand nombre auprès de M. Hanbury. Et lui ont exposé que leur industrie souffrait du prolongement de l'embargo sur le bétail canadien. Le principal argument de M. Hanbury dans sa réponse à la députation, c'est que lui en sa qualité de président de la commission d'agriculture, et que la commission, comme représentant le gouvernement, n'avaient pas le pouvoir d'ordonner un changement ni de faire quoique ce soit pour les cultivateurs d'Ecosse. Il prétend agir en vertu des dispositions d'une loi du parlement impérial qu'il n'a pas le pouvoir d'abroger. Il doute même que le gouvernement soit assez fort, aujourd'hui, pour faire abroger la loi par le parlement. .

Sa réponse aux délégués est, en substance, que s'ils veulent faire modifier ces règlements, il leur faudra exercer une pression sur le gouvernement, dans le parlement même, et c'est pour arriver à ce résultat que les cultivateurs d'Ecosse invitent les cultivateurs canadiens à joindre leurs efforts aux leurs. C'est en me plaçant, en grande partie, à ce point de vue, que je saisis actuellement la Chambre de cette question. A en juger par les apparences, nous avons tout intérêt à faire revivre cette industrie car, par le passé, nos exportations d'animaux en Angleterre ont été considérables. J'ai déjà dit que c'est en 1892 qu'est survenue l'interruption dans ce trafic. Je vais citer quelques chiffres, compilés dans l'annuaire statistique du Canada—un ouvrage que tout le monde peut se procurer—pour faire voir l'importance et la valeur de ce trafic de 1892 à 1901 :

Années.	Têtes de bétail exportées.	Valeur.
1892....	101,426	$7,481,613
1893....	99,904	7,402,208
1894....	80,531	6,316,373
1895....	85,863	6,797,615
1896....	97,042	6,816,361
1897....	120,063	6,454,313
1898....	122,106	7,403,990
1899....	115,476	7,129,430
1900....	115,056	7,579,080
1901....	119,050	8,028,476

Il n'y a pas à nier que ce trafic constitue une partie importante de notre commerce d'exportation et tout ce qui est de nature à diminuer le prix auquel nos animaux se vendent sur les marchés anglais, équivaut à une perte d'autant pour nos expéditeurs. Nous exportons en Angleterre deux classes d'animaux: ceux qui ne sont ni engraissés ni prêts pour la boucherie et qu'on appelle animaux de réserve ; puis il y a les autres, ceux qui intéressent tous les cultivateurs de l'est et du sud-est de l'Ecosse ; ceux qu'ils voudraient faire admettre sur le marché anglais, sans aucune restriction. Il est possible que depuis quelques années, nos expéditeurs aient envoyé en Angleterre des animaux en meilleure condition et plus prêts à être livrés à la boucherie et ont par là évité les pertes qu'ils auraient eu à subir, puisqu'ils sont obligés de les abattre au port d'arrivée. Cependant, il est indéniable, que durant la traversée de l'Atlantique, les animaux sont exposés à plus ou moins d'inconvénients et à n'être pas en excellente condition à leur arrivée. Vu qu'il faut les abattre dans un délai de dix jours, il arrive souvent qu'ils sont mis sur le marché dans un état qui ne permet pas à l'expéditeur de réaliser les bénéfices qu'il en aurait retirés s'il avait pu les vendre à des cultivateurs qui les auraient nourris et engraissés pendant un mois ou deux pour les revendre ensuite dans les conditions les plus avantageuses.

M. Hanbury, avec lequel le gouvernement et la population de ce pays ont eu à traiter cette question, se sert d'arguments assez variés. Ces arguments ont été cités au cours du débat de l'an dernier et le ministre de l'Agriculture en a rapporté un qui nous

ôte tout espoir de voir le gouvernement anglais se rendre à notre demande. Il prétend que les traités existants entre l'Angleterre et les autres pays ne lui permettent pas d'accorder une préférence quelconque au Canada sans l'étendre en même temps à tous les autres pays, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée. Le ministre de l'Agriculture était d'opinion, l'an dernier, que M. Hanbury avait renoncé à cet argument, et cependant je vois qu'il s'en est encore servi dans sa réponse aux cultivateurs d'Ecosse, au mois d'octobre 1902.

Il semble généralement admis aujourd'hui qu'en Angleterre on ne croit pas à l'existance de maladies contagieuses parmi le bétail canadien et que ce n'était qu'un prétexte avancé par M. Hanbury pour exclure nos animaux du marché anglais. On semble croire que la vraie raison de cette exclusion, c'est qu'elle constituait une certaine mesure de protection pour les éleveurs et cultivateurs de la Grande Bretagne. Sur ce point, les éleveurs d'Ecosse, ceux qui achètent les animaux canadiens pour les engraisser sur leurs terres, ne s'accordent pas avec M. Hanbury. Ils se prétendent tout aussi lésés que les expéditeurs canadiens. Je vois, cependant, que tout récemment encore, M. Hanbury, parlant sur cette question, prétend que l'admission du bétail canadien porterait une préjudice aux éleveurs anglais.

Si la mère patrie déclarait franchement qu'elle agit ainsi dans un but de protection, il ne nous siérait pas de nous en plaindre, puisque nous nous préparons à adopter une politique de préférence pour nos nationaux. Mais ce n'est pas la position que prend M. Hanbury dans le discours qu'il a prononcé dans la Chambre des communes le 27 février dernier. D'un bout à l'autre de son discours il cherche à déprécier le bétail canadien ; il prétend que s'il n'est pas présentement atteint de maladie, il peut le devenir d'un jour à l'autre et que si les cultivateurs d'Angleterre veulent préserver leurs troupeaux de la contagion, il faut maintenir les règlements en vigueur. Il avance que nos animaux ne sont pas malades, mais il persiste à dire qu'il faut les exclure de la mère patrie, si l'on veut préserver les troupeaux de l'Angleterre de la contagion. Voilà assurément une prétention absurde, car les chiffres que j'ai cités dé-l'Angleterre admet en grand nombre des animaux anglais est atteinte de maladie, que l'Angleterre admet, en grand nombre des animaux engraissés d'Irlande où la maladie est très commune, tandis qu'il n'existe aucune maladie parmi le bétail canadien.

On trouvera dans les rapports du ministre de l'Agriculture que M. McEachran, notre inspecteur, déclare qu'il n'y a aucune trace de maladie chez les animaux que le Canada expédié, d'année en année, en Angleterre. A deux reprises différentes, ce fonctionnaire déclare qu'il n'y a probablement pas un autre pays au monde où le bétail soit aussi exempt de maladie, qu'au Canada.

Il est démontré que la tuberculose existe parmi le bétail anglais ; les cultivateurs écossais fournissent la preuve que le bétail irlandais n'est ni sain, ni vigoureux, ni profitable et, cependant, M. Hanbury demande à la Chambre des communes d'Angleterre de maintenir la législation existante sous prétexte qu'on ne pourra pas préserver le bétail anglais de la contagion si on admet le bétail canadien. Cela est aussi logique que si l'on prétendait que l'eau pure d'une source peut contaminer l'eau déjà polluée d'une rivière.

Il reste donc acquis que le gouvernement anglais, représenté par M. Hanbury, s'appuie sur un argument sans fondement pour exclure nos animaux du marché anglais et infliger des pertes aux expéditeurs canadiens.

Au cours de sa démonstration, M. Hanbury a prétendu qu'il était impossible de savoir s'il existe de la maladie dans les pays d'où viennent les animaux expédiés en Angleterre. Cette prétention ne peut pas s'appliquer au Canada où tout animal exporté subit une inspection minutieuse, d'autant plus que les gouvernements successifs du Canada ont offert au gouvernement anglais d'envoyer ici leurs meilleurs vétérinaires, pour se convaincre de l'absence absolue de toute maladie parmi les troupeaux du Canada.

En présence d'un pareil état de choses, je maintiens que la Chambre des communes du Canada devrait exprimer énergiquement son entière désapprobation.

Je constate chez les cultivateurs d'Ecosse une évidente disposition à appuyer les revendications du Canada. Plusieurs d'entre eux ont rappelé les grands sacrifices que nous avons faits pour l'empire ; à l'empressement que nous avons mis à venir à son secours, sans épargner ni notre sang, ni notre argent. Ils considèrent que le Canada est en droit d'attendre, sinon des faveurs de la mère patrie, du moins, un traitement plus équitable.

Notre position est inattaquable, et je considère que si le gouvernement pouvait s'appuyer sur une décision unanime de cette Chambre sur la nécessité d'abolir ces règlements vexatoires et préjudiciables, il pourrait agir plus efficacement auprès des autorités impériales.

L'an dernier, une résolution semblable à celle-ci fut votée, et on caressait alors l'espoir que nos représentants à la conférence des colonies réussiraient à obtenir quelque chose de la mère patrie. On pensait aussi que le Canada, en accordant à l'Angleterre la préférence commerciale que l'on sait, au profit de ses industriels, était en droit de demander à son tour, une concession en faveur de nos classes agricoles.

Ces espérances ne se pas réalisées. Je vois que la question a été soulevée à la conférence, mais elle paraît avoir provoqué peu d'intérêt ; d'après ce que j'ai pu voir, elle a été renvoyée à M. Hanbury, le président de la commission d'agriculture, à ce même personnage qui répondait à la délégation d'Edimbourg qu'il n'avait pas le droit de la

régler dans un sens ou dans l'autre, et qu'il fallait pour cela s'adresser à la Chambre des communes d'Angleterre.

A la page 41 du compte rendu des délibérations de la conférence coloniale, je trouve le passage suivant :

Les représentants du Canada désiraient soumettre à la conférence les articles de la loi qui décrètent que les animaux importés dans ce pays du Canada doivent être abattus au port d'arrivée. Il fut décidé cependant que la question n'offrait pas un intérêt général suffisant pour être traitée par la conférence et les arrangements furent faits pour qu'elle fut discuté privément avec le président de la commission d'Agriculture.

Ainsi, la question fut renvoyée à ce même M. Hanbury qui avait déjà déclaré et qui a répété depuis, qu'il était impossible d'accorder cette demande. Autant que je sache, nous n'avons eu aucun rapport sur ce qui s'est passé à cette réunion entre les représentants du Canada et le président de la commission d'agriculture, et cependant nous aurions intérêt à savoir d'un membre du gouvernement ce qui s'est passé à cette entrevue et quel a été le résultat de la discussion.

Si avant de donner avis de cette motion j'avais été plus exactement renseigné sur ce qui s'est passé à la conférence, il aurait peut-être été préférable de demander la production du rapport de la conférenec et de la discussion entre les représentants du Canada et M. Hanbury. Mais ces renseignements peuvent nous être fournis par les ministres qui sont ici. En attendant des explications sur l'état actuel de la question, sur l'attitude de M. Hanbury et sur celle du gouvernement anglais, je me contenterai de demander l'adoption de la motion que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, je considère que le temps et les circonstances se prêtent mal à la discussion de cette question : et si l'honorable député de Pictou (M. Bell) croit de son devoir d'insister sur sa motion, je serai obligé de demander à la Chambre de la repousser, et cela pour deux raisons. La première c'est que la manière dont elle est rédigée et la manière dont elle a été mise devant la Chambre en font indubitablement une motion de non-confiance dans le gouvernement. Nous la considérons comme telle et nous demandons aux partisans du gouvernement de la considérer comme telle. La seconde raison, c'est que la Chambre, il y a quelques jours, a adopté une résolution ordonnant la production des documents se rapportant à cette question. Mon honorable ami, sans attendre la production de ces documents cherche à provoquer une discussion immédiate ; mais je ne crois pas que la Chambre soit en état de la discuter en pleine connaissance de cause, avant que ces documents soient produits. Si après qu'ils auront été rendus publics, on est d'opinion que le gouvernement n'a pas fait tout son devoir auprès des autorités impériales pour amener une solution de la question, alors la Chambre pourra juger utile de faire quelque chose de plus. Mais tant que ces documents n'auront pas été produits—et ils le seront prochainement—je maintiens qu'il n'est pas opportun d'engager une discussion.

M. SPROULE : M. l'Orateur, l'honorable ministre des Finances vient d'exposer très brièvement deux raisons qui me paraissent bien anodines pour refuser de discuter cette question à présent. Quelles sont ces raisons ? Le première c'est que le temps et les circonstances sont mal choisis, vus que les documents qui s'y rapportent ne sont pas encore produits. Cette raison pourrait paraître suffisante si nous ne venions pas dans un temps où les journaux nous apportent tous les matins les nouvelles du monde entier. Mais comme nous sommes parfaitement au courant de tout ce qui se passe, non seulement en Amérique, mais aussi en Angleterre, il n'est pas permis de prétendre que nous n'avons pas les renseignements suffisants pour discuter cette question. Il n'est donc pas raisonnable de prétendre que le temps est mal choisi.

La seconde raison du ministre c'est qu'il considère cette résolution comme une motion de non-confiance ; mais quand une résolution semblable était présentée par un de ses partisans, à la dernière session, le gouvernement l'accepta de très bonne grâce. Comment alors, peut-elle être déplacée aujourd'hui qu'elle est présentée dans des circonstances tout à fait identiques ? Si le gouvernement a pu l'accepter alors sans y voir un blâme, pourquoi ne fait-il pas la même chose à présent ? Il ne peut pas demander à un de ses partisans de le défendre pour obtenir du délai et alors, le ministre des Finances demande aux amis du ministère de repousser la résolution sous prétexte qu'elle implique un manque de confiance dans le gouvernement. C'est la plus mauvaise excuse que le gouvernement pouvait trouver. Le ministre des Finances ne dit pas un mot sur la question, mais il demande à sa majorité silencieuse—je ne dirai pas sa majorité brutale, comme disaient nos adversaires quand ils étaient dans l'opposition —de rejeter la résolution.

Cette question est très importante et intéresse au plus haut point la classe nombreuse des cultivateurs de ce pays, et a ce titre elle mérite la plus sérieuse attention et tous les efforts des amis du Canada, ici et à l'étranger.

L'honorable député de Pictou à fait un résumé très complet de la question. En 1892, on prétendait que deux animaux atteints de pleuro-pneumonie étaient arrivés en Angleterre, l'un sur le navire "Monkeston" et l'autre sur le navire "Huronian." Il en résulta que l'embargo fut décrété et qu'en 1896 un bill fut présenté et voté, par lequel l'exportation des animaux canadiens en Angleterre d'un Ecosse fut interdite, à

moins de les abattre au port d'arrivée dans un délai de dix jours. On donna comme raison la nécessité d'enrayer la maladie et de préserver les troupeaux d'Angleterre de la contagion. Au Canada et aussi en Ecosse, on prétendit que rien ne justifiait ces mesures de rigueur, vu qu'il existait des doutes sérieux sur la nature de la maladie de ces animaux. Le professeur Williamson, d'Edimbourg, une des plus hautes autorités du monde sur ces questions, déclara catégoriquement, après une enquête minutieuse, qu'il n'y avait aucune trace de pleuro-pneumonie. A cette époque, le gouvernement du jour eut à répondre à de violentes attaques pour n'avoir pas réussi à faire lever cet embargo. L'opposition d'alors prétendait que cette interdiction était due à la négligence du gouvernement qui ne faisait pas observer assez rigoureusement les règlements de la quarantaine entre les Etats-Unis et le Canada. Je me rappelle parfaitement que le directeur général des Postes (sir William Mulock) fulmina toute une après-midi contre le gouvernement et que plusieurs de ses amis imitèrent son exemple et accablèrent le gouvrenement de reproches et de sarcasmes.

On attribuait cette grande injustice au fait que le gouvernement n'avait pas fait son devoir. Plus tard, en 1896, une loi fut votée par le parlement anglais pour interdire l'entrée au pays du bétail canadien. L'interdiction existait antérieurement, mais en vertu d'un décret ministériel seulement, et c'est en 1896 que ce décret a été converti en une loi. C'est aussi en 1896, que le gouvernement actuel arriva au pouvoir. Nos honorables amis de la droite étaient-ils sincères en 1892, lorsqu'ils attribuaient l'embargo à l'insuffisance des règlements de quarantaine entre ce pays et les Etats-Unis ?

S'ils eussent été sincères, ils auraient essayé de rendre ces règlements plus sévères et empêché la maladie de nous être importée des Etats-Unis ou d'ailleurs, afin d'être en mesure d'insister plus fortement auprès de l'Angleterre pour faire lever l'embargo sur notre bétail. C'est tout le contraire qu'ils ont fait. Leurs faibles tentatives ont été sans succès. Le gouvernement a bien écrit à M. Hanbury, président de la commission d'agriculture en Angleterre, pour lui demander de lever cet embargo. Mais on lui a toujours répondu que la chose était impossible. On donne comme raison de ce refus le désir des autorités impériales d'empêcher les troupeaux de la mère patrie d'être contaminés, mais M. Hanbury lui-même a admis qu'il ne croyait pas à l'existence de maladies contagieuses parmi le bétail canadien ; il est donc bien évident, d'après la propre admission de ce monsieur, qu'il n'existe aucune raison valable pour justifier le maintien de cet embargo. Dans ce cas, pourquoi le maintient-on ? Si nous devons en croire les renseignements que nous possédons sur cette question, nous sommes forcés d'en arriver à la conclusion que cet embargo est maintenu uniquement pour protéger les cultivateurs anglais et écossais, qui veulent obtenir un marché plus avantageux pour leur propre bétail, et nullement dans le but de se protéger contre l'importation de maladies étrangères. Nous sommes justifiables d'en arriver à cette conclusion, en nous basant sur la réponse donnée par le président de la commission d'agriculture à une députation qui s'adressa à lui à Edimbourg en 1903.

Il prétend que l'arrêté en conseil avait été converti en une loi absolue adoptée par la Chambre des communes, à une époque où l'on s'efforçait de laisser croire que l'imtation du bétail canadien était de nature à contaminer le bétail anglais, et lorsque cette agitation ne rencontrait pas une aussi rigoureuse opposition que l'on aurait pu s'y attendre. Il ajouta :

Par conséquent, bien que le bétail canadien puisse être actuellement exempt de toute maladie—et je suis bien prêt à admettre que je crois qu'il en est ainsi,—je l'ai dit moi-même au ministre canadien et suis bien prêt à répéter la chose devant cette délégation—de même que le bétail américain, il n'y a que les animaux venant de ces deux pays que l'on a la permission d'abattre en Angleterre, et nul pays qui ne serait pas supposé être exempt de toute maladie pourrait faire la même chose. Il existe, à part cela, une autre raison pour justifier cette prohibition, et je la considère comme étant d'une grande importance. Il est possible qu'un pays soit exempt de maladie, mais on ne peut garantir combien de temps durera cet état de choses, et qu'arriverait-il si l'on permettait l'importation du bétail vivant, disons des deux pays actuellement exempts de maladie—le Canada et les Etats-Unis ? Le résultat inévitable serait que le prix du bétail anglais tomberait immédiatement au prix du bétail importé du Canada et des Etats-Unis.

Il est donc évident que le but véritable de M. Hanbury était de protéger le cultivateur anglais et écossais contre la concurrence et non contre le danger de la contagion. Quels efforts le gouvernement actuel a-t-il faits pour faire lever cet embargo ? Jusqu'à présent il a fait bien peu de chose.

Il est vrai qu'il a écrit quelques lettres et que le ministre de l'Agriculture a fait quelques représentations à M. Hanbury, mais tout cela n'a obtenu aucun résultat pratique. Nous avons la preuve évidente qu'il n'existe aucune maladie contagieuse parmi le bétail canadien. Des médécins vétérinaires font des rapports à cet effet depuis 1892. Tous les animaux canadiens abattus en Angleterre et en Ecosse depuis cette date, plus de 1,000,000, en sont encore une preuve éclatante. Jamais on n'a découvert un seul cas de maladie contagieuse. Nous pouvons donc affirmer sans crainte que la mère patrie n'a rien à redouter de l'importation du bétail canadien. M. Hanbury le reconnait lui-même et, malgré cela, nous n'avons pu encore obtenir de faire lever cet embargo.

Quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, ils ont prétendu que cet embargo avait été imposé par suite de la négligence de leurs prédéceseurs à faire observer rigou-

reusement les règlements de la quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis. Or, quel a été le premier acte du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ? Son premier acte a été de diminuer la sévérité des règlements. Il s'est rendu coupable de la faute qu'il reprochait si vivement à ses adversaires. Est-ce qu'une pareille conduite est de nature à convaincre le cultivateur canadien que le gouvernement actuel a ses intérêts à cœur ?

Avant 1892, le ministre de l'Agriculture ne se génait pas de déclarer que l'entrée du marché anglais n'était pas pour nous d'une bien grande importance, et je suis forcé de croire qu'il n'a pas changé d'avis sur ce point, si je dois le juger, lui et ses amis, par les demi-mesures qu'ils ont prises pour faire lever cet embargo sur le bétail canadien.

Quels sont ceux qui viennent à notre aide pour faire disparaître cet embargo M. Hanbury a décidé que 95 pour 100 du peuple anglais étaient favorable au maintient de l'embargo. En réponse à celà, je ferai remarquer que des requêtes signées par des personnes représentant pas moins de 8,000-000 de consommateurs, d'éleveurs et autres personnes intéressées, avaient été présentées au gouvernement anglais lui demandant de faire disparaître cette entrave au commerce. Nous avons également des alliés dans les cultivateurs et les éleveurs Ecossais, qui cherchent par tous les moyens à convaincre le gouvernement anglais que sa politique sous ce rapport est erronée et qui nous demandent de les aider. Ils nous disent ; nos intérêts sont identiques sur cette question ; faites un plus grand effort dans votre pays et nous allons faire la même chose de notre côté, afin de forcer le parlement anglais à comprendre que cet embargo est inutile, et qu'il est dans l'intérêt des cultivaturs Ecossais et du consommateur anglais de le faire disparaître. Nous avons des alliés puissants; ils sont prêts à se joindre à nous, ils insistent pour nous aider, et ils veulent que nous redoublions d'efforts.

Il y a quelque temps nous avons eu la conférence coloniale, et le premier ministre s'y est trouvé avec ses amis le ministre des Finances et le ministre de l'Agriculture. L'une des plus importantes questions discutées par la conférence fut la question des relations commerciales entre le Canada et la mère patrie. Qu'est-ce que ces messieurs ont dit sur cette importante question qui fut de nature à démontrer un désire sincère de leur part de faire lever cet embargo. Je ne crois pas que le premier ministre ou son collègue le ministre de l'Agriculture en aient parlé. Dans tous les cas, les journaux n'ont pas rapporté la chose. Est-ce là une preuve de leur désir sincère de protéger les intérêts des cultivateurs canadiens ? Ils avaient là une occasion unique de faire valoir nos prétentions sur cette question, en les appuyant sur des faits certains et faciles à trouver, ce qui leur aurait peut-être permis de faire lever cet embargo. Mais en autant que nous avons pu nous en assurer, ils n'ont rien fait. Ils ont traité cette question —j'allais dire avec mépris, mais je n'irai pas jusque-là.

Il existe un autre sujet sur lequel je désire dire quelques mots. Comment se fait-il que le ministre de l'Agriculture ne soit pas à son siège pour nous fournir les renseignements dont nous pouvons avoir besoin sur cette question ? Il existe depuis quelques années dans cette Chambre une habitude à laquelle il serait bon de mettre fin aussitôt que possible et d'une manière définitive. Au commencement de chaque session, deux ou trois ministres et plus, qui sont à la tête de ministères importants, qui devraient être à leurs sièges pour répondre aux questions qu'on veut leur poser, s'absentent. Le ministre de l'Agriculture est au Japon, je crois, Durant la dernière session il a été continuellement absent. J'ignore la cause de tous ces voyages. Il peut avoir été chargé d'une mission importante, mais, dans tous les cas, je crois qu'il ferait mieux de choisir un autre temps de l'année que celui durant lequel le parlement est en session, pour faire ses voyages. La rumeur veut, à tort ou à raison, que ces ministres s'absentent ainsi pour éviter de répondre aux questions embarrassantes qui pourraient être soumises à l'attention du parlement et dans lesquelles les ministres et le gouvernement sont vivement intéressés.

Si c'est là la raison de leur absence, il vaudrait mieux le savoir, afin d'y mettre un terme. Il est absolument important que durant la session les ministres soient à leurs sièges et en état de répondre aux questions. Actuellement, deux ministres sont absents. Quant au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) il est possible qu'on lui ait confié une mission importante ; mais il me semble que l'on aurait pu envoyer quelqu'un à sa place ou qu'il aurait pu choisir un autre temps pour faire son voyage, et se donner la peine de prendre part à la session. Il faut mettre fin à cet état de choses. La présence des ministres est nécessaire dans cette Chambre, pour nous fournir les renseignements dont nous avons besoin et nous permettre de discuter intelligemment les questions soumises à l'attention du parlement. Quand nous posons des questions, on nous répond que, vu l'absence du ministre, elles ne peuvent être fournies, et qu'il faut attendre son retour. Mais quand le ministre est de retour, la session est terminée et ces renseignements demandés dans l'intérêt public ne peuvent être obtenus. Pour les raisons que je viens d'énumérer, je me crois justifiable d'appuyer la motion de l'honorable député de Pictou (M. Bell). Je soumets que le gouvernement ne devrait pas prétendre qu'il s'agit ici d'une motion de non confiance. S'il le fait, c'est son affaire, mais cet argument ne sera qu'un prétexte de de sa part pour forcer ses partisans à se rallier.

M. McLEAN : Il est possible qu'il s'agisse ici d'une motion de non confiance, mais ce qu'il y a de certain, c'est que le gouvernement nous a donné aujourd'hui une preuve évidente du peu de confiance qu'il possède dans ses propres forces. Il n'est pas prêt à défendre sa conduite sur cette question, et il a raison, car il a fait preuve de la plus grande faiblesse dans toute cette affaire. Les ministres ont prétendu qu'ils étaient favorables à un traitement différentiel en faveur de l'Angleterre. Mais, de notre côté, si nous voulons obtenir des avantages réciproques il faut les demander. Si nous voulons vanter les douceurs de l'impérialisme, comme l'ont fait certains membres de la droite, il faut le faire honnêtement, en y mettant de la sincérité. Ils se rendent à la conférence coloniale pour y discuter les questions qui intéressent les intérêts de l'empire et son commerce, et une fois là ils déclarent qu'ils n'ont aucune proposition à faire, S'ils veulent aboutir à quelque chose, ce n'est pas là le moyen à prendre. Si les honorables ministres se rendaient à cette conférence pour y discuter des questions qui intéressaient le Canada, ils devaient soutenir ses intérêts avec vigueur. Existe-t-il la moindre preuve qu'ils ont exposé leur cause avec vigueur devant la conférence? Au contraire, ils se sont rendus là sans avoir le moindre argument à faire valoir. Si le peuple anglais doit nous accorder un traitement privilégié, il s'attend à ce que nous le demandions et à ce que nous exposions notre cause. Nous pouvons bien dire que nous sommes des partisans de l'idée impérialiste et que nous sommes prêts à nourrir l'empire—et je crois que le Canada est capable de faire la chose—mais nous devons ajouter que nous sommes disposés à prendre notre part de responsabilité quant à ce qui concerne la protection de l'intégrité de l'empire. Je diffère d'opinion avec l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui prétend que sous certains rapports nous sommes anglais, mais que nous devons bien nous garder de le dire. Nous sommes anglais et notre désir est de promouvoir les intérêts de l'empire et de son commerce. Mais, quand nous disons que nous sommes prêts à prendre notre part dans le commerce de l'empire, nous devons ajouter que nous sommes également prêts à le défendre.

Les honorables membres de la droite n'ont pas crû devoir prendre cette position ; comme vient de faire remarquer l'honorable député (M. Sproule), ils n'ont pas trouvé la moindre proposition à faire devant cette conférence. Ils se sont contentés d'un vote de remerciements. Quel résultat les cultivateurs canadiens espèrent-ils obtenir, en envoyant pour les représenter des hommes qui agissent ainsi ? Comme parti, les libéraux n'ont jamais essayé de préconiser les relations commerciales du Canada avec le reste de l'empire. Ils se disent libre-échangistes, et, cependant, dans l'opposition comme au pouvoir, ils ont toujours consacré toute leur

M. SPROULE.

énergie à développer nos relations commerciales avec les Etats-Unis, ce pays protectionniste par excellence. Etant libre-échangistes, c'était à eux qu'il appartenait de développer nos relations commerciales avec la mère patrie. Mais ils n'ont jamais vu le salut du Canada ailleurs qu'aux Etats-Unis, ce pays qui nous jalouse et qui s'efforce de nous enlever la première place sur le marché anglais. Il n'est donc pas surprenant, lorsqu'une proposition de cette nature est soumise à la Chambre, de les entendre dire qu'il s'agit d'un vote de non confiance et de les voir essayer, par ce moyen, d'éviter de justifier leur conduite.

J'ai l'espoir de voir grandir encore le commerce qui existe entre le Canada et l'Angleterre. Mais pour obtenir ce résultat il nous faut exposer clairement nos besoins et dire à l'Angleterre : " accordez-nous un traitement commercial privilégié et nous saurons prendre notre part dans la défense de l'intégrité de l'empire." Cela n'a jamais été dit par les honorables membres de la droite. Cependant, c'est là l'attitude que l'Angleterre espère nous voir prendre. Quel a été le sujet de la discussion hier dans la Chambre anglaise ? C'est que les colonies devraient être prêtes à contribuer pour leur part à la défense de l'empire. C'est ce sentiment qui règne aujourd'hui en Angleterre. Je suis convaincu que le peuple anglais est prêt à sacrifier ses idées libre-échangistes, s'il peut constater que les colonies sont prêtes à se joindre à lui pour favoriser des relations commerciales privilégiées avec l'empire. Cette idée doit réussir, mais il faut pour cela qu'elle soit soutenue vigoureusement, par des hommes qui ont foi en son succès. Nous avons eu non seulement l'admission du député de Labelle (M. Bourassa), mais nous avons encore entendu le premier ministre déclarer dans cette Chambre que, vu les difficultés soulevées par la question des droits de la France—sur certaines parties de l'île—il ne valait pas la peine pour le Canada de chercher à faire entrer Terre-Neuve dans la Confédération. La véritable qualité d'un homme d'état, M. l'Orateur, consiste, non pas à éviter les difficultés, mais bien à chercher à les résoudre. Aujourd'hui, la seule réponse que nous pouvons arracher au gouvernement, c'est qu'il s'agit d'un vote de non confiance. Mais attendons que les documents soient produits et alors il sera bien forcé d'agir.

Je sais que le peuple de ce pays est favorable à l'établissement de relations commerciales entre les différentes parties de l'empire, et que des concessions réciproques doivent être faites pour en arriver à ce résultat. C'est avec ces dispositions d'esprit que nous devons nous adresser à l'Angleterre, pour lui dire que nous formons partie de l'empire, que nous voulons commercer avec l'empire et le nourrir, et ce n'est que par ce moyen que nous réussirons à atteindre le but que nous avons en vue.

Comme je l'ai déjà dit, le peuple anglais commence à comprendre, de plus en plus, que

l'empire forme un tout et qu'il doit être indépendant des pays étrangers quant à ce qui concerne son approvisionnement. Je suis convaincu que l'empire peut être indépendant et qu'il peut compter sur ses colonies, et en particulier sur le Canada, pour lui fournir tout le grain et tous les animaux de boucherie dont il peut avoir besoin pour sa consommation. C'est au Canada que l'Angleterre s'adressera plus tard pour obtenir tout cela, mais elle n'adoptera cette ligne de conduite que lorsque les représentants de notre pays se seront rendus à Londres avec une politique bien définie, et qu'ils auront dit à la mère patrie: " Nous nous attendons à recevoir quelque chose de vous, nous vous avons donné quelque chose, et nous voulons obtenir des avantages en retour." La plus grande bévue qui ait jamais fait l'objet d'un débat dans cette Chambre est certainement le tarif différentiel. Sa faiblesse consistait à accorder un privilège et à déclarer qu'on ne demandait rien en retour. Le cultivateur canadien veut avoir quelque chose en retour de ce qu'il donne. Il n'a pas de faveur à faire à personne. Quand le gouvernement aura adopté cette politique, et aura démontré qu'il est désireux de promouvoir le commerce de l'empire, il pourra alors dire au gouvernement anglais, avec chance de succès: " Comme vous n'avez aucune raison valable pour maintenir cet embargo sur notre bétail, veuillez le faire disparaître." Mais tant qu'il n'y aura pas plus de vigueur dans notre politique vis-à-vis de l'empire; tant que nous n'aurons pas resserré les liens qui nous unissent et résolu de tourner tous nos efforts vers un but commun, nous ne pourrons espérer réussir.

Je crois me faire l'interprète des cultivateurs en affirmant que, dans tout le cours des affaires, le gouvernement a fait preuve de négligence.

M. J. ROBINSON (Elgin-ouest) : J'espérais que quelque ministre allait nous expliquer la situation actuelle et nous dire si le gouvernement a tenté tous les efforts possibles auprès du gouvernement anglais, afin de lui prouver qu'il n'y a réellement pas lieu de s'alarmer au sujet de l'importation du bétail canadien, puisqu'il n'existe absolument aucune maladie infectieuse parmi nos bestiaux. Voilà un fait parfaitement admis, et cependant le gouvernement anglais refuse l'admission à nos bestiaux. Que le gouvernement canadien se donne la peine de poser la question d'une façon convenable au gouvernement anglais ; qu'il lui dise qu'il y a unanimité sur ce point au Canada, et le gouvernement anglais, j'en suis sûr, reviendra sur sa décision. Sans doute, M. Hanbury représente les cultivateurs anglais, et avant que l'honorable député d'York-est (M. Maclean), ait chance de voir son avis adopté, il lui faudra, d'abord, amener au pouvoir un nouveau gouvernement en Angleterre. C'est devant le gouvernement de la Grande-Bretagne qu'il doit aller faire entendre le langage qu'il nous tient ici. Qu'il lui dise que le Canada est prêt à abattre les barrières et à admettre en franchise au Canada les produits de l'industrie anglaise, tout comme nous demandons à l'Angleterre de donner libre accès sur ses marchés à nos propres produits.

C'est alors seulement qu'il sera en lieu d'apporter des arguments convaincants à l'appui de sa thèse. Nos ministres, à mon avis, ne sauraient trop énergiquement et trop carrément déclarer aux autorités impériales qu'il n'existe pas de maladie infectieuse parmi nos bestiaux. Le gouvernement doit nous dire s'il a tenté tous ses efforts dans ce sens, s'il a fait les représentations voulues, et s'il est en lieu d'espérer que M. Hanbury revienne sur sa décision. Il est hors de doute qu'avant longtemps il y aura un changement de gouvernement en Angleterre; puisque le résultat de toutes les élections complémentaires tourne en faveur de l'opposition; et la raison de ces revers, à mon avis, il faut la chercher dans le régime protectionniste assez prononcé que le cabinet a adopté en frappant de droits la farine et le blé. Je le répète, il y aura bientôt un changement de gouvernement en Angleterre. A titre de cultivateur, je pense qu'il faudrait prouver au peuple anglais que nous tenons à commercer avec lui, à l'approvisionner de céréales et de produits agricoles, et cela à bon marché.

J'ai moi-même traversé l'Atlantique pour aller vendre en Angleterre des bestiaux, produits de mon exploitation agricole, et je sais qu'il y a perte de $10 à $15 sur le prix de ces bestiaux, par suite de l'obligation de les abattre aux ports anglais. Quelquefois ces animaux, perdent en valeur $10 ou $12, au cours du trajet, et cela en raison du régime auquel ils sont soumis ; or, s'il était possible, à leur débarquement en Angleterre, de les vendre aux herbagers, qui les engraisseraient, nous ne perdrions guère plus de deux ou trois dollars par tête de bestiaux, tandis qu'aujourd'uhi la perte s'élève à $10 ou $15. A mon avis, les cultivateurs canadiens ne devraient expédier en Angleterre que des bestiaux prêts pour la boucherie, et de pareils animaux ne devraient pas perdre de leur valeur, à moins qu'il ne soit impossible de leur donner une nourriture convenable à bord des vaisseaux. Nos cultivateurs ne devraient pas expédier de bestiaux destinés à l'engraissement, mais bien ceux qui sont prêts pour la boucherie ; et alors, s'il faut les abattre à leur débarquement de l'autre côté de l'Atlantique, la perte en valeur serait moins sensible. Les cultivateurs canadiens exigent à bon droit que le gouvernement tente tous ses efforts pour engager M. Hanbury à lever l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux. Nos ministres ont vu M. Hanbury ; ils le connaissent assez intimement et s'ils employaient auprès de lui toute la force de persuasion et l'éloquence qu'ils savent si bien déployer ici, ils réussiraient certainement à le convaincre

que nous avons droit à la libre admission de nos bestiaux.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : Je désire présenter à la Chambre quelques observations au sujet de la question soulevée par le député de Pictou (M. Bell). A mon avis, le gouvernement fait preuve de trop d'autocratie dans son attitude sur cette question. Voici une résolution qui intéresse le pays tout entier. A l'époque où l'opposition actuelle siégeait à votre droite, M. l'Orateur, cette même question est mainte et mainte fois revenue sur le tapis, de session en session.

L'opposition, à cette époque, prétendait que si l'interdiction de nos bestiaux canadiens n'avait pas été levée, cela tenait à l'incurie du gouvernement d'alors. On se le rappelle, on demandait à cor et à cri au peuple de censurer le gouvernement, parce qu'il n'avait pas tenté de plus sérieux efforts pour engager les autorités impériales à lever cette interdiction. Or, voilà qu'aujourd'hui le gouvernement nous dit d'attendre en patience ; que, puisqu'on a demandé le dépôt de ces documents, ils seront bientôt sur le bureau de la Chambre. Si je ne me trompe, c'est la semaine dernière qu'on a demandé le dépôt des documents relatifs à cette importante question et, à moins qu'ils ne soient fort volumineux, ils devraient déjà être sur le bureau, de façon à ce que nous puissions discuter la chose en connaissance de cause ; et pour cela, il nous faut des renseignements circonstanciés ; il faut savoir quelle attitude les représentants du gouvernement ont adoptée, à l'époque de la conférence impériale, et ce qu'ils ont fait depuis.

Voilà longtemps que cette question agite l'esprit public en Angleterre et elle l'agite encore actuellement ; or, il me semble que c'est le devoir du gouvernement de fournir ces renseignements à la Chambre avec toute la célérité voulue. A moins qu'il n'ait été impossible de faire copier ces documents à temps, en raison de leur caractère volumineux, on aurait dû les avoir déposés sur le bureau le lendemain ou le surlendemain de la demande de dépôt, et ici c'est sur le gouvernement que retombe le blâme.

Quels sont les deux faits sur lesquels l'honorable député (M. Bell) appuie son argumentation et sa censure du gouvernement sur la question? D'abord, il dit :

La Chambre regrette que les efforts des représentants du Canada à la conférence coloniale, pour obtenir le redressement de ce grief ou une promesse dans ce sens, aient complètement échoué.

J'ai sous les yeux le rapport officiel déposé sur le bureau de la Chambre des communes en Angleterre, rapport où se trouvent consignés les délibérations des premiers ministres des colonies, et voici tout ce que j'y trouve à ce sujet :

Les représentants du Canada ont tenu à saisir la conférence de la question se rattachant à la loi sous l'empire de laquelle les bestiaux sur pied importés du Canada dans ce pays doivent être abattus au port de débarquement. On a, toutefois, jugé—

J'appelle l'attention de la Chambre sur ce qui suit :

—que la question n'offrait pas un caractère d'intérêt assez général pour qu'elle fût débattue par la conférence, et il fut convenu qu'elle serait discutée privément avec le président du conseil de l'Agriculture.

C'était pourtant là une question de sérieuse importance pour le Canada. Aux yeux du parti aujourd'hui au pouvoir, à l'époque où il était dans l'opposition, cette question avait tellement d'importance qu'il demanda au pays de condamner le gouvernement conservateur pour n'avoir pas obtenu la levée de l'interdiction qui pesait sur les bestiaux canadiens. Voici ce que je lis, à la page précédente :

Outre les questions de nature commerciale, dont il avait été donné avis préalable, deux questions furent soumises à la conférence : celle du système métrique des poids et mesures et celle des taxes postales dont sont frappés les journaux et les revues.

A mon avis, la question de l'interdiction des bestiaux canadiens est de bien plus haute importance que celles se rattachant à l'adoption du système métrique ou à l'abaissement de la taxe postale sur les journaux. Or, nos représentants à la conférence impériale ont cru devoir consacrer tout leur temps à la délibération de cette résolution, que l'on adopta :

Qu'il importe d'adopter l'usage du système métrique des poids et mesures dans tout l'empire, et les premiers ministres demandent aux gouvernement représentés à cette conférence de mettre à l'étude la question de l'adoption de ce système à brève échéance.

A mes yeux, la question de l'interdiction du bétail canadien a tout autant d'importance que celle de l'inauguration du système des poids et mesures. Etablir au Canada l'usage du système métrique, est sans doute une excellente réforme, en théorie, réforme importante aux yeux des hommes distingués réunis à Londres de tous les coins de l'empire afin de discuter ces questions ; mais, quant à nos représentants, leur mission était de se faire les champions des intérêts du Canada, et ils auraient dû faire comprendre à leurs collègues au sein de la conférence impériale qu'aux yeux du Canada, la question de la levée de l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux est d'une toute autre importance que l'inauguration du système métrique ou celle de l'abaissement de la taxe postale en faveur des journaux venant d'Angleterre. J'en conviens, en théorie, l'adoption du système métrique et l'abaissement de la taxe postale sur les journaux anglais venant aux colonies, sont d'importantes réformes; mais, lorsque l'autre question s'est présentée, quelle attitude le chef du cabinet (le très honorable sir Wilfrid Laurier) a-t-il

prise? Pour le coup, il lui eût été facile, grâce à cette éloquence si persuasive que tout le monde lui reconnaît, d'engager ses collègues au sein de la conférence à envisager la question comme l'une des plus importantes que l'on pût soumettre à la considération de cette assemblée.

Naturellement, à cette époque, les membres de la conférence et surtout les représentants du gouvernement anglais se sont dit : " Pourquoi tant se préoccuper de pareille question ? Après tout, il ne s'agit que d'une question de commerce entre le Canada et le Royaume-Uni. Les Canadiens, du reste, se dirent-ils, finiront par tout nous accorder sur ce point sans rien demander en retour." Voilà, je le répète, ce qu'ils pensaient dans leur for intérieur. Et ils ajoutèrent : " Refusons-leur ce privilège, comme nous leur avons jadis refusé la préférence en matière commerciale, et ces braves Canadiens ne souffleront mot; ils s'en retourneront dans leurs pénates heureux et contents, racontant à leurs compatriotes qu'ils leur ont obtenu l'établissement du système métrique et l'abaissement de la taxe postale sur les journaux ; puis les Canadiens opineront du bonnet et s'écrieront en chœur : " Quel bon gouvernement nous avons donc ! Comme nos ministres nous ont bien représentés à la conférence impériale ! " Cependant, ce n'est pas encore tout. La motion ajoute :

La Chambre regrette que le gouvernement n'ait pas réussi, par voie de remontrances plus énergiques ou d'autres démarches efficaces, à trouver moyen d'obtenir la révocation des restrictions injustes qui entravent la vente des bestiaux canadiens en Grande-Bretagne.

Il me semble que le gouvernement ne devrait pas se contenter de nous donner cette banale réponse : " Attendez que les documents aient été déposés sur le bureau !" La Chambre a droit de s'attendre à autre chose. Avec toute la déférence due au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) je me permettrai de lui faire observer qu'on serait en lieu de supposer qu'il n'est pas en mesure de nous dire quelles démarches le gouvernement a faites à ce sujet. On dirait qu'il est impuissant à justifier l'attitude adoptée. Le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) est absent du pays en ce moment et, à ce sujet, je ne puis qu'abonder dans le sens du député de Grey-est (M. Sproule) quand il a déclaré, ces jours derniers, qu'il est vraiement fâcheux que deux ministres, chargés de la direction de deux ministères si importants, brillent par leur absence en ce moment. Etait-il donc d'urgence que le ministre de l'Agriculture s'en allât au Japon, précisément à la veille de l'ouverture du Parlement, au moment même où, de concert avec tout le pays et la députation, le Gouvernement savait parfaitement que des questions de haute importance se présenteraient devant la Chambre et que le ministre des Finances—cela soit dit sans aucun esprit d'hostilité envers l'honorable ministre—se bornerait à prendre la parole pour nous dire : " Il faudra attendre le retour du ministre de l'Agriculture ou que les documents soient sur le bureau."

Ce n'est pas la réponse que nous sommes en droit d'attendre du cabinet, sur une aussi importante question. Le Gouvernement connaît le contenu de ces documents; il sait quels efforts a tentés le ministre de l'Agriculture, si toutefois il a fait pareils efforts, afin de faire lever l'interdiction en question. Les ministres ont, sans doute, délibéré cette question; la chose ne saurait être un secret d'Etat; c'est une question d'une importance nationale, et voilà pourquoi nous leur demandons de nous dire quelle initiative ils ont prise. Nous les adjurons de dire franchement à la Chambre qu'ils ont adopté telle ou telle mesure; qu'ils se sont abouchés tout dernièrement avec les autorités impériales et que, dans tous les cas, ils ont tenté quelque effort pour faire redresser ces griefs dont nous sommes en juste lieu de nous plaindre. On dirait que le ministre des Finances ignore ce qui s'est passé, et tout donne lieu de supposer que le Gouvernement n'a absolument rien fait. Eh bien, il est temps que la Chambre le sache; il est temps, dis-je, que nos populations agricoles et les marchands de bestiaux sachent si réellement le gouvernement a tenté quelque effort dans le sens indiqué par la motion. Si les ministres n'ont rien fait, eh bien, que la Chambre, les cite à son tribunal et les condamne, puisqu'à l'époque où ils étaient dans l'opposition, ils nous ont mainte et mainte fois condamnés pour prétendue négligence en pareille matière, et si, vraiment, ils ont marché sur nos traces, alors, que l'anathème qu'ils ont si souvent lancé contre nous retombe sur leur tête.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je dois un mot de réponse à la fort légitime demande formulée, il y a un instant, par le député d'Elgin-ouest (M. Robinson). Le Gouvernement, dit-il, devrait éclairer la Chambre au sujet des efforts que nous avons tentés, au cours de notre séjour en Angleterre, l'été dernier, afin d'obtenir le redressement du grief dont se plaint l'honorable député, et dont la Chambre est maintenant saisie. L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) vient de nous signaler ce qui s'est passé au cours des délibérations de la conférence impériale. Les ministres canadiens ont saisi la conférence de la question dont il s'agit en ce moment. Si le député d'Elgin-ouest veut bien consulter le rapport que le gouvernement anglais a dernièrement déposé sur le bureau, il y trouvera le compte rendu des délibérations de la conférence à cet égard. L'honorable député le sait sans doute, ce rapport ne contient pas le compte rendu textuel des débats, mais seulement le sommaire des délibératons de la conférence, et à la page 41 il pourra, entre autres choses, lire ce qui suit, à ce sujet :

Les représentants du Canada ont tenu à saisir la conférence de la question se rattachant à la

loi sous l'empire de laquelle les bestiaux sur pied, importés du Canada dans ce pays, doivent être abattus au port de débarquement. On a, toutefois, jugé que la question n'offrait pas un caractère d'intérêt assez général pour qu'elle fut débattue par la conférence, et il fut convenu qu'elle serait discutée privément avec le président du conseil de l'Agriculture.

L'honorable député vient de nous dire qu'à son avis, on n'a pas attaché à cette question l'importance qu'elle mérite. La conclusion qu'il tire des faits n'est pas légitime. Si la conférence n'a pas discuté à fond cette question, c'est qu'elle n'intéressait que le Canada ; et voilà ce qui la distingue des deux autres questions se rattachant tant à l'établissement du système métrique qu'à l'abaissement de la taxe postale sur les journaux, qui toutes deux intéressent toutes les colonies de l'empire, tandis que la question relative à l'interdiction des bestiaux n'intéresse que le Canada. Comme résultat de nos représentations, l'extrait que je viens de citer prouve que la question est venue sur le tapis devant la conférence, mais qu'on ne l'a pas mise à l'étude ni en délibéré, et qu'il a été décidé, séance tenante, qu'elle serait discutée par les représentants du Canada et le conseil de l'agriculture. C'est ce qui fut fait. Le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) n'était pas en Angleterre à cette époque ; or, le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock), qui s'intéresse vivement aux choses de l'agriculture, reçut mission, de ma part et de celle de mes collègues, de discuter la chose avec M. Hanbury et le conseil de l'agriculture. Ces jours derniers, la Chambre a été saisie de cette question, à l'occasion d'une motion présentée par le député de Labelle (M. Bourassa), demandant le dépôt des documents se rattachant à l'affaire. Le dépôt de ces documents se fera au cours même de cette semaine. J'espère qu'avant lundi prochain, ces renseignements seront sur le bureau, et alors la Chambre sera en mesure de juger si nous avons, oui ou non, fait notre devoir. Tant que la Chambre n'aura pas ces documents sous les yeux, il ne serait pas loyal, il me semble, de demander l'adoption de la motion à l'étude. Quand l'auteur de la proposition (M. Bell) a donné avis de sa motion, nous l'avons prié de ne pas la présenter à titre d'amendement au budget des dépenses, puisque ainsi il eût été impossible de lui faire subir aucune modification.

L'honorable député a jugé bon de suivre une autre ligne de conduite, comme il en a, du reste, le droit incontestable. Le dépôt de ces documents n'a pas subi de retard illégitime ; nous en sommes à la deuxième semaine des travaux de la session ; dans quelques jours, ces renseignements seront soumis à la Chambre, et l'honorable député aurait agi avec plus de loyauté, en nous accordant un délai légitime pour le dépôt de ces documents. Cependant, sans attendre le dépôt des documents qui l'eussent mis au courant des faits et des efforts tentés, ainsi que des négociations intervenues entre les représentants du Canada et le conseil de l'agriculture d'Angleterre, l'honorable député (M. Bell) demande à la Chambre de déclarer, par son vote, que les efforts tentés par les représentants du Canada à la conférence impériale pour obtenir le redressement de ces griefs ont abouti à l'avortement le plus complet, ou que ces représentants n'ont pas même essayé d'obtenir le redressement des griefs en question. Que nous soyons dignes de censure pour n'avoir pas tenté d'efforts dans un but quelconque, passe encore, mais nous blâmer d'avoir échoué dans nos efforts, voilà qui n'est certes pas conforme aux règles de la loyauté. Pour citer le texte même de l'amendement :

Que la Chambre regrette que le gouvernement n'ait pas réussi, par voie de remontrances plus énergiques ou d'autres démarches efficaces, à trouver le moyen d'obtenir la révocation des restrictions injustes qui entravent la vente des bestiaux canadiens en Grande-Bretagne.

Lorsque les documents demandés auront été déposés sur le bureau, si l'honorable député constate que le Gouvernement n'a pas fait son devoir, alors il sera en lieu de renouveler sa motion; mais, en l'absence de documents qui permettent à la Chambre de juger des faits, on ne doit pas espérer qu'elle adopte pareille motion. Le député de Greyest (M. Sproule) nous dit que la motion ne demande pas la déchéance du gouvernement; mais, alors, que signifie-t-elle? Il arrive que certaines motions ne demandent pas explicitement la déchéance du cabinet, et par le passé, non pas sous le régime actuel, mais sous des administrations précédentes, on les a acceptées sous la forme même que revêt la motion à l'étude. Or, ici on déclare carrément que le gouvernement est digne de censure, et adopter pareille motion reviendrait à présenter l'autre joue à celui qui vous a soufflété. Il n'y a donc pas d'alternative ici. La motion demande notre déchéance, pour avoir manqué d'obtenir, affirme-t-on, le redressement de griefs que nous aurions dû obtenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'auteur de la motion semble plutôt préoccupé de censurer le gouvernement que d'obtenir l'admission de nos bestiaux en Angleterre.

Le PREMIER MINISTRE : En effet, comme le fait à bon droit remarquer mon collègue (M. Blair), l'honorable député semble avoir plus à cœur de condamner le cabinet que d'obtenir la révocation de l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux en Angleterre.

On a fait allusion au fait que mon collègue, le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) est absent de la Chambre. J'en conviens, s'il incombe aux simples députés de faire acte de présence aux délibérations

de cette Chambre, cette règle s'impose avec encore plus de force aux ministres. Il est, toutefois, des circonstances qui autorisent des députés à s'absenter, et qu'on le remarque bien, en parlant ainsi je désire éviter toute allusion de nature personnelle et je ne vise aucun député en particulier. Mon collègue, le ministre de l'Agriculture, est en ce moment au Japon, où il est chargé d'une excellente mission. Nous avons expédié certains articles destinés à figurer à l'exposition qui vient de s'ouvrir dernièrement dans ce pays. Nous espérons être en mesure de développer notre commerce avec le Japon; or nous avons jugé de la plus haute importance d'y dépêcher un représentant du gouvernement, et cela afin d'obtenir notre part légitime du commerce qui va toujours croissant entre l'Orient et l'Occident. Voilà pourquoi le ministre de l'Agriculture est absent de la Chambre aujourd'hui. Toutefois, il sera bientôt de retour au pays. La session, je l'espère, ne durera pas jusqu'à ce que la neige ait de nouveau blanchi le sommet de nos montagnes; mais, à tout événement, le ministre de l'Agriculture, longtemps avant la prorogation, sera de retour au sein de cette Chambre, prêt à répondre à toutes les questions qu'on lui posera. Il nous apportera, j'espère, du Japon l'heureuse nouvelle qu'il a bien utilisé son temps et que son voyage sera fertile en bons résultats pour le pays.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Le ministre des Finances a demandé à ses partisans de repousser l'amendement à l'étude et de se rappeler que cette proposition touche aux intérêts d'une importante partie de la population de ce pays. Il est fort singulier que, même aujourd'hui, les documents se rattachant à la conférence impériale n'aient pas encore été déposés sur le bureau. Dès l'ouverture même du parlement anglais, ces documents ont été déposés sur le bureau, et n'eût été ce fait, le parlement du Canada serait encore dans l'ignorance la plus profonde au sujet de ce qui s'est passé au cours de cette conférence. Pareille négligence est tout à fait inexcusable. Nous savons, grâce aux documents soumis au parlement impérial, qu'au cours de la conférence, la question relative à l'interdiction de nos bestiaux a été renvoyée à une conférence entre les représentants du Canada et le conseil de l'agriculture de l'Angleterre. Pour le coup, on aurait dû avoir déjà déposé sur le bureau de la Chambre tous les documents relatifs à cette affaire. Sans le rapport déposé sur le bureau de la Chambre des communes en Angleterre, nous ignorerions encore qu'il y a eu une conférence de ce genre entre nos représentants et le président du conseil de l'agriculture. Nous savons maintenant qu'il y a eu une conférence de ce genre ; or, pourquoi n'a-t-on pas déposé sur le bureau les documents se rattachant à cette question ? Le premier ministre et le ministre des Finances nous disent d'attendre encore une ou deux semaines. Nous avons attendu. Le premier jour de la session, le député de Labelle (M. Bourassa) inscrivît au feuilleton de la Chambre un avis dans ce but et, le lundi suivant, il a été voté une motion, demandant le dépôt de ces documents. Or, abstraction faite de toute motion, le gouvernement avait le devoir de porter à la connaissance de la Chambre les délibérations de la conférence impériale et de déposer sur le bureau les documents se rattachant à cette question. Après tout ce que le Canada a fait pour l'empire, pourquoi donc nos représentants n'ont-ils pas tenté quelque effort pour agiter l'opinion populaire en Angleterre, afin d'engager le cabinet et la Chambre des communes d'Angleterre à lever l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux. M. Hanbury a déclaré à la Chambre des communes que cette interdiction avait pour but de protéger les éleveurs de bestiaux de réserve en Angleterre, contre l'importation d'animaux de prix inférieur de provenance canadienne.

A quoi donc cette conférence impériale a-t-elle abouti en fin de compte ? Pourtant, jamais le peuple canadien et les populations des colonies n'ont eu plus de brillante occasion de conclure quelque convention avec la Grande-Bretagne, soit sous la forme d'un régime de commerce privilégié soit sous celle de la révocation de l'interdiction dont on a frappé nos bestiaux importés en Angleterre ? Tous les travaux de cette conférence se résument à l'établissement du système métrique et à l'abaissement de la taxe postale sur les journaux expédiés d'Angleterre.

Le gouvernemnt s'est, en outre, rendu coupable d'une autre omission. M. Austin Chamberlain, qui a déposé sur le bureau de la Chambre des communes en Angleterre les documents se rattachant à la conférence, a déclaré qu'il aurait été bien aise de publier le compte rendu des délibérations de cette conférence dans toute leur intégrité; et que si on a supprimé les opinions formulées par les premiers ministres des colonies, c'est par déférence pour l'avis exprimé par quelques-uns des intéressés. Quelles opinions notre premier minstre a-t-il exprimées?

De quelle nature sont ces opinions qu'on a retranchées du compte rendu des délibérations publié par le gouvernement anglais et que celui-ci aurait volontiers livrées à la publicité, n'eût été le désir en sens contraire exprimé par les premiers ministres des colonies? Nous avons droit d'exiger de nos représentants à cette conférence qu'ils nous disent la nature des propositions formulées par eux, si toutefois ils en ont émises, abstraction faite du rapport soumis au parlement anglais. Dans tous les cas, nous avons droit qu'on nous communique les quelques documents déposés sur le bureau de la Chambre des communes en Angleterre.

Le premier ministre et le ministre des Finances trouvent matière à critique dans le

mode de procédure suivi par le député de Pictou. N'est-ce pas le mode de procédure adopté l'année dernière, par les députés ministériels eux-êmes, lorsque le député de Labelle proposa une motion rédigée presque dans les mêmes termes que celle-ci, motion que le gouvernement adopta comme l'expression de sa propre opinion sur cette question? Voici la teneur de cette motion:

Que le gouvernement anglais ayant été mis en possession de preuves établissant que rien ne l'autorise à appliquer aux bestiaux canadiens la loi concernant les maladies contagieuses des animaux (en grande-Bretagne), cette Chambre regrette que l'on continue d'appliquer aux bestiaux de provenance canadienne les prescriptions de cette loi, ce qui empêche la vente de ces animaux en Angleterre à des prix légitimes et nuit au commerce du bétail canadien sur tous les marchés étrangers. Que cette Chambre espère que le gouvernement du Canada profitera de l'occasion favorable que lui fournit la conférence impériale qui doit prochainement se réunir à Londres, pour presser le gouvernement anglais de faire disparaître cette injuste restriction de la vente du bétail canadien en Grande-Bretagne.

Le gouvernement accepta cette motion comme l'expression fidèle de ses vues sur la question et la Chambre l'adopta d'une voix unanime, dans le but de prêter main-forte au cabinet. La motion actuellement à l'étude vise aussi au même but; elle tend à prêter main-forte au cabinet et à apprendre au peuple anglais que le peuple canadien, par la voix de son parlement, est parfaitement d'accord dans son attitude sur la question.

Voilà pourquoi, je le répète, le ministre des Finances, à mon avis, a fait preuve d'un peu trop d'autocratie, dans son attitude au sujet de la motion du député de Pictou.

L'honorable J. I. TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, à mon avis, nous avons le droit incontestable de nous plaindre de l'attitude que les autorités anglaises ont adoptée à notre égard par le passé et qu'elles maintiennent encore aujourd'hui. Les autorités impériales savent parfaitement que les bestiaux canadiens ne sont pas atteints de maladies contagieuses; la chose ne saurait offrir le moindre doute ; et cependant, elles s'en vont signalant aux yeux du monde entier nos bestiaux comme infectés de maladie contagieuse.

Chacun comprendra l'injustice de ce procédé. Dans tous les pays du monde il y a des gens qui craignent d'appeler les choses par leur véritable nom. En Angleterre, on veut protéger les cultivateurs, la chose est indéniable; et cependant, on tient, quand même, à se dire libre-échangiste. Si on veut protéger les bestiaux anglais contre la concurrence du dehors, qu'on le dise donc tout simplement et qu'on cesse de signaler au monde les bestiaux de provenance canadienne comme atteints de maladie contagieuse, tandis qu'on sait bien que ces animaux sont parfaitement sains. Je veux être bref. A mon avis, tout gouvernement au

Canada est tenu de faire ce qu'il peut, en pareille matière, et le cabinet actuel, j'en suis convaincu, a fait tout ce qui dépendait de lui. Ses efforts n'ont pas été couronnés de plus de succès que ne l'ont été ceux de ses prédécesseurs; tout gouvernement, en pareilles circonstances, aurait échoué. Il y a ici, toutefois, un enseignement que le peuple canadien peut mettre à profit, et le peuple anglais nous donne une leçon qu'il importe de graver dans notre mémoire. John Bull, lorsque ses intérêts sont en jeu, sait parfaitement se protéger. Suivons son exemple, et quand nos propres intérêts pèsent dans la balance, sachons aussi les défendre. Je n'en dirai pas davantage.

L'honorable député de Pictou (M. Bell), à mon avis, a fait acte de sagesse en signalant cette question au parlement. D'un autre côté, je doute que la Chambre soit disposée à voter l'adoption de cette motion. On a demandé le dépôt des documents se rattachant à la question; or, après tout, il n'y a pas encore eu de retard, puisque voilà à peine quelques jours que nous sommes réunis ici.

Quand les documents auront été déposés sur le bureau, si nous constatons que le gouvernement n'a pas fait son devoir, alors la Chambre sera en lieu de se prononcer. C'est là une question de haute importance, et si on repousse la motion de l'honorable député, comme on va le faire infailliblement, cela produira un mauvais effet. L'année dernière, la Chambre s'est prononcée d'une voix unanime sur la question, et pour mon propre compte, je serais parfaitement disposé à voter de nouveau l'adoption d'une adresse conçue dans les mêmes termes que celle demandée par la motion du député de Labelle (M. Bourassa). Cette dernière motion n'impliquait nullement censure à l'adresse du gouvernement. Qu'on présente une motion au parlement demandant de transmettre une adresse ou des remontrances au parlement impérial, à la bonne heure, et je lui prêterai volontiers mon appui ; mais, la motion à l'étude est différente de la précédente, puisqu'elle comporte censure à l'adresse du gouvernement, et cela avant même le dépôt des documents demandés. Il me semble qu'après avoir signalé la question à l'attention du parlement, l'honorable député répondrait à la pensée du parlement et obéirait à l'étiquette parlementaire en retirant sa motion.

M. JOHN SHERRITT (Middlesex-nord) : Je désire faire quelques observations au sujet de cette motion, qui intéresse tous nos cultivateurs et nos éleveurs de bestiaux. De toutes les questions qui se présentent à nos délibérations, il n'en est pas qui touche de plus près aux intérêts vitaux de nos populations rurales. On a agité l'opinion publique, au Canada, sur une foule de questions, qui sont absolument insignifiantes, si on les compare à celle qui nous occupe en ce moment, c'est-à-dire l'abattage des bestiaux canadiens aux ports de débarquement en

Angleterre, quelques jours à peine après leur arrivée. Cultivateur et éleveur de bestiaux, je sais toutes les pertes qu'entraîne l'expédition de bestiaux à des centaines de milles par rail puis par voie océanique jusqu'en Angleterre, où ils débarquent d'ordinaire en fort mauvais état, et où il faut les placer sur le marché dix jours après leur arrivée. Parlant au point de vue du cultivateur, je pense que le gouvernement ferait acte de sagesse en s'abouchant avec les autorités impériales, afin d'obtenir que nos bestiaux demeurent au port de débarquement dix jours de plus, avant l'abattage.

Je sais, par expérience, que cela reviendrait à une économie de millions de dollars pour nos populations canadiennes. Je l'ai dit, au moment du débarquement, nos bestiaux sont loin d'être en bon état. Après avoir été ballottés durant tout le trajet de l'océan, ils arrivent fort affaiblis et peu propres à être placés sur le marché ; et en outre, les règlements actuels mettent les bouchers anglais en mesure d'accaparer le marché. Quand il arrive une grande quantité de bestiaux, il suffit aux bouchers d'attendre l'expiration des dix jours réglementaires, et alors ils obtiennent nos bestiaux au prix qu'il leur plaît. Les exportateurs d'animaux maigres ont commis une grave erreur. Nous avons grandement abusé du privilège dont nous jouissions jadis, en expédiant nombre de bestiaux maigres, qu'il eût été bien préférable d'engraisser au pays. Il doit y avoir quelque chose de défectueux dans cette exploitation; puisque lorsqu'on expédie des animaux en Angleterre il faut aussi y envoyer de la pâture pour leur engraissement. La Chambre en conviendra, les cultivateurs et éleveurs canadiens auraient tout à gagner à ne pas se mettre en posture de se voir forcés de vendre leurs produits à n'importe quel prix sur le marché anglais. Le gouvernement donc, à mon avis, doit s'efforcer d'obtenir un nouveau délai de dix jours pour nos animaux sur le marché anglais, avant l'abattage ou la vente. Je n'ai pas mission ici de censurer le gouvernement. Il a, sans doute, tenté tous les efforts voulus, mais enfin, ces efforts ont échoué. Jamais par le passé, autant qu'aujourd'hui, les représentants du pays n'ont eu le droit de faire preuve d'indépendance ou de demander, sinon qu'on leur accorde des faveurs, du moins qu'on les traite avec justice et loyauté. Quand on songe à ce que le Canada a fait en Afrique-sud, dont les sables sont rougis du sang de nos fils, on doit comprendre que nous avons au moins le droit de demander ce qui nous revient de droit. Ces jours derniers, étant de passage à Montréal, je remarquai un grand nombre de bestiaux venus des Etats-Unis, expédiés de New-York et qu'on nourrissait dans nos parcs à bestiaux, avant de les exporter en Europe. Quand on constate que cela se pratique à Montréal et à Toronto, on se demande si ce n'est pas là s'exposer au danger de compromettre le succès des négociations entamées avec la mère patrie ? S'il existe quelque maladie infectieuse au sein des troupeaux des Etats-Unis, nous nous exposons au danger de voir nos propres troupeaux infectés de ces maladies. C'est dans ces parcs mêmes où l'on nourrit les animaux venant des Etats-Unis, que nous achetons les bestiaux destinés à l'engraissement, bestiaux que nous plaçons sur nos propres fermes ; de sorte que, s'il existe quelque maladie infectieuse parmi les animaux expédiés des Etats-Unis, nous courons le risque de voir l'infection se propager parmi nos propres bestiaux. Il y a là, il me semble, ample matière à réforme et je signale la chose au gouvernement. J'appelle aussi son attention sur l'urgence de tenter tous les efforts possibles afin de faire lever l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux ; ou au moins d'obtenir une prolongation du délai stipulé pour le séjour de nos bestiaux aux ports de débarquement, avant l'abattage.

M. HENRY CARGILL (Bruce-est) : A titre de représentant d'un comté agricole, j'estime qu'il est de mon devoir d'unir mes efforts à ceux que l'on tente pour faire disparaître l'injustice que subit sur les marchés anglais notre commerce de bestiaux. De toutes les questions qui se présentent à nos délibérations, il n'en est pas, à mon avis, qui ait plus d'importance que celle-ci, au point de vue des intérêts de nos populations agricoles. Les orateurs qui m'ont précédé ont prouvé surabondamment, et je ne pourrais apporter moi-même de nouvelles preuves à l'appui du fait qu'il n'existe pas de maladies infectieuses parmi nos bestiaux canadiens. Personne, du reste, que je sache, ne songe à révoquer ce fait en doute. Quelle que soit la raison alléguée par le gouvernement anglais pour exclure nos bestiaux des marchés de l'Angleterre, ou pour les frapper d'interdiction, il est hors de doute qu'au fond, on ne vise qu'à protéger le cultivateur anglais. Je regrette vivement que l'étiquette parlementaire s'oppose à ce que la Chambre se prononce sur une résolution de ce genre, abstraction faite de tout esprit de parti; car, il devrait être permis, en toute circonstance, de discuter une résolution de cette importance. Il est déplorable, dis-je, que nos règlements parlementaires s'opposent à la libre délibération d'une semblable résolution, et j'appelle votre attention, M. l'Orateur, sur l'urgence de modifier ces règlements, de façon à nous autoriser à discuter pareille résolution sans que le gouvernement puisse la mettre au rancart. En pareille matière, à mon avis, toutes les divergences d'opinions doivent se taire. Il importe grandement, dis-je, d'adopter quelque règle qui nous autorise à délibérer et à voter en toute liberté pareilles résolutions, abstraction faite de tout esprit de parti, chaque fois qu'un député juge bon d'en saisir la Chambre.

Le député de Wellington-centre (M. McGowan) dit que l'interdiction de nos bestiaux canadiens entraîne une perte de $15 par tête, sur les animaux exportés en Angleterre. En pareilles circonstances, presque incalculables sont les pertes infligées aux populations agricoles, dont les intérêts s'identifient avec cette industrie.

Je crois que le cultivateur canadien ne retire aucun profit de l'exportation des animaux d'engraissement. Je sais que les agriculteurs canadiens qui ont réussi sont ceux qui ont parfaitement engraissé leur bêtes à cornes et les ont exportées lorsqu'elles étaient mûres pour l'abattoir. Le gouvernement devrait laisser adopter la présente résolution sans une voix discordante, car un tel incident exercerait, dans le moment, une salutaire influence sur le parlement impérial. J'espère que le premier ministre et ses collègues apporteront beaucoup de soin à l'examen de cette question. S'ils ne souffrent pas que cette motion soit adoptée, j'ai confiance que, lors du dépôt des documents, ils prépareront une résolution exprimant le désir qu'a le peuple canadien de voir lever cette interdiction, et que la Chambre entière se prononcera dans ce sens.

L'honorable Wm ROSS (Victoria, N.-E.) : Je désire en appeler au jugement de mon honorable ami, le représentant de Pictou (M. Bell), et lui faire observer qu'il ferait bien de retirer maintenant sa motion. Après le dépôt de la correspondance—et on nous promet qu'elle sera mise sur le bureau d'ici à quelques jours—nous serons en état d'apprécier les efforts du gouvernement afin d'obtenir que l'embargo soit levé, et nous pourrons peut-être préparer une résolution, approuvée par les deux partis, et qui serait communiquée au gouvernement anglais. Cela me paraît la meilleure manière d'agir. La Chambre entière, il va sans dire, est au fait de l'importance de la question. Pour réussir, le meilleur moyen est d'unir nos forces. En toute justice pour le gouvernement, pour lui-même, et pour la cause qu'il défend, l'honorable député de Pictou ferait mieux de ne pas insister dans le moment pour faire adopter cette résolution.

M. JOHN McGOWAN (Wellington-centre): Tous conviendront que cette question est une des plus importantes dont la Chambre ait été saisie depuis quelque temps. J'aurais mieux aimé qu'elle nous fût présentée de manière à recevoir l'approbation du gouvernement. J'admets que cette motion comporte une certaine mesure de blâme pour l'administration. Je conseille à mon honorable ami le député de Pictou (M. Bell) de laissser cette question en suspens jusqu'à ce que les documents promis nous aient été communiqués. Alors, si l'on constate que le gouvernement a négligé ses devoirs, je ferai certainement chorus pour le censurer. Cependant, en attendant le dépôt de la correspondance, je préfère que la question soit libre. Me faisant l'écho de la population de la province d'Ontario, et du pays entier, je crois, je me fais fort de dire qu'il importe souverainement que nous tombions tous d'accord sur ce sujet.

M. NATHANIEL BOYD (Macdonald) : L'objet du litige soulève probablement plus d'intérêt au Manitoba et au Nord-Ouest qu'en aucune autre partie du pays. Pour eux, le commerce des bestiaux ne le cède en importance qu'à la récolte du blé. J'ai soulevé cette question, l'an dernier. Et j'avoue que j'ai trouvé plaisant d'entendre, cette après-midi, regretter l'absence du ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher). A la dernière session, pendant le débat soulevé par ma motion, nous avons trouvé, dans la correspondance échangée entre le greffier de l'assemblée législative du Manitoba et le ministre de l'Agriculture, la preuve que ce dernier ignorait ce qui se passait. Dans une dépêche adressée au greffier, le ministre disait qu'il ne croyait pas à l'existence d'un statut qu'avait adopté le gouvernement impérial. Autrement dit, il disait ne pas comprendre que les autorités impériales augmentaient la protection dont jouissaient depuis un certain temps les éleveurs anglais. La correspondance que j'ai lue à la Chambre a établi que les demandes de soumission pour la fourniture de la viande de bœuf à l'armée anglaise, contenaient une clause stipulant expressément que le bœuf devait être de provenance anglaise, ce qui prouvait qu'on avait adopté un mode de protection très outrée. Et notre ministre de l'Agriculture n'en savait rien ! Pour ce qu'il connaît de la question, ou pour le bien que sa présence pourrait nous faire, autant vaut qu'il soit au Japon, à Gibraltar ou ailleurs.

Dans cette affaire, il y a deux points que je voudrais faire ressortir. L'honorable député de la division Sainte-Marie (M. Tarte) en a signalé un quand il a fait remarquer que le gouvernement impérial déclarait que notre bétail était contaminé par la maladie. Nous nions cela. Et nous reprochons aux autorités impériales de décrier notre bétail et de nuire à notre commerce. Il incombait à nos représentants, pendant leur séjour en Angleterre, de nier cela d'une manière catégorique. Leur dignité n'aurait pas souffert quand même ils nous auraient appris, avant le dépôt des documents, avec quelle énergie ils ont démenti cette affirmation des autorités anglaises. En second lieu, je veux démontrer que l'Angleterre protège ses agriculteurs et attirer sur cette conduite l'attention des députés libre-échangistes—leur nombre diminue d'année en année—le gouvernement les expédie au Sénat.

Tels sont les points que je veux mettre en évidence. Notre bétail n'est pas contaminé par la maladie, nous le nions et nous voulons que l'Angleterre sache que nous sommes au courant de sa conduite. Elle protège les cultivateurs anglais et ceux qui élèvent des animaux dans les Iles Britanniques. A mon

honorable ami de Wellington (M. McGowan) qui cherche à pallier les fautes de l'administration, et aux autres, je dirai qu'ils ne faisaient pas partie de cette Chambre lorsque, il y a quelques années, le directeur général des Postes et ses amis s'égosillaient à crier contre le gouvernement d'alors, et lui reprochaient, à tort et à travers, de ne pas faire ce qu'il devait faire, prétendaient, blâmant l'administration de faire—et de faire beaucoup mieux—ce que fait le gouvernement du jour. Le ministre des Finances a mauvaise grâce de combattre aussi énergiquement la motion de mon honorable ami de Pictou et de dire qu'elle comporte un blâme direct à l'égard du gouvernement.

Le député de Middlesex-nord (M. Sherritt) a invoqué un bon argument, la perte sensible subie par les éleveurs canadiens, obligés d'abattre leurs animaux dans les dix jours qui suivent le débarquement en Angleterre. Voilà précisément d'où proviennent les pertes que subissent les éleveurs de bestiaux du Canada. Le gouvernement aurait dû, au moins, ce me semble, faire comprendre aux autorités anglaises, à M. Hanbury qui, apparemment, est le plus hostile à notre demande, que notre bétail n'est pas contaminé par la maladie. A mon avis, le gouvernement n'a pas fait ce qu'il devait faire; il n'a pas tenu la ligne de conduite que, au dire de la droite, nos amis auraient dû tenir lorsqu'ils étaient au pouvoir.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je ne demande la parole que pour protester contre la conduite du ministre des Finances qui tranche la question d'un geste et appelle ses partisans à la rescousse, parce que cette résolution implique un manque de confiance dans le gouvernement. Les motions proposées lorsque la Chambre doit se former en comité des subsides sont plus ou moins des motions de censure, comme le ministre ne l'ignore pas.

Les motifs que l'honorable gentleman met de l'avant sont très étranges. L'honorable M. Hanbury, qui les connaîtra, ne sera pas enclin à se rendre à notre demande. De fait, ils lui serviront à la combattre; car il pourra dire que le parlement canadien a attaché si peu d'importance à cette question qu'il l'a mise de côté en attendant le dépôt de la correspondance. Je me fais fort de dire que cette correspondance révèlera une chose très clairement, le peu d'énergie dont ont fait preuve les représentants du Canada à la conférence coloniale. Le premier ministre nous a appris que cette question a été négligée parce qu'on a jugé que, vu qu'elle n'intéressait que le Canada, elle ne méritait pas d'être soumise aux délibérations du congrès. Allons donc! Le très honorable gentleman sait bien que l'un des arguments invoqués par M. Hanbury est qu'il faudra admettre aux mêmes conditions le bétail de tous les autres pays, si on ouvre la porte aux animaux canadiens. Dans quelle position nous trouvons-nous? Le représentant de Pictou et d'autres députés qui ont pris part au débat ont fait observer que cette question avait été mise de côté sous prétexte qu'elle n'offrait pas assez d'intérêt pour qu'on s'en occupât. Qui a laissé entendre qu'elle n'offrait pas assez d'intérêt. Ce ne sont pas les délégués canadiens, assurément. C'était une question que devait naturellement agiter un gouvernement qui a pris une attitude aussi arbitraire, et les délégués du Canada devaient protester contre une semblable conduite. Le peuple canadien dira que ça été une capitulation sur toute la ligne. Qu'a-t-on proposé ensuite ? Qu'une meilleure manière d'arriver à résoudre le problème serait de s'entendre avec M. Hanbury, celui-là même qui, déterminé à fermer la porte au bétail du Canada, s'opposait au bon sens, aux arguments et niait les faits. Le temps n'est plus où le Canada pouvait se croire tenu de convaincre le gouvernement anglais qu'il n'y a pas lieu de fermer la porte à son bétail; l'heure a sonné pour le Canada d'enregistrer un protêt contre l'attitude arbitraire du gouvernement anglais. Il plaît à M. Hanbury de dire qu'il se peut qu'à l'avenir les troupeaux canadiens soient contaminés par la maladie. Une personne occupant un rang aussi élevé ne peut invoquer de prétexte plus absurde pour frapper d'embargo le bétail canadien. M. Hanbury, comme tout homme intelligent, sait que les troupeaux canadiens sont exempts de maladie et l'ont été depuis des années.

Plusieurs députés de la gauche ont démontré que M. Hanbury tient cette conduite afin de protéger les éleveurs de bestiaux du Royaume-Uni. Lui-même avance que ce serait léser gravement les intérêts des éleveurs du Royaume-Uni que d'ouvrir la porte aux animaux du Canada. Cela est clair.

N'oublions pas que les représentants canadiens à la conférence coloniale ont consenti à mettre de côté une question qui, à mon sens, prime toutes les autres. Je demanderai à la droite si elle croit qu'il y a un seul député de cette Chambre qui soutiendrait un seul instant que la question du système métrique, quelle que soit son importance, ou la question de l'abaissement du port des journaux entre le Canada et la Grande-Bretagne sont des questions qui, prises ensemble, ont une importance égale à cette question qui intéresse les éleveurs de bestiaux du Canada. Allons donc ! Cette prétention est absurde. Le ministre des Douanes, avec des larmes dans la voix, nous a déjà dit que nous avions remué le cœur du peuple anglais, que si la loi ne nous accordait pas de faveurs, nous étions l'objet des préférences du peuple de la Grande-Bretagne; il a même cité à l'appui la question qui nous occupe en ce moment, et a prétendu que la préférence accordée à l'Angleterre nous serait d'un secours inappréciable lorsque nous irions demander l'abolition de ces restrictions injustes. Je répète que je n'ai pris la parole qu'afin de protester contre l'at-

titude du ministre des Finances, qui a prétexté une raison futile pour écarter la discussion en prétendant que les documents n'étaient pas déposés. Ces documents sont certainement en la possession du ministère depuis longtemps, soit dans les casiers du ministère de l'Agriculture ou ailleurs, et il serait très facile de se les procurer. Ils auraient dû être mis entre les mains de la députation bien avant aujourd'hui. Le ministre n'était pas tenu d'obtenir l'autorisation des autorités impériales avant de les communiquer à la Chambre. Il aurait dû prévoir que le public aurait hâte d'être renseigné sur cette importante question et se tenir prêt à la discuter, au lieu de se réfugier derrière le prétexte que cette motion implique un manque de confiance dans le gouvernement.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Pendant plusieurs années, jusqu'à il y a quatre ou cinq ans, j'ai soulevé cette question, chaque année. Pendant mon séjour en Angleterre, en 1897, je m'en suis entretenu avec plusieurs personnes influentes du pays, et j'ai constaté qu'elles ne voulaient pour rien au monde entendre parler de permettre au bétail canadien d'entrer en Angleterre à des conditions plus avantageuses. Autrement dit, elles étaient carrément en faveur de protéger l'agriculteur anglais contres les éleveurs du Canada et des Etats-Unis. Je leur fis observer qu'il était possible d'accorder une protection plus grande aux cultivateurs, sans fermer la porte à notre bétail. En examinant les tarifs de transport des bestiaux d'un endroit quelconque de l'Irlande, de l'Ecosse et même des districts de l'intérieur en Angleterre aux principaux marchés de la Grande-Bretagne, elles constateraient que le prix en est presque aussi élevé qu'il l'est des Etats-Unis aux Iles Britanniques et, en s'occupant de réglementer leurs taux de transport, elles accorderaient beaucoup plus de protection à leurs cultivateurs qu'elles ne leur causeraient de tort en ouvrant la porte à notre bétail. Un homme d'état anglais éminent de nos jours a déclaré que la diplomatie anglaise—que toute diplomatie, en réalité—repose sur l'influence, les intrigues et l'absence de tout scrupule. Je fais ici allusion à sir Edward Monson, ambassadeur anglais à Paris. A titre de canadien, je dois dire que je n'entends pas, quant à moi, permettre à la Grande-Bretagne de décrier notre bétail en disant qu'il est infecté par la tuberculose et d'autres maladies, uniquement dans le but de suivre sa politique accoutumée d'intrigues. Qu'elle déclare ouvertement qu'elle se propose de protéger ses agriculteurs et elle rendra justice aux nôtres. Je ferai observer aux Anglais que, puisqu'ils prélèvent des impôts sur les Canadiens, ils devraient nous mettre en tous points sur le même pied que les Russes, les Allemands, les Français et tous les Européens. Le Canada n'ajoute pas un seul dollar aux impôts qui pèsent sur le peuple de la Grande-Bretagne, tandis que les nations européennes prélèvent de lourdes taxes sur la population d'Angleterre.

Je demande que la Grande-Bretagne nous traite mieux ou qu'elle nous dise pourquoi. Nous croyons qu'elle devrait nous accorder un meilleur traitement par rapport à l'admission de notre bétail et nous accorder plus d'avantages sur ses marchés. Je ne comprends pas que le gouvernement ne puisse pas approuver la présente résolution. Elle déclare que cette Chambre regrette que la question n'ait pas été réglée. Les ministres, quelques-uns d'entre eux, du moins, doivent certainement le regretter.

Je me vois obligé de corriger l'erreur de mon honorable ami, le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) qui dit que nos représentants sont revenus d'outre-mer les mains vides. Il oublie que deux ou trois d'entre eux ont rapporté de ces vaines décorations dont ils faisaient autrefois des gorges chaudes. La conférence a eu au moins ce résultat de leur permettre de décrocher ces décorations dont ils se moquaient jadis. J'ai confiance que les ministres étudieront sérieusement ce problème et que, s'ils ne consentent pas maintenant à appuyer la résolution, ils prendront sous peu les moyens de faire sentir au gouvernement anglais que les Canadiens, persuadés qu'ils ont assez fait pour la mère patrie, attendront pour lui accorder de nouvelles faveurs que les hommes d'Etat anglais soient prêts à les mettre sur un meilleur pied que les Russes, les Allemands, les Hottentots et les sujets de toutes les autres nations de l'univers.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : J'ai suivi pendant plusieurs années les débats que cette question a provoqués dans cette Chambre, et je dois dire que la présente discussion, autant que les députés de la droite y ont pris part, ne ressemble à aucune des discussions que j'ai eu l'occasion d'entendre auparavant. En l'absence de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), je dois lui rendre le témoignage que, lors du débat que cette question a soulevé dans la Chambre, l'an dernier, il a été plus sincère que ne l'ont été les membres de la droite, dans la présente circonstance. Le peuple canadien porte beaucoup d'intérêt à ce problème et il compte que les députés conservateurs et libéraux s'en occuperont sérieusement. L'an dernier, lorsque l'honorable représentant de Labelle (M. Bourassa) demanda au ministre de l'Agriculture de déposer les documents relatifs à l'exclusion du bétail canadien, le ministre a dit que la correspondance était mince, qu'il y avait peu de documents à déposer, mais qu'il les communiquerait plus tard à la Chambre. Néanmoins, qu'a-t-il dit dans l'intrevalle ? Il nous a appris qu'il avait été en Angleterre, qu'il avait discuté la question avec le ministre anglais de l'Agriculture, qu'il s'était rendu à Edimbourg et avait parlé de la chose à plusieurs personnes de

l'endroit et que le ministre anglais de l'Agriculture ne l'avait pas contredit quand il lui avait déclaré que le bétail canadien n'était pas infecté par la maladie. Dans cette circonstance, M. Hanbury lui avait répondu quelque chose comme ceci :

L'honorable M. Hanbury, tout en se disant prêt à admettre que le bétail canadien était parfaitement sain.... a dit que la maladie pouvait se déclarer à tout moment parmi nos animaux, et si la chose venait à se produire, la réimposition de l'ancien embargo serait une chose excessivement difficile, qui causerait beaucoup plus de bouleversement dans le commerce et produirait un état de choses infiniment plus regrettable que le fait de s'en tenir définitivement aux règlements adoptés.

Telle fut la déclaration de M. Hanbury dans cette circonstance. Qu'arriva-t-il ensuite ? Il déclara à Edimbourg que :

Tant qu'il serait ministre de l'Agriculture, il ne propserait ni ne ferait aucun changement à la loi.

Des ministres qui représentaient notre gouvernement en Angleterre ont assisté à la conférence. Le chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) a déclaré que cette affaire n'avait pas assez d'importance pour faire l'objet des délibérations de la conférence. Si cela est vrai, si la conférence a envisagé la question sous ce jour-là, les ministres canadiens ont certainement eu l'occasion de discuter cette question avec le ministre de l'Agriculture en Angleterre, ou avec le gouvernement anglais. Si nos représentants avaient pris la résolution de débattre ce problème important avec le ministre de l'Agriculture ou avec d'autres personnes représentant le gouvernement britannique, et s'ils avaient constaté que l'Angleterre ne consentait pas à ouvrir les portes à notre bétail, que nous servirait-il d'agiter la question de l'abolition de l'embargo dont la Grande-Bretagne frappe les bestiaux du Canada ? Si telle est la politique arrêtée de la Grande-Bretagne, c'est perdre notre temps que de discuter un pareil sujet. Que nos ministres soient sincères et déclarent à la Chambre que le gouvernement anglais n'est pas prêt à modifier la loi et qu'il est inutile de s'attendre à l'abolition de l'embargo sur le bétail canadien. Le Canada a-t-il quelque chose qui serait avantageux pour l'Angleterre ? Le Canada peut-il lui offrir de conclure une convention qui permettrait aux nôtres de faire ouvrir à leurs animaux les portes de la Grande-Bretagne ? Dans ce cas-là, nous aurions fait un grand pas dans la bonne voie, mais selon moi, c'est une perte de temps inutile que de faire ce que nous faisons et nous n'obtiendrons rien.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Vu que je représente une partie du pays où la population place des milliers de dollars dans le commerce des bestiaux, je crois à propos de dire quelques mots sur ce sujet, bien que je n'espère pas apporter aucun élément nouveau dans le débat. Pendant la dernière session, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a proposé une motion qui avait pour objet, a-t-il dit, de donner plus de force aux représentations du gouvernement, lorsque ce dernier demanderait aux autorités anglaises, devant le congrès colonial, l'abolition de cet embargo. A en juger par la presse et par les documents déposés, les délibérations du congrès ne contiennent rien qui établisse que le gouvernement ait pris les mesures que les Canadiens attendaient de la part de leurs représentants. Ceux-ci semblent dire pour s'excuser : Attendez le dépôt des documents ; vous verrez si notre conduite est digne de blâme. Rien ne s'oppose à ce que les membres du gouvernement qui se sont abouchés avec M. Hanbury, nous expliquent, au moins, quel a été l'argument principal qu'ils ont invoqué auprès de lui. Nous serions plus à même de juger si le gouvernement mérite d'être censuré. Depuis que la Chambre a adopté cette résolution, M. Henderson, d'Ecosse, le représentant de l'Association des importateurs de bestiaux du Canada, est venu au pays ; il a adressé la parole devant nos chambres de commerce et autres associations intéressées à l'abolition de l'embargo. M. Henderson a conseillé au parlement canadien d'adresser de vigoureuses représentations aux autorités impériales, et il a exprimé l'opinion qu'il était inutile de chercher à convaincre M. Hanbury qui s'était prononcé ouvertement contre nous.

Dans un document venant d'Angleterre dont le premier ministre a fait lecture, il est déclaré que le gouvernement canadien avait délégué le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) auprès de M. Hanbury. C'était le plus mauvais choix à faire pour remplir cette mission, car, le député de Grey-est (M. Sproule) l'a démontré, le directeur général des Postes est le député libéral qui, dans l'opposition, reprochait à l'administration conservatrice d'avoir relâché la sévérité des règlements de la quarantaine entre les Etats-Unis et le Canada, ce qui prétendait-on, avait donné lieu à l'exclusion de notre bétail ; aujourd'hui il est ministre dans un gouvernement qui a aboli la quarantaine de quatre-vingt-dix jours et a permis aux bestiaux des Etats-Unis de venir en contact avec les bêtes à cornes du Canada. M. Hanbury avoue maintenant que le bétail canadien est sain, mais il ajoute qu'il n'est pas opportun d'enlever l'embargo prace que cela nuirait à la vente des animaux d'Irlande. Evidemment, il est plus désireux de capter les suffrages irlandais que de rendre justice au bétail canadien, et en cela, il tient plus du politicien que de l'homme d'Etat. M. Hanbury n'a pas craint de dire que le Canada ne perd rien, parce qu'il peut engraisser ses animaux et les vendre plus cher que si cette interdiction n'existait pas ; mais je prétends que les nôtres sont plus en état que lui de dire s'ils y perdent ou s'ils y gagnent ; d'ailleurs, consultez ceux qui font eux-mêmes l'exportation des bestiaux, le re-

présentant de Montréal (M. Bickerdike) (Gordon et Ironsides et d'autres, et ils vous diront que cet embargo leur fait subir de lourdes pertes.

A l'heure actuelle, notre bétail n'est admis qu'à Glasgow, Ecosse, à trois ou quatre ports d'Angleterre, mais l'entrée de tous les ports de l'Irlande lui est fermée. Les bestiaux doivent être abattus dix jours après leur débarquement. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Middlesex-nord (M. Sherritt), la viande de ces animaux souffre des effets de la traversée, et comme il faut la vendre aux bouchers des ports en question, on n'en obtient qu'un prix de rabais. Si l'on avait d'autres ports et si l'on enlevait cette interdiction, on verrait accourir à ces différents ports, non seulement les bouchers de tel ou tel endroit, mais ceux de toute la Grande-Bretagne qui achèteraient notre bétail, et la concurrence en étant plus forte, les prix augmenteraient sensiblement.

Je crois aussi qu'on ne trouve aucun établissement frigorifique à ces ports d'entrée, ce qui est encore de nature à nous occasionner une perte assez forte. M. Henderson, un expert dans ces questions, a déclaré, contrairement à l'opinion exprimée par M. Hanbury, que cet embargo nous fait perdre de $10 à $15 sur chaque tête de bétail. Nous aurions donc perdu $10,000,000, depuis cette interdiction, s'il est vrai, comme on l'a prétendu, que nous avons exporté en Angleterre un million d'animaux canadiens. Lors de son entrevue avec la chambre de commerce de Winnipeg, M. Henderson a déclaré que 8,000,000 de consommateurs anglais demandaient la révocation de cet embargo et qu'ils avait l'appui d'une grande partie des journaux anglais et d'un grand nombre de membres de la Chambre des communes.

Je ne dirai pas que l'abolition de la quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis est un empêchement à la levée de l'interdiction mise sur notre bétail par l'Angleterre, mais si le peuple de la mère patrie a le moindre soupçon qu'il y a de la maladie parmi les bestiaux américains, il faudrait rendre nos règlements de quarantaine plus sévères qu'ils ne le sont maintenant. De cette façon, nous réussirions peut-être à faire lever cet embargo. L'honorable premier ministre a dit que John Bull ne fait jamais de sentiment lorsqu'il s'agit d'affaires. Je le crois, car cette interdiction mise sur notre bétail en est la preuve. Dans des mots d'une sagesse profonde, et qui révèlent un grand sens pratique, John Bull a dit : Les affaires sont les affaires, et le sentiment est le sentiment ; les affaires sont aussi loin du sentiment que ce dernier l'est des affaires. Il veut pour lui ce qu'il y a de mieux, et il estime d'autant plus un autre Anglais que celui-ci montre le même appétit. A mon sens, nous nous créons une fausse position, au point de vue commercial comme au point de vue du sentiment, en disant au gouvernement anglais que le Canada accordant une

différence de 33⅓ pour cent en faveur des marchandises qu'il importe d'Angleterre, le cabinet impérial devrait nous accorder une préférence ou plutôt nous rendre justice en déclarant, contrairement à ce qu'il a dit au monde entier, que notre bétail n'est pas attaqué de maladie contagieuse. Nous ne demandons pas pour notre bétail de privilège au préjudice des autres pays qui exportent des animaux sains. On nous dit en Angleterre qu'on ne peut lever cet embargo sans accorder la même faveur aux Etats-Unis. Nous pourrions rétorquer que le Canada devrait avoir un tarif uniforme et universel, et ne pas accorder une différence de 33⅓ pour 100 en faveur des marchandises anglaises. Si l'on considère le fait que nous avons accordé ce privilège à la mère patrie, on ne saura trouver étonnant que nous espérions obtenir l'entrée libre du marché britannique pour nos animaux exempts de maladie. On a prouvé surabondamment qu'il n'y avait pas de maladie chez notre bétail; ce fait est admis par M. Hanbury lui-même. Alors, pourquoi le gouvernement impérial n'enlève-t-il pas cette interdiction? Veut-il mettre en pratique un système de protection, ou M. Hanbury se montre-t-il de fait protectionniste, alors qu'il prêche le libre-échange, à l'instar de notre gouvernement canadien ? Tout ce que nous demandons à ce dernier, c'est de faire son devoir en nous donnant les raisons qui l'empêchent d'accepter cette motion qui le condamne. Je crois, M. l'Orateur, que les ministres pourraient, sans inconvénient, nous rapporter ce qui s'est passé entre le directeur général des Postes et M. Hanbury, bien que les documents se rapportant à cette question ne soient pas encore déposés sur le bureau de la Chambre.

M. EDWARD HACKETT (Prince-ouest, I.P.E.): Cette question intéresse grandement les cultivateurs du Canada. Appartenant moi-même à la classe agricole, j'attache beaucoup d'importance à ce sujet. On a parlé longuement des sentiments qu'on entretient en Angleterre à l'endroit du Canada ; on a exalté la loyauté et le patriotisme du peuple canadien. Nous sommes fiers de ce qu'a fait le Canada lors de la guerre sud-africaine. Nos jeunes gens ont arrosé de leur sang le veldt de l'Afrique australe pour la défense du drapeau britannique; le Canada a accordé sur son marché une différence sensible en faveur des produits anglais. Les autorités impériales devraient, ce semble, nous donner, au moins, sur le marché de la Grande-Bretagne, un privilège pour nos bestiaux sur tout le bétail étranger. Loin de là, cependant, elles ont voulu protéger les cultivateurs anglais contre la concurrence des éleveurs canadiens; elles ont dénigré nos produits devant le monde entier, ainsi que l'a dit mon honorable ami (M. Roche, Marquette). Si nous aspirons à l'union des différentes parties de l'empire, il faudra traiter sur le même pied les peuples de toutes les co-

lonies. Un honorable député a dit que M. Hanbury veut protéger le bétail irlandais. Eh bien ! M. l'Orateur, le peuple de l'Irlande n'a pas fait plus que le Canada pour le bien de la mère patrie, et il n'y a pas de raison de protéger son commerce de bestiaux aux dépens du nôtre.

Pourquoi n'a-t-on pas encore fait disparaître cet embargo? Il y a un an, on nous a dit que la session devait être courte, parce que le premier ministre du Canada et les chefs des gouvernements provinciaux devaient se rendre en Angleterre, pour assister à une grande conférence intercoloniale, et pour y défendre les intérêts de notre pays. Nous avons eu une courte session. Le premier ministre a dit, cet après-midi, que cette session pourra se prolonger jusqu'à ce que la neige étende de nouveau son blanc manteau sur notre pays. Si cela arrive, ce sera dû au fait que nombre de projets ministériels ont été laissés de côté, à la dernière session, pour permettre à ces honorables ministres d'aller prendre part à la conférence de Londres. Qu'ont fait nos représentants dans cette circonstance? On a dit qu'ils n'avaient recherché que des titres et des décorations dont ils faisaient fi auparavant. J'ignore sils en ont rapporté beaucoup. Le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard a assisté à cette conférence, et l'organe du gouvernement annonçait qu'il nous reviendrait avec un titre honorifique : on l'aurait appelé "sir" Arthur Peters ; mais c'est M. Arthur Peters tout court qui nous est revenu.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

M. HACKETT : Avant la suspension de la séance, M. l'Orateur, je signalais l'importance de la question débattue. Nous savons en général que l'élevage se trouve à la tête de l'industrie agricole et que, afin de donner un essor efficace à celle-ci, il nous faut le marché anglais tout comme à tous les autres sujets anglais dans le Royaume-Uni. Depuis la suspension de la séance, on m'a remis une copie du Star, de Montréal. J'y trouve la dépêche suivante :

Londres, 24 mars.

La déclaration du secrétaire d'Etat à la guerre, le très honorable sir John Brodrick, à la Chambre des communes, en réponse à l'interpellation de M. Alfred Davies, indique que le ministre de la Guerre exclue le bœuf du Canada des rations de bouche de l'armée.

A mon avis, ce traitement est bien injuste. Pourquoi cette exclusion? Le peuple du Canada est tout aussi loyal au drapeau britannique que le sont les Américains, et puisque nous sommes prêts à verser notre sang pour la cause de la mère patrie, pourquoi le peuple anglais n'achète-t-il pas notre bœuf de préférence à la viande exportée par les Etats de l'ouest américain ?

Je demande au gouvernement d'adopter immédiatement et unanimement la résolution proposée par mon honorable ami de Pictou (M. Bell). Nos cultivateurs sont la force du Canada. Ce sont eux qui fournissent le pain et la viande au peuple canadien et qui expédient à l'étranger le surplus de la production. Le gouvernement doit donc les protéger avant toutes les autres classes de la société. Je lis dans l'Annuaire de 1901 que nos exportations en Angleterre représentent, pour l'année en question, une valeur de $8,000,000.

Si l'on nous accordait les privilèges qu'on donne au peuple de l'Irlande et de l'Ecosse, si notre bétail pouvait atteindre le marché de la Grande-Bretagne sans être soumis à cet embargo, le chiffre de nos exportations serait de $1,000,000 plus élevé. Ce sont là des faits à méditer ; j'espère que le gouvernement reconnaîtra combien il est important d'adopter à l'unanimité cette motion. J'ai dit quelques mots, cette après-midi, relativement au voyage qu'ont fait nos ministres en Angleterre, lors des fêtes du couronnement. C'est le peuple du Canada qui a payé leurs frais de déplacement et l'on pouvait avec raison espérer quelques résultats avantageux de ce voyage. Nous croyions que le premier ministre du Canada et les premiers ministres des provinces, après avoir assisté à cette conférence des délégués de toutes les parties de l'empire, nous rapporteraient des résultats tangibles de leurs travaux. Hélas ! M. l'Orateur, ils nous sont revenus les mains vides. Ils se sont contentés d'adopter une certaine résolution concernant les poids et mesures, mais ils n'ont rien obtenu en faveur du Canada. Cette absence, cependant, eut un résultat. Pendant que les ministres faisaient ce voyage inutile, l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) qui prenait à cœur les intérêts du peuple canadien, prônait la politique qu'il fallait suivre pour donner de l'essor à notre richesse et à notre prospérité. Au retour des ministres de la mère patrie, l'honorable chef du gouvernement demanda au ministre des Travaux publics de démissionner. Pourquoi ? Simplement parce que l'ex-ministre des Travaux publics défendait les intérêts du peuple. Les membres du cabinet nous disent qu'ils ne peuvent répondre à la motion de l'honorable député de Pictou (M. Bell) parce que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) est parti pour le Japon. Devons-nous accepter cette raison ? Pourquoi les ministres de la Couronne, qui sont payés pour nous renseigner sur des questions de cette nature, refusent-ils de répondre parce qu'un de leurs collègues se trouve au Japon ? Je prétends qu'un homme politique qui est à la tête d'un ministère aussi important que celui de l'Agriculture devrait être ici pour répondre aux questions que lui posent les représentants du peuple, autrement, il man-

que à son devoir. J'ose espérer que le gouvernement laissera adopter d'acclamation la motion de l'honorable député de Pictou, parce qu'elle se rapporte aux intérêts d'une grande partie de la population du Canada. Si cette question venait sur le tapis au parlement impérial, que dirait-on ? On nous dirait : Vous autres les Canadiens, vous êtes divisés sur cette question, ce qui démontre que vous ne partagez pas tous la même opinion dans cette matière. Ce n'est pas une proposition de blâme contre le gouvernement, M. l'Orateur ; il s'agit des intérêts du cultivateur canadien. J'ai confiance que les ministres étudieront avec soin cette motion et qu'ils ne demanderont pas la mise aux voix.

L'honorable M. HAGGART : Je constate que l'honorable chef du gouvernement n'est pas à son siège. Je m'adresserai donc à son honorable collègue, le ministre des Finances, pour lui faire une remarque. L'opposition désire obtenir le vote unanime de la Chambre sur l'importante question soulevée par l'honorable député de Pictou (M. Bell). Cependant, vu que l'honorable ministre des Finances a déclaré qu'il demandera à ses amis de voter contre cette motion, et, d'un autre côté, vu qu'il a promis de déposer, dans deux ou trois jours, sur le bureau de la Chambre tous les documents se rapportant à cette matière, je demanderais à mon honorable ami de Pictou (M. Bell) de retirer sa proposition, afin d'avoir l'occasion, lorsque tous ces papiers seront produits, de la renouveler si ces documents ne confirment point son opinion sur ce sujet. Nous ne voulons pas compromettre l'effet de cette protestation qui n'est point inspirée par des motifs politiques mesquins dans le but de servir des intérêts de parti. Notre seul désir est d'obtenir la levée de cette interdiction. C'est pourquoi, si le gouvernement y consent, je suggèrerais à mon honorable ami de retirer sa motion, se réservant le droit de la présenter de nouveau dans l'éventualité dont je viens de parler.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement ne peut pas empêcher l'honorable député de retirer sa motion.

M. SPROULE : Avec l'entente que l'honorable gentleman pourra librement discuter le même sujet dans une autre occasion ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable gentleman peut faire tout ce que ne défendent pas les règlements de la Chambre. Je ne vois pas ce qui pourrait l'empêcher de ramener de nouveau cette question sur le tapis. Mais il faudra toujours nous en tenir aux règlements de la Chambre.

M. BELL : Le leader de la Chambre a déclaré qu'il croyait que ces documents seraient déposés sur le bureau de la Chambre au cours de cette semaine. Dans ce cas, si le gouvernement veut—et je ne doute pas que ce ne soit là son désir—montrer de la diligence en nous fournissant bientôt tous ces papiers, et comme je préfère beaucoup que cette résolution soit rédigée de façon à être adoptée unanimement, je demande à l'honorable député qui a appuyé cette proposition, la permission de la retirer.

L'amendement est retiré.

BILL DE REMANIEMENT DES COMTES.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais savoir quel est le plus prochain jour où nous pouvons compter que le bill de remaniement des comtés nous sera soumis.

Le MINISTRE DES FINANCES : La préparation de ce projet de loi est avancée. Je n'aimerais pas à fixer une date précise, mais je puis promettre que ce bill sera présenté bientôt.

LEGISLATION CONCERNANT LES COMPAGNIES DE TELEPHONE.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Avant que motion soit faite pour que la Chambre se forme en comité des subsides, je demanderai au ministre de la Justice si le gouvernement se propose de présenter une loi générale concernant les compagnies de téléphone.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque l'honorable gentleman (M. Maclean) a posé cette question, l'autre jour, le leader de la Chambre a fait remarquer, je crois, qu'il fallait d'abord donner l'avis qu'exigent les règlements. Le premier ministre est absent de la Chambre. Cependant, si l'honorable député veut inscrire cet avis au feuilleton de la Chambre, cela nous rappellera sa question et nous lui répondrons alors, si possible.

M. MACLEAN : Je crois que cet avis suffit et à la prochaine occasion, quand on proposera que la Chambre se forme en comité des subsides, j'insisterai pour avoir une réponse.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable gentleman ne peut obtenir de réponse, si nous n'en avons pas une de prête——

VACANCE DANS LA REPRESENTATION DE LA DIVISION SAINT-JACQUES.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je veux appeler votre attention et celle de la Chambre sur une question d'une très grande importance pour la ville de Montréal. Je veux parler de la vacance qui existe dans la représentation de la division Saint-Jacques. Le discours prononcé par Son Excellence au début de la session, nous annonce que des sujets très graves se rapportant à la question des moyens de transport et autres matières intéressant Montréal, seront

soulevés au cours de cette session. A mon avis, il est extrêmement désirable que cette importante division électorale de la métropole soit représentée sans retard à la Chambre des communes; elle se trouve spécialement intéressée dans toutes ces questions. Vous avez sans doute émis votre bref, M. l'Orateur, et le gouvernement pourrait faire cette élection à temps pour permettre au représentant de cette division de venir ici et de prendre part à la discussion de ces sujets importants. Je puis ajouter encore, à l'appui de ma demande, que cette division représentée comme elle l'a été depuis deux sessions et dans les circonstances que je n'ai pas besoin de rappeler, a le droit d'élire le plus tôt possible un député qui saura surveiller les intérêts de cette partie considérable de Montréal. Pas n'est besoin d'insister longuement sur l'urgence de cette décision. J'habite cette division et j'y ai droit de vote. Je sais que les électeurs désirent ardemment avoir un représentant ici, durant cette session. Je demande au gouvernement s'il se propose de faire cette élection sans retard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chs. Fitzpatrick) : Mon honorable ami (M. Monk) n'ignore pas, sans doute, qu'on a rendu un jugement tout particulier dans cette cause, et qu'on a fait rapport qu'on avait mis en jeu, au cours de cette élection, tout un système de pratiques frauduleuses. Dans ces circonstances, on est en droit de se demander si le bref doit être émis directement par l'Orateur, ou si la Chambre doit agir elle-même. Il y a des précédents dont nous devons tenir compte.

M. MONK : J'ignorais l'existence de ce rapport.

M. l'ORATEUR : Comme on a mentionné mon nom au cours de la discussion, je dirai à l'honorable député (M. Monk) que je n'ai pas pu émettre mon bref pour une nouvelle élection, vu le rapport qu'on a fait déclarant qu'un système général de pratiques frauduleuses avait été la caractéristique de cette élection. L'article 48, ch. 9 des statuts revisés me semble se rapporter à ce cas et c'est pour cela que je n'ai pas cru devoir émettre mon bref.

M. MACLEAN : Le ministre de la Justice a-t-il l'intention de soulever cette question ici?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela regarde la Chambre et le ministre de la Justice.

M. MACLEAN : Quand cette question reviendra-t-elle devant la Chambre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En temps utile.

LE BUDGET.

L'honorable M. HAGGART : Je vois dans une note publiée par le Globe, que l'exposé budgétaire sera probablement prononcé jeudi prochain. Le ministre des Finances se propose-t-il réellement de—

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette nouvelle est erronée. Comme d'habitude, un avis sera donné quelques jours d'avance.

DEFENSE IMPERIALE—DISCOURS DE LORD ROSEBERY.

M. SPROULE : Je ne sais pas si l'occasion est convenable pour saisir la Chambre de cette question, mais je ne crois pas enfreindre le règlement en le faisant à présent. J'ai lu dans les journaux d'hier une dépêche dont voici un extrait :

Demain, à la Chambre des lords, lord Rosebery proposera :

"Que cette Chambre approuve l'établissement d'un conseil de défense national et espère ardemment que les premiers efforts de ce conseil viseront à rendre l'armement national conforme aux conditions navales, militaires et financières de l'empire."

Lord Rosebery fera probablement ensuite une déclaration sur la question du concours que devraient apporter les colonies, insistant sur la nécessité pour ces dernières d'envoyer des membres à la Chambre des communes, et d'une réforme dans la Chambre des lords comme préliminaires.

Le ministre des Finances possède-t-il quelques renseignements qu'il pourrait nous communiquer concernant toute correspondance échangée entre le gouvernement et le bureau colonial sur cette question?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de n'avoir aucun renseignement à communiquer à mon honorable ami. Je n'ai pas besoin d'ajouter que lord Rosebery ne fait pas partie du gouvernement impérial; il dance avec le gouvernement canadien. Quoi les que soient ses intentions, il n'est pas probable qu'il ait entrepris une correspondance avec le gouvernement canadien. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas en état de fournir de renseignements à mon honorable ami sur cette question.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics, imputable sur le revenu—Edifices publics, N.-E.—Nouvel édifice public à Halifax, $60,000.

M. MONK : L'honorable ministre des Travaux publics aurait-il objection à différer la discussion de ce crédit jusqu'au retour de mon honorable ami d'Halifax (M. Borden) ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas d'objection, si l'honorable député le désire, mais je ne crois pas que cet item donne lieu à une discussion quelconque.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas d'un nouveau crédit mais simplement de continuer les travaux d'un édifice commencé il y a un an.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le travail a été donné à l'entreprise et l'architecte calcule qu'on dépensera une somme de $60,000 dans le cours de l'année. Cela est en plus des $50,000 déjà votés. Tous les détails concernant cet édifice ont déjà été donnés. D'ailleurs, si c'est le désir de la Chambre, nous aurons une autre occasion de discuter cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que l'honorable député d'Halifax désire que le vote de ce crédit soit retardé.

L'honorable M. HAGGART: Dites en quelques mots à quoi est affecté ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la construction à Halifax d'un édifice public qui a été donné à l'entreprise le 30 juin dernier.

M. SPROULE : A quoi est destiné cet édifice ? Est-ce un hôtel des postes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un bureau de douane et autres bureaux en général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef du ministère a fait des calculs minutieux, et il estime qu'une somme de $60,000 est tout ce qu'on pourra dépenser sur cet édifice.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat signé est de $250,000. Au 31 décembre dernier, on avait dépensé $43,874, y compris l'achat du terrain.

M. CLANCY : Aux termes du contrat, quand l'édifice doit-il être terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 15 septembre 1904. Le coût de l'ameublement est aussi compris dans le crédit que nous demandons. L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, M. E. Keefe, d'Halifax.

Poste de quarantaine, Ile Labrador, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour des réparations.

Edifices publics, N.-B.—Richibouctou, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce travail a été donné à l'entreprise pour $9,716. Le contrat a été signé le 15 novembre 1902 et l'édifice devra être terminé en janvier 1904. Nous avons besoin de cet argent pour appareil de chauffage, chaudière, meubles, etc. L'architecte évalue le tout à $15,000. C'est un édifice général qui servira de bureau de poste, de bureau de douane, etc.

L'honorable M. HAGGART : Quelle a été la déclaration du ministre des Travaux publics, l'an dernier, au sujet du coût probable de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je me le procurerai et le communiquerai à la Chambre. L'architecte calcule qu'il coûtera $15,000, tout compris.

L'honorable M. HAGGART : Il me paraîtrait y avoir eu un crédit de $5,000 voté l'an dernier. Quelles promesses ont alors été faites à la Chambre concernant le coût total de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'gnore quelles déclarations ont pu être faites l'an dernier. Je prends note de la demande de l'honorable député et je m'informerai.

M. CLANCY : Quel est l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : James Reid, de Sydney, N.-E. Il était le plus bas soumissionnaire.

M. CLANCY : Les plans de cet édifice ont-ils été modifiés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe qu'il n'y a eu aucune modification.

Saint-Jean, N.-B.—Dépôt des immigrants, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée à faire des fondations et à apporter certains changements nécessaires dans le dépôt des immigrants à Saint-Jean. La ville, les compagnies de steamers et le chemin de fer Canadien du Pacifique se sont plaint d'être trop à l'étroit, et les améliorations sont devenues nécessaires. Je puis expliquer que nous ajoutons un troisième étage à l'édifice actuel et que nous augmentons les moyens de protection contre les incendies. Ce troisième étage coûtera $10,000.

L'honorable M. HAGGART : Qu'a-t-on dépensé pour cet édifice en tout et partout?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $35,517. C'est un édifice assez considérable.

M. SPROULE : Le crédit voté, l'an dernier, a-t-il été dépensé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous donner une idée du nombre d'immigrants qu'on s'attend à recevoir à cet endroit? Je croyais qu'ils venaient ordinairement par Halifax.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas le relevé du nombre d'immigrants reçus à cet endroit, mais le département de l'Immigration nous a averti d'avoir à prendre de meilleures dispositions pour recevoir les passagers de deuxième classe. La compagnie de steamers Elder-Dempster compte amener 2,000 immigrants par semaine, à Saint-Jean, pendant

la saison de 1903. La Compagnie Allan dont les navires arrivent le même jour que ceux de la Compagnie Elder-Dempster, s'attend aussi à en amener beaucoup.

M. SPROULE : L'exercice actuel prend fin le 30 juin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parle de la présente saison. On nous a fortement recommandé d'exécuter ces travaux aussi de bonne heure que possible. Le chemin de fer Canadien du Pacifique nous a aussi fait de pressantes demandes à ce sujet.

L'honorable M. TARTE : L'édifice actuel est beaucoup trop petit. Je l'ai visité quelques semaines avant ma sortie du cabinet, et j'ai constaté qu'il fallait l'agrandir. On l'a fait trop petit la première fois.

M. CASGRAIN : Nous devons être reconnaissants à l'honorable député de la division Sainte-Marie des renseignements qu'il veut bien nous donner et qu'il est presque impossible d'obtenir du ministre des Travaux publics. Il est heureux qu'il soit ici, car, autrement, nous ne saurions guère ce qui se passe dans ce ministère.

L'honorable M. TARTE : Je ne prétends pas apprendre rien de nouveau à la Chambre, mais comme j'étais ministre des Travaux publics à l'époque où cet agrandissement a été décidé, j'ai cru qu'il n'y avait pas de mal à dire ce que je connaissais personnellement.

M. CASGRAIN : C'est exactement ce que je dis. Nous devons remercier l'honorable député, et la Chambre est heureuse de l'avoir pour obtenir des renseignements qu'elle ne pourrait se procurer ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas longtemps que je suis à la tête du ministère et il me fait plaisir, en vérité, d'obtenir des informations de l'ex-ministre des Travaux publics ou de tout autre membre en état de me renseigner. Je désire ardemment fournir tous les explications que me communiquent les fonctionnaires du ministère.

M. HUGHES (Victoria) : La Chambre sait que le ministre n'occupe cette position que depuis quelques mois seulement, et qu'il fait tout son possible pour nous renseigner. Les immigrants sont-ils demeurés longtemps à ces ports maritimes? Ne devrait-on pas prendre des arrangements pour hâter leur départ de ces endroits?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont forcés de rester un certain temps à ces ports de mer. Je me suis convaincu par les renseignements que m'ont fournis les compagnies de steamers et de chemin de fer et aussi par le rapport de l'agent d'immigration, rapport que ce dernier fait au ministre et dont il est responsable, que ces améliorations sont nécessaires. Je puis ajouter que si l'on tient compte du nombre d'immigrants qui nous arrivent maintenant et qui nous arriveront au cours de la présente saison, on constatera qu'il est impossible de les recevoir convenablement, même après l'exécution des travaux pour lesquels ce crédit est demandé. Un des steamers de la ligne Allan nous amène, à l'heure actuelle, 1,800 imigrants qui débarqueront à Saint-Jean. De son côté, la compagnie Elder-Dempster m'informe qu'elle nous amène environ 2,000 immigrants par semaine. C'est à peine si les améliorations projetées nous serviront à recevoir ce flot continu d'immigrants. On m'assure que ces travaux sont nécessaires.

L'honorable M. HAGGART : J'ai compris, d'après les explications de l'honorable ministre, que le coût total de ces constructions serait de $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La balance seulement.

L'honorable M. HAGGART : Alors le coût total sera de $22,000, c'est-à-dire, $10 votés l'an dernier et $12,000, montant du crédit demandé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Saint-Jean, établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc., $8,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre sera-t-il assez bon de nous dire ce qu'on a décidé de faire relativement à ce service d'eau?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira aux travaux nécessaires pour un service d'eau douce à la station de quarantaine de l'Ile-aux-Perdrix. Nous avons dû faire passer sous le niveau du port la conduite principale qui relie à la ville les différents bâtiments de la quarantaine.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le montant total requis?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après l'estimation de l'achitecte en chef ces travaux coûteront $24,000. Je puis fournir tous les détails de cet ouvrage à l'honorable député, s'il le désire.

L'honorable M. HAGGART : La somme me paraît excessive pour installer des conduites d'eau et les relier à cet édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que c'est un ouvrage dispendieux, mais j'espère que le comité sera de mon avis, et dira qu'il faut absolument fournir de l'eau potable aux infortunés retenus à la quarantaine et dont plusieurs sont malades.

M. HUGHES (Victoria) : Le poste de la quarantaine est-il sur l'île-aux-Perdrix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Quelle est la longueur de cette conduite qui doit apporter l'eau au poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La conduite principale aura 5,400 pieds de long et sera reliée à la ville à travers le chenal.

L'honorable M. TARTE : Le ministre se propose-t-il de demander des soumissions ou de faire exécuter ces travaux par ses propres employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe que des arrangements ont été conclus avec la municipalité de Saint-Jean pour qu'elle se charge elle-même des travaux à faire dans la ville. Les autres seront donnés à l'entreprise.

L'honorable M. TARTE : C'est la pose de la conduite à travers le port que le ministre entend donner à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Je ferai remarquer au ministre des Travaux publics que la dépense est hors de proportion avec la nature des travaux à faire. Avec $24,000, on construirait un acqueduc suffisant pour alimenter une petite ville d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit qu'on a tout essayé pour se procurer de l'eau par d'autres moyens. On a fait des sondages pour installer des puits artésiens, mais on en est venu à la conclusion que le moyen adopté est le seul praticable pour avoir une abondante provision d'eau.

M. HUGHES (Victoria) : Outre le coût des travaux, y avait-il quelque chose à payer, en sus, pour l'approvisionnement de l'eau?

M. SPROULE : La ville de Saint-Jean prend-elle à sa charge une partie des frais, ou ces derniers sont-ils entièrement à notre charge ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de demander à la ville de prendre à sa charge aucune partie des frais. Ces travaux ne profiteront qu'à l'établissement de la quarantaine.

M. SPROULE : L'aqueduc de la ville nous fournit l'eau, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Y a-t-il eu entente définitive touchant le montant que la municipalité exigera pour nous fournir l'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui; nous paierons $252 par année.

M. SPROULE : Cet arrangement subsistera-t-il pendant un certain temps ou ne durera-t-il qu'une seule année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est tant par année; aucune période de temps n'a été fixée.

M. MONK : Dois-je comprendre que la pose des tuyaux à l'eau et des égoûts coûtera $24,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Je crois, dans les circonstances, que le comité a le droit d'avoir un peu plus de détails. C'est payer un montant considérable pour approvisionner d'eau douce l'établissement de la quarantaine et y faire poser des égoûts. Cinq mille dollars seraient déjà beaucoup; mais, lorsqu'il s'agit de $24,000, le comité peut, à bon droit, demander quelques détails sur la manière dont ce montant sera employé. Nous ne connaissons absolument rien des détails de cette dépense et le montant me semble si élevé que nous avons le droit de les exiger.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourtant, je ne vois pas quels autres détails le ministère pourrait fournir. Si mon honrable ami (M. Monk) veut avoir l'estimation circonstanciée préparée par l'architecte, je me la procurerai volontiers pour la lui communiquer. Je n'ai pas ces détails par devers moi; mais j'ai donné, d'une manière générale, les renseignements les plus complets et tous les éclaircissements que je puis fournir.

M. MONK : Mon honorable ami n'a donné aucun éclaircissement. Ce montant de $24,000, pour approvisionner d'eau douce la station de la quarantaine et y faire poser des égoûts, est tellement élevé que je voudrais savoir combien coûteront les ouvrages en plomb, par exemple? S'il doit y avoir une pompe élevatoire pour aspirer l'eau pure, quelle partie du crédit y sera affectée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'aqueduc de la ville fournira l'eau, de sorte qu'une pompe élevatoire sera inutile.

M. MONK : Je n'ai jamais entendu dire qu'il fallait un montant de $24,000 pour pourvoir d'eau, de calorifères et d'égoûts un établissement comme celui-ci. Combien coûtera chacun de ces services?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les calorifères sont déjà posés, et une conduite de 5,400 pieds de longueur, traversant le chenal, relie la ville de Saint-Jean à l'île et les travaux d'excavation sont très coûteux. L'architecte en chef a fait une estimation soigneuse du coût des travaux qui ne pourraient être exécutés, dit-il, pour un montant moins élevé. A la dernière session, un crédit de $17,000 fut obtenu mais on l'a jugé insuffisant et on a préféré at-

tendre qu'on eut assez d'argent avant de commencer les travaux.

M. MONK : Force m'est de dire que nous éprouvons de très grandes difficultés quand il s'agit d'obtenir des détails utiles concernant des dépenses considérables. Sans parler des particuliers, aucune commisison scolaire, nul conseil municipal ne voudrait reconnaître que le montant qu'on nous demande d'accorder ne dépasse pas les justes bornes. Il vaudrait mieux laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce qu'on nous ait fourni les détails que n'importe quelle administration aurait le droit d'exiger. Je ne désire pas retarder l'expédition des affaires, mais je déclare que cet item du budget ne devrait pas être adopté tant que nous n'aurons pas des renseignements suffisants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets qu'on doive donner les renseignements les plus circonstanciés touchant chaque crédit ; toutefois ceux qui ont été fournis quant à cet item me semblent complets et satisfaisants. C'est un grand inconvénient que de laisser ces crédits en suspens, et j'offre à l'honorable député, s'il n'est pas satisfait, de lui apporter plus tard l'estimation circonstanciée que l'architecte a préparée.

M. CASGRAIN : Je ne puis consentir à cela, car on nous a promis bien souvent que des détails seraient fournis plus tard, et pour une raison quelconque nous ne les avons jamais obtenus. Voici qu'on nous demande d'accorder $25,000 pour l'approvisionnement de l'eau, le chauffage et les égouts d'un poste de quarantaine, et je m'en rapporte à la Chambre quand je dis qu'on semble de prime abord requérir à ces fins un montant exorbitant. Le ministre n'est pas en état de nous dire quelle partie de ce montant il faudra consacrer à l'approvisionnement de l'eau, les égouts et le chauffage. Ayant à ses côtés le sous-ministre, il doit vraisemblablement pouvoir nous donner des renseignements là-dessus. Je demande de nouveau au comité de dire si je me trompe lorsque je déclare qu'on ne nous a fourni aucun des éclaircissements qui nous permettraient d'accorder ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande également au comité de dire si j'ai tort de prétendre que ce n'est pas l'habitude de chercher à connaître le nombre de clous et de pieds de bois de construction qui servent de base aux calculs de l'architecte. Je crois avoir donné, d'une manière générale, les renseignements les plus complets. J'ai de plus offert à l'honorable député de lui communiquer plus tard les détails, s'il n'était pas satisfait. Il faudrait des tonnes de paperasse pour fournir les moindres détails touchant chaque article du budget d'un ministère.

M. CASGRAIN : Quels renseignements avons-nous eus jusqu'ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député aurait-il la complaisance de m'apprendre quel renseignement il désire ?

M. CASGRAIN : J'ai demandé au ministre de me donner séparément le coût de l'approvisionnement de l'eau et celui du chauffage, ce qu'il n'a pu faire. Le ministre nous dit que ce n'est pas l'habitude de poser ces questions. Je fais partie de la Chambre depuis moins longtemps que lui ; cependant, je suis entré dans la carrière parlementaire en 1886, et je puis lui dire que, non seulement il est d'usage, mais qu'il est de règle de donner ces renseignements circonstanciés. Lorsque l'honorable M. Tarte était ministre, il nous fournissait de grand cœur ces détails. Celui-là connaissait tout ce qui relevait de son ministère, et la même règle devrait prévaloir aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qui a lieu. Je crois que mon prédécesseur a déjà donné tous les détails et je ne vois pas qu'on puisse me demander de les répéter, surtout après que j'ai promis d'apporter les devis détaillés préparés par l'architecte préposé à ces travaux.

L'honorable M. TARTE : A ma sortie du ministère, voici où les choses en étaient. Nous avions voulu creuser des puits artésiens et un fort montant d'argent avait été dépensé sans obtenir de résultat, bien que les experts nous eussent dit qu'il serait facile d'obtenir de l'eau. Ensuite, on nous laissa entendre que nous pouvions utiliser les eaux de surface. Je me rendis sur les lieux au mois d'août et je n'eus pas de peine à me convaincre que ce projet était impraticable. Le seule manière possible d'approvisionner d'eau l'établissement de la quarantaine est de poser une conduite en travers de la baie, sur une distance de 5,000 ou 6,000 pieds, au moins, et de la relier au réservoir de l'aqueduc de Saint-Jean. Le sol est très rocheux dans cet endroit.

M. CASGRAIN : Et cela coûterait ?

L'honorable M. TARTE : Cela coûterait $20,000 ou $25,000, au moins.

M. MONK : Alors le crédit n'est pas suffisant.

L'honorable M. TARTE : Je ne connais pas les détails, cela va de soi. J'avais donné mission à M. Shewen, notre ingénieur en chef, de préparer un rapport complet sur ce projet. Quand j'ai quitté le ministère, nous n'avions pas encore reçu le rapport. Il est très important d'approvisionner d'eau le poste de la quarantaine et je suis surpris et je regrette que cela n'ait pas été fait plus tôt.

M. HUGHES (Victoria) : On croirait, à entendre les remarques de l'honorable député, qu'il s'agit de faire passer la conduite à travers le roc. Ce n'est pas là ce qu'on

entend faire assurément. On peut poser la conduite sur le lit de la baie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque mon honorable ami a demandé la parole, j'étais sur le point d'exposer les faits que je connais et ils sont exactement comme l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) les a exposés. Le moyen de fournir de l'eau à l'Ile-aux-Perdrix était un problème très difficile qui a causé beaucoup d'ennuis et de soucis aux intéressés. J'ai eu moi-même connaissance des tentatives infructueuses dont l'ancien ministre des Travaux publics nous a parlé. L'Ile-aux-Perdrix est un véritable rocher où l'on n'a jamais trouvé d'eau et où l'on n'en trouvera probablement jamais.

M. MONK : Quelle distance la sépare de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un mille environ par le chenal ouest du port.

L'honorable M. TARTE : A peu près 5,000 pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'eau vient du côté ouest du port, dans la direction de Carleton. Elle est fournie par l'aqueduc public, et je ne crois pas qu'on puisse s'en procurer autrement que de la manière indiquée par le ministère des Travaux publics. Le député de Montmorency (M. Casgrain) a laissé entendre que nous nous proposions de faire une dépense considérable dans une localité sans importance.

M. CASGRAIN : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ou plutôt dans une localité de mince importance. A vrai dire, si des entreprises légitimes s'exécutaient dans la ville de Saint-Jean, mon honorable ami admettrait qu'il y a lieu de dépenser un montant raisonnable ; mais il n'a pas semblé attacher une grande importance aux travaux qui se poursuivent sur l'île.

Je puis affirmer à mon honorable ami qu'un établissement de quarantaine à cet endroit est absolument nécessaire. Des centaines et même des milliers de personnes, en partie des immigrants, passent par le port de Saint-Jean, à destination de l'ouest, et il est d'importance vitale pour la santé du peuple canadien que les précautions nécessaires soient prises à cet endroit, et que ce port soit muni d'une quarantaine parfaitement outillée. Ce qui a été fait jusqu'à présent pèche sous bien des rapports. Le montant qui figure dans le budget est bien raisonnable, s'il est suffisant pour atteindre ce que l'on a en vue. Mon intention n'est pas de discuter cette question, car je ne possède pas les connaissances voulues en cette matière; cependant, je crois que les honorables députés qui ont critiqué ce crédit quelque peu sévèrement——

Quelques VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux de pouvoir constater le contraire, car il est certain que les recherches les plus minutieuses auront pour résultat de démontrer qu'il n'y a pas, dans tous les crédits demandés, un item plus nécessaire et plus justifiable que celui que nous discutons.

M. CLANCY : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dépensé beaucoup d'éloquence pour répondre à une accusation que personne n'a formulée. Personne n'a mis en doute la nécessité problable ou l'utilité de cet établissement, ni ne l'a critiquée à ma connaissance. La seule chose qui a été critiquée, c'est l'impossibilité dans laquelle le ministre des Travaux publics s'est trouvé de fournir les renseignements qu'on lui a demandés. L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) a indiqué les item sur lesquels il voulait obtenir des détails, et il me semble que ces renseignements devraient été fournis au comité. Le ministre des Travaux publics dit qu'il fournira ces renseignements une fois le crédit voté, et si le comité n'est pas satisfait il consentira que la question revienne devant le comité. Mais l'honorable ministre ne parle pas sérieusement quand il fait une pareille proposition, car où nous conduirait cette manière de procéder, si elle était généralisée? Cela n'est pas possible sans obtenir le consentement de la Chambre. Qu'il nous fournisse les renseignements demandés, et il s'évitera tout ce trouble. Je me permets de lui demander de nouveau quel est la nature et le prix de ces appareils de chauffage, quel est le coût et en quoi consiste ce système de drainage, combien coûte le service de l'aqueduc, existe-t-il un marché avec la ville de Saint-Jean, à ce sujet, et dans l'affirmative, quel en est la nature, pour combien de temps est-il conclu et quel montant le gouvernement sera-t-il appelé à payer? Ces questions me paraissent très raisonnables, et je ne crois pas que ce soit là ce que l'on peut appeler critiquer sévèrement la conduite du ministre des Travaux publics, que de lui demander ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je croyais avoir répondu aux plus importantes questions posées par l'honorable député, mais je constate que le ministère n'a pas en sa possession tous les détails nécessaires concernant cette dépense. L'item tel qu'il se lit est de nature à induire en erreur. Je crois que ce montant de $12,000 était destiné à payer les frais d'installation d'un tuyau d'aqueduc, en vertu d'un arrangement avec la municipalité. On a prolongé ce tuyau jusqu'à l'endroit où la marée se fait sentir, et nous avons convenu de payer les deux tiers des travaux sur le rapport de l'ingénieur, notre part étant de $4,000 à

$6,000. Je demande que l'item soit laissé en suspens, afin de me permettre d'obtenir des détails plus complets.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de l'honorable ministre. Je crois que c'est à son ministère qu'est confié le soin d'entretenir les monuments historiques du pays. A l'embouchure de la rivière Saint-Jean se trouve le vieux fort Latour qui fut construit par les Huguenots, dès les premières années de l'établissement de l'Amérique du Nord et l'une des reliques les plus intéressantes de ce pays. Je crois que l'on ferait bien de voter un montant quelconque pour pourvoir à l'entretien de ce vieux fort. Les descendants des Huguenots, ces colons français qui s'établirent les premiers dans cette partie de l'Amérique, verront certainement avec plaisir le gouvernement prendre l'initiative d'une pareille démarche.

M. SPROULE : A quelle quantité d'eau cette somme de $200 donnera-t-elle droit à la quarantaine chaque année ? A-t-on pris les mesures nécessaires pour que cette eau puisse être utilisée au cas d'incendie ? Si la ville a le droit d'exiger un montant aussi élevé pour l'eau, le gouvernement ne devrait pas être obligé de payer une part aussi considérable dans le coût du posage du tuyau principal. La ville reçoit un magnifique revenu pour les déboursés qu'elle est obligée de faire, et nous devrions savoir, de notre côté, ce que nous obtenons pour notre argent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate que je n'ai pas le rapport de l'ingénieur chargé de la surveillance des travaux à Saint-Jean, et je demande en conséquence à ce que ce crédit soit laissé en suspens.

L'item est laissé en suspens.

Edifices publics fédéraux, $3,000.

M. CLANCY : Ce montant a-t-il été dépensé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est le crédit ordinaire destiné à payer les réparations générales et le plein montant a été dépensé.

Edifices publics fédéraux, provinces maritimes, améliorations, réparations, etc, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le même crédit qui est demandé depuis un grand nombre d'années.

M. MONK : Cette explication n'est pas suffisante. Nous avons le droit de savoir chaque année de quelle manière l'argent sera dépensé. Si nous avons placé une nouvelle fournaise dans un édifice l'année dernière, nous avons besoin de savoir ce que l'on fera à ce même édifice cette année, et comment ce montant de $12,000 sera dépensé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il s'agit d'un crédit destiné a payer pour toutes les réparations à faire aux édifices publics des provinces maritimes durant l'année. Il est assez difficile de dire d'avance en quoi consisteront absolument ces réparations. Nous ne pouvons rendre compte que de ce qui est dépensé, et l'honorable député trouvera tous ces détails dans le rapport de l'auditeur général. Je puis lui fournir ceux de l'année dernière s'il le désire.

M. MONK : Je n'ai pas besoin de ces renseignements pour moi-même. Mais j'aimerais à savoir de quelle manière cette somme de $12,000 est répartie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets avec mon honorable ami que si le montant demandé était trop élevé ou trop minime, le ministre devrait être appelé à fournir des explications. J'ai ici, par exemple, une liste des dépenses de l'année dernière qui varient de 75 cents à $800, et s'appliquent à 20 ou 30 édifices publics différents dans la province, représentant en tout une dépense de $7,000, ce qui laisse une balance non dépensée de $5,000. Le sous-ministre me dit que ces $12,000 représentent le montant ordinairement requis chaque année pour l'entretien des différents édifices publics dans la province.

M. LENNOX : Je diffère entièrement d'opinion avec l'honorable ministre sur la méthode ordinairement suivie par les corporations publiques. Il est évident qu'un certain montant doit être voté pour faire face aux dépenses imprévues, mais on est absolument dans l'erreur en disant que nous devons nous laisser guider par l'expérience du passé. Comme on l'a dit, il me semble que le ministère devrait obtenir, des employés à qui est confié la garde des différents édifices publics, quel montant chacun d'eux aura besoin. Le contraire serait de nature à produire un étrange état de choses. Si je comprends bien, le gouvernement ne peut dépenser d'argent, à moins qu'il soit voté par le parlement. Or, à moins que l'on se procure les renseignements nécessaires pour préparer ces estimations, nous sommes incapables de nous rendre compte convenablement de l'argent requis pour faire face aux dépenses qui seront faites durant l'exercice fiscal.

Il peut se faire que le crédit soit trop élevé, ou qu'il ne le soit pas assez. Supposons que quelques-uns de ces édifices exigent des réparations considérables, plus considérables que celles des années précédentes, qu'un édifice public, situé dans une partie quelconque de la province de Québec, exige un toit neuf, qui coûtera plusieurs milliers de dollars, à prendre sur ce crédit. Est-ce un principe reconnu, dans le ministère de mon honorable ami, que l'on doit fermer les yeux sur tout cela et se présenter devant la Chambre sans avoir la moindre idée de

ce qui est requis à cet endroit? Il peut arriver qu'un édifice public soit abandonné, ou que les réparations qu'on lui fait subir soient tellement importantes qu'aucune autre ne sera requise durant bien longtemps. Chaque année le département devrait soumettre à la Chambre un rapport indiquant l'état général des édifices publics dans tout le pays, et le montant requis pour les réparer, basé sur leur condition à cette époque. A part cela, un certain montant devrait être voté pour faire face aux dépenses imprévues. Grâce à ces renseignements, et en nous appuyant sur l'expérience du passé, nous pourrions nous former une idée exacte du montant requis d'une année à l'autre. Tant qu'une enquête, dans le genre de celle que je viens d'indiquer, ne sera pas faite chaque année et son résultat soumis au parlement, le ministère manquera à son devoir à l'égard de ce comité ou à l'égard du peuple de ce pays que nous représentons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est dans l'erreur. Il y a un autre item qui couvre le montant destiné aux réparations. Le crédit actuel est voté pour rencontrer les dépenses imprévues requises dans les différents édifices publics qui sont au nombre de 37 à 40 dans la province de Québec. Mon. honorable ami doit s'apercevoir comme moi que le montant demandé n'est pas bien élevé, si l'on tient compte de la valeur de la propriété et du nombre d'édifices dont ce crédit est appelé à solder les dépenses éventuelles. Quand il s'agit de réparations considérables, nous demandons un crédit additionnel, et le ministère fournit tous les détails de l'ouvrage que l'on veut exécuter. Chaque année des accidents imprévus, tel qu'une tempête, causent des dommages que le ministère est obligé de réparer et pour lequel il dépense souvent plus que le montant voté. Dans un cas comme celui-là, nous rendons compte au parlement de cette dépense additionnelle.

M. LENNOX : Je ne me suis peut-être pas expliqué assez clairement pour me faire comprendre de l'honorable ministre, mais l'item est bien clair par lui-même et il se lit comme suit : "Edifices publics fédéraux, réparations, améliorations, etc." Je n'étais donc pas dans l'erreur. Je dis que le ministre des Travaux publics ne nous a pas encore expliqué comment il se faisait qu'il pouvait juger de la nécessité de demander $12,000 en se basant sur le fait que depuis plusieurs années c'est ce montant qui a été dépensé.

Grosse-Ile—Poste de quarantaine, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais communiquer à la Chambre les renseignements qui me sont fournis par le ministère relativement à ces travaux. Ils sont exécutés conformément à l'estimation fournie par le ministère de l'Agriculture. Appareil de désinfection pour l'hôpital, $2,000; maison de bains, $1,800; maison pour le bureau du médecin et des salles de vaccination, avec de plus quatre chambres au deuxième étage pour les malades atteints de maladies contagieuses, $2,600 ; posage de dix-huit portes, $18; clôture en fil de fer pour entourer les bains, $50; tuyaux pour les bains $30; hôpital pour les variolés, $40; ventilation, $75; tuyaux pour l'eau à l'hôpital, $300; réparations à la maison de désinfection, $387; réparations aux quartiers généraux de la police, $872; quartiers des officiers, $2,000; hydrants, $180; blanchissage, $800; trottoirs, $795; autres dépenses, $353. Comme le comité le sait, on a dépensé un montant considérable à cette station l'année dernière. Le sous-ministre me dit que le montant demandé devra être suffisant pour compléter ces améliorations.

M. SPROULE : Si je me rappelle bien, il y a à peine quelques années que l'administration a construit un appareil de désinfection du même genre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agissait cette fois-là d'un appareil de désinfection pour un édifice public; cette fois-ci, c'est pour un hôpital.

M. LENNOX : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quel montant a été dépensé jusqu'à présent à cet endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette d'être obligé de dire que le mémoire qui m'a été fourni par le ministère ne contient pas ce renseignement.

M. SPROULE: Voici maintenant plusieurs années que nous dépensons des sommes considérables à l'établissement de quarantaine de la Grosse-Ile, ce qui me fait croire que ces travaux ont dû être mal conduits dès le commencement, car, s'il en eut été autrement, nous ne serions pas appelé, chaque année, à y faire ces améliorations.

On nous a assuré il y a quelques années que les fortes sommes alors requises devaient suffire à l'achèvement de l'édifice. Chaque année nous avons la même réponse: Ceci est pour terminer les travaux. Mais nous n'avons aucune garantie que cette somme assurera leur achèvement. L'an dernier on nous a demandé $10,000, et cette année on nous demande $12,000. Si je ne me trompe il a fallu plus l'année précédente. Quoi qu'il en soit, cela semble continuer, et j'ai entendu lire des item qui ressemblent beaucoup à ceux qu'on nous lisait autrefois, même en ce qui concerne la construction des trottoirs. Voici près de $2,000 pour les logements officiels. Il faut que ces logements soient meublés avec luxe et qu'ils soient très vastes pour que l'on demande $2,000 pour y meubler de nouvelles pièces après nous avoir demandé de faire ces améliorations. De deux choses l'une, ou il y a là une dépense imprévoyante ou il y a quelque chose qui dénote un manque d'entente des affaires

dans la manière dont l'argent est dépensé. En fin de compte, il nous faudra tôt ou tard en arriver à une entente et nous devrions savoir quel sera le coût de cet établissement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les $2,000 sont pour un nouveau bâtiment. Le seul renseignement que je puisse donner au comité c'est que ce poste a été établi vers 1845. Le sous-ministre m'informe qu'il menaçait ruine et qu'en 1892 on a commencé la restauration de tout l'établissement. Jusqu'au moment actuel, nous avons dépensé environ $200,000. J'admets volontiers, avec mon honorable ami, qu'il eut peut-être été préférable qu'on eut donné un état détaillé et fait connaître les dépenses prévues lorsqu'on a entrepris des travaux aussi considérables que ceux-ci. Le sous-ministre m'informe que ceci complètera à peu près les travaux de la quarantaine.

M. SPROULE : Qui est maintenant chargé de la direction de la quarantaine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement, ceci dépend du ministère de l'Agriculture. Le docteur Martineau est le chef du poste.

M. SPROULE : Le docteur Montizambert est à la tête du service national ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Le ministre déclare que ceci complètera à peu près les travaux. Quels sont les autres travaux que l'on se propose de faire et quel sera le coût probable de leur achèvement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. le président, cette estimation est basée sur une demande qui nous a été adressée par le ministère de l'Agriculture. Nous n'attendons pas d'autres requêtes demandant que l'on entreprenne d'autres améliorations en cet endroit. Si d'autres nous arrivent, elles seront examinées avec soin. Un établissement aussi considérable que celui-là nécessite quelques dépenses de temps à autre, mais j'espère que, pour le présent, il n'y aura plus de réfections d'une nature permanente. J'ai moi-même visité le poste l'automne dernier ; je dois dire qu'on y a fait des améliorations très considérables et d'une espèce très permanente, et je suis porté à croire—je ne puis donner que les renseignements qui me sont fournis par le ministère—que nous n'avons pas lieu de nous attendre à d'autres requêtes demandant une forte dépense à cet endroit d'ici à quelque temps.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que l'honorable ministre a dit que les $12,000 votés l'an dernier ont été entièrement dépensés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'Assomption—Edifices publics, $10,000.

M. BROCK : Je vois qu'on a dépensé $5,000 l'an dernier et que cette année l'on doit dépenser $10,000. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle est la population de L'Assomption? L'item dit "édifice public", mais ce doit être pour des édifices publics, car il est évident qu'on ne dépensera pas $10,000 pour un seul édifice dans un pareil endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de n'avoir pas entendu du tout ce qu'a dit l'honorable député, mais j'ai compris qu'il demande quelle est la population?

M. BROCK : Oui; quelle est la population de L'Assomption?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans la ville de L'Assomption, il y a une population de 1,665 habitants et dans la paroisse adjacente, il y a une population de 1,275.

M. BROCK : De quelle espèce sont les bâtiments que l'on est à construire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'édifice sera à deux étages et demi en briques, avec parements en pierre. Je suppose que l'honorable député (M. Brock) veut savoir à quoi servira l'édifice?

M. BROCK : Oui; à quoi servira-t-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un édifice public devant servir à des fins générales, pour le bureau de poste, etc.

M. BROCK : Un hôtel-de-ville ou un poste de pompier? Assurément ce n'est pas pour la perception des droits de douane à L'Assomption?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfois la perception des douanes est très considérable dans des endroits peu populeux. Je crois, cependant, que cet édifice servira surtout de bureau de poste.

M. BROCK : Dans une ville de 1,600 habitants, ne vous semble-t-il pas, M. le ministre, que $15,000 en deux ans, c'est une somme très considérable à dépenser? Je crois qu'il doit y avoir là quelque erreur. Est-ce un édifice de comté ? Est-ce pour la population du comté de L'Assomption que l'on doit construire cet édifice ou est-ce un édifice de village ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La constitution municipale dans cette région diffère de celle que nous avons dans Ontario. C'est plutôt à la ville et à la paroisse qui l'entoure, que ce bureau de poste est donné.

M. BROCK : Du fait que l'organisation municipale de Québec diffère de celle des autres provinces, s'en suit-il que le gouvernement fédéral doive fournir les édifices muni-

cipaux dans la province de Québec? Est-ce que les provinces d'Ontario et de Québec vont fournir les édifices municipaux de la riche province de Québec? Je crois qu'il doit y avoir là quelque erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit un édifice municipal, j'ai dit un bureau de poste. Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Brock) ait raison d'insinuer que la province de Québec, plus que la province d'Ontario, a des édifices publics dans des endroits peu populeux. S'il y a une règle, il se peut qu'elle ait parfois été violée; il se peut que nous ayons parfois, pour une raison ou pour une autre, construit des édifices publics dans des endroits où la population et les recettes étaient peu considérables. Il faut que le comité s'efforce de s'en tenir à la règle en vertu de laquelle, lorsqu'il s'agit de construire des édifices publics, on doit tenir compte des recettes et de la population. Cette règle n'a pas été plus enfreinte dans la province de Québec que dans les autres provinces.

M. LANCASTER : Je voudrais demander à l'honorable ministre si la construction de cet édifice a été donnée à l'entreprise, quel est le prix de l'entreprise et à quelles fins l'édifice doit servir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été adjugée et l'édifice doit servir de bureau de poste.

M. LANCASTER : Quel est le coût de l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $10,000.

M. PRINGLE : Je voudrais demander à l'honorable ministre quelles sont les recettes du bureau de poste de L'Assomption. La raison pour laquelle je fais cette demande, c'est que je vois à l'item suivant, n° 119, "édifice public au village d'Alexandria, $17,000." Je suppose que c'est encore pour un bureau de poste. Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de construire des bureaux de poste de $17,000 dans les villages des diverses provinces. Nous en avons un à L'Assomption qui coûte $15,000, et un à Alexandria qui coûte $17,000. Je voudrais savoir quelle est la règle concernant la construction de bureaux de poste dans les villages de cette importance. Il me semble que les recettes doivent être très faibles dans des villages comme L'Assomption et Alexandria. Je voudrais demander en même temps si ces édifices doivent servir à d'autres fins qu'à celles de bureau de poste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils doivent servir à toutes les fins fédérales: douanes, revenu de l'intérieur ou tout autre service fédéral. Le programme général du gouvernement, sous ce rapport, est le même que par le passé. La majorité de la Chambre semble avoir été d'avis que dans chaque chef-lieu de comté, pour le moins, un édifice public devrait être érigé. Il est probable que le parlement n'a pas tenu compte de la question des recettes autant qu'il aurait pu le faire. Dans le cas actuel, les recettes sont de $942.

M. MORIN : Il est certain que le gouvernement ne tient pas beaucoup compte des recettes qu'il perçoit dans une ville où il construit un édifice public. Cet édifice coûtera plus de $10,000 et la population de L'Assomption est de 1,605 habitants. Or, si le gouvernement doit construire un édifice public devant coûter $10,000 dans chaque localité de cette importance, où cela nous mènera-t-il ? Dans mon propre village, nous avons un palais de justice, un bureau d'enregistrement et un édifice public, et nous avons bien plus de droit à un bureau de poste que n'en a L'Assomption. Le gouvernement est très extravagant et s'il continue de cette manière, cela finira nécessairement par la banqueroute. Je ne puis concevoir qu'il y ait dans la province de Québec un seul autre endroit où l'on se montre aussi prodigue qu'à L'Assomption.

M. BENNETT : Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, ils se gaudissaient surtout de leur implacable hostilité envers ce qu'ils qualifiaient de tentative ayant pour but l'achat des collèges électoraux. Vous-même, M. le président (M. Macdonald, Huron) étant au fauteuil, il ne vous est pas permis de parler, mais si vous en aviez l'occasion, je n'ai aucun doute que vous condamneriez cet abandon du vieux programme libéral. Je suis certain que le député de York-ouest (M. Campbell) protesterait aussi avec véhémence contre ce crédit, si son appétit n'avait pas été apaisé par une semblable subvention en faveur de l'une des villes de sa circonscription. Mais il y a un honorable membre sur les banquettes ministérielles que son devoir envers l'une des circonscriptions électorales d'Ontario devrait obliger à proposer la radiation de cet item, et cet honorable membre est le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson). Il y a la ville d'Owen-Sound, qui a un revenu de $15,000, comparé aux $940 de L'Assomption, et Owen-Sound n'a pas d'édifice public. En une occasion mémorable, lorsque les électeurs malveillants de Brant-Sud ont envoyé le ministre des Douanes chercher un refuge dans Grey-nord, la ville d'Owen-Sound a fait preuve de bienveillance envers lui. Ses partisans ont promis que l'on ferait preuve de libéralité envers Owen-Sound, en y faisant construire un bureau de poste. Cette ville a une population de 10,000 âmes mais on ne lui donne pas de bureau de poste, tandis qu'Alexandria, avec une population de 2,000 et L'Assomption avec une population de 1,600, auront des bureaux de poste construits aux depens du public. Quelle ingratitude de la part du ministre des Douanes ! Ne protestera-t-il pas contre ce crédit ? Est-ce qu'il ne se lèvera pas pour condamner cet abandon de la doctrine libérale qu'il a prê-

chée dans l'opposition mais qu'il ne met pas en pratique maintenant qu'il est au pouvoir? Comme l'a demandé l'honorable député de Dorchester (M. Morin) où cela nous mènera-t-il ? Va-t-on récompenser les collèges électoraux lorsqu'ils élisent des libéraux et les punir lorsqu'ils n'en élisent pas ? Alexandria, dans une circonscription représentée par un libéral obtient un bureau de poste ; Bowmanville, représentée par un libéral, obtient un édifice public ; Clinton, une petite ville dans une circonscription libérale, obtient un bureau de poste ; Cobourg où il y a déjà un édifice public, doit recevoir une subvention pour une salle d'armes et Guelph doit recevoir une subvention généreuse, également pour un édifice public. Je me souviens que, lorsque l'honorable juge Lount était membre de cette Chambre, il est allé à Grey-nord pour appuyer le ministre des Douanes, et il a annoncé que le parti libéral avait pour programme de rendre justice à l'avenir d'une façon bienveillante ou sévère ; que les circonscriptions libérales auraient droit à la justice bienveillante et que les circonscriptions conservatrices devraient s'attendre à une justice sévère. Owen Sound a accueilli le ministre des Douanes et lui a procuré le repos qu'il cherchait, mais où est la récompense de ses électeurs? Que le pays sache que le gouvernement libéral a pour programme de récompenser les amis et de punir les adversaires. Le ministre des Finances a obtenu un édifice pour une petite ville dans son comté et le ministre de la Milice en a eu un semblable pour une autre petite ville dans son collège électoral. Ils ont donné l'exemple.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Puisque l'honorable député a parlé d'une ville dans mon collège électoral, je dirai que le gouvernement conservateur avait fait voter un crédit pour construire un bureau de poste dans Kentville, situé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Le hasard a voulu plus tard que le comté de King m'ait élu, et à la session suivante, le gouvernement conservateur a retranché le crédit des prévisions budgétaires. Lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir, nous avons fait construire le bureau de poste.

M. BENNETT : Si ce comté estime que la raison déterminante de l'élection d'un représentant dépend de la question de savoir si l'on y dépense ou non un peu d'argent, je ne m'oppose pas à ce que cela soit accepté comme un indice de l'intelligence des gens. Ce n'est pas seulement le coût primitif d'un édifice qu'il faut considérer. Il faut un concierge, avec salaire annuel de $400 ; il faut le chauffage, coût $200 ou $300 de plus, et dans les comtés qui élisent des libéraux cette dépense se continuera. Si des villes comme Owen Sound et autres centres importants ont la hardiesse de s'opposer au gouvernement, alors elles peuvent être assurées que leur récompense leur sera donnée en vertu du principe de justice bienveillante et de justice sévère énoncé par le juge Lount. Ce n'est pas le ministre des Travaux publics qui est seul responsable. C'est le gouvernement au complet qui adopte ces prévisions budgétaires et c'est tout le gouvernement qui est à blâmer. Je me souviens qu'une fois, durant une session du dernier parlement, une subvention a été accordée à la circonscription de Peterborough-est pour construire un dock sur un creek et que l'honorable député de cette circonscription, qui était l'un des partisans du gouvernement, excusait cette dépense en disant que jamais l'administration n'avait dépensé d'argent auparavant dans cette circonscription. Peut-être que l'on aura recours à de semblables arguments, à défaut d'autres, pour justifier les subventions actuelles.

Lévis, édifice public, $5,000.

M. MONK : A quoi cette somme est-elle destinée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour ériger un édifice public dans la ville de Lévis.

M. MONK : A-t-on acheté l'emplacement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Le ministre est entré en négociations avec le ministère des Chemins de fer dans l'espoir que ce ministère pourrait fournir un emplacement sur une portion de terrain appartenant au gouvernement fédéral. Lévis est une ville de progrès et elle a droit à un édifice public.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami sait que la ville de Lévis est bâtie presque tout entière sur une hauteur, et si le bureau de poste est construit sur le terrain appartenant au ministère des Chemins de fer et Canaux, il faudra que les gens descendent la côte pour aller au bureau de poste. Il doit y avoir là une erreur quelconque.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami devrait être plus franc et expliquer la question complètement. Il sait que ceux qui ont affaire à Lévis descendent par les chemins qui conduisent au quai du bac, en conséquence, l'endroit le plus commode pour un édifice public serait dans le voisinage de la gare de l'Intercolonial. La chambre de commerce de la ville de Lévis a fait des représentations à cet effet.

M. CASGRAIN : Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami et j'aimerais à voir les requêtes de la chambre de commerce qui ont représenté que l'édifice public de la ville de Lévis devrait être situé au pied de la côte. Mon honorable ami et tous les autres qui connaissent la ville de Lévis, savent qu'elle s'étend du bord de la falaise jusqu'à une grande distance en arrière, qu'une grande partie de la population demeure au sommet de la côte, et que quelques magasins seulement se trouvent au pied de la côte près de la gare de l'Interco-

lonial. Si mes honorables amis disent que la chambre de commerce de la vile de Lévis a fait des représentations en faveur de cet emplacement, ils sont plus en mesure de le savoir que moi, mais j'aimerais à voir ces représentations. Mon honorable ami sait que les édifices publics de la ville de Lévis sont sur la côte. L'hôtel-de-ville est sur la côte et s'il est plus commode d'avoir l'hôtel-de-ville sur la côte, il sera plus commode que le bureau de poste y soit aussi.

M. TALBOT : Je demanderai à l'honorable député de Montmorency s'il veut avoir la bonté de dire à la Chambre où se trouve le marché de la ville de Lévis—s'il est sur la côte ou au pied de la côte ?

M. CASGRAIN : Il y a deux marchés, un très petit marché en bas, et un autre, le plus grand sur le sommet de la côte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une députation de la chambre de commerce de la ville de Lévis, outre la requête écrite de cette chambre de commerce est venu me voir à mon bureau à Ottawa, il y a peu de temps et a insisté sur le choix de cet emplacement comme étant, à son avis, le plus commode pour la ville. Etaient présents, M. Carrier, président de la chambre de commerce et quatre ou cinq autres. Telle est la raison du retard.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami sait probablement que le magasin de M. Carrier est au pied de la côte et que c'est la raison pour laquelle il voudrait que le bureau de poste fût au bas de la côte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'étais présent à l'entrevue, M. Carrier n'est pas du tout le marchand en question, mais il est employé à la maison Carrier, Laîne et Cie, et est un des partisans du député de Montmorency.

M. CASGRAIN : Sa manufacture est aussi en bas de la côte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sa manufacture est là, mais lorsqu'il s'est adressé au gouvernement il est venu pour faire des représentations dans l'intérêt des habitants de Lévis.

M. CASGRAIN : Si mon ami dit qu'il y une requête de la part de la Chambre de commerce, je serai heureux de la voir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me ferai un plaisir d'en envoyer une copie à l'honorable député.

M. MORIN : Je ne conteste pas la vérité de ce que disent l'honorable ministre des Travaux publics et l'honorable ministre de la Justice, cependant, cela ne semble pas raisonnable. Il y a un bureau de poste à Lévis près de la gare. Puis, il y en a un au sommet de la côte sur le grand chemin allant vers le sud. Les habitants de Lévis vont-ils fermer leur bureau de poste sur la côte et se rendre au pied de la côte pour y prendre leur courrier? Cela ne semble pas du tout raisonnable. Dans la ville de Lévis, il y a quatre bureaux de poste. Il y a un bureau de poste à un demi-mille de la gare, près du magasin de M. Couture. Et voulez-vous dire que lui et les autres ont signé une requête pour que ce bureau de poste soit fermé et pour qu'un bureau de poste général soit placé au pied de la côte ? Je n'ai aucun doute que certaines gens veulent avoir un bon bureau de poste près de la gare, mais le reste de la population n'en sait absolument rien. Je connais beaucoup cette ville et j'aimerais à voir quelques-uns des citoyens envoyer une autre requête ici. Si les habitants de Lévis apprennent qu'une requête a été envoyée ici pour demander un bureau de poste au pied de la côte, avant longtemps vous en recevrez une autre demandant tout le contraire.

M. LENNOX : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit que l'on se propose de se procurer un emplacement sur le terrain appartenant au chemin de fer Intercolonial. Cette voie ferrée appartenant au gouvernement, je suppose qu'il ne sera pas difficile de découvrir sans délai s'il convient ou non que le ministère des Chemins de fer se dessaisisse de ce terrain. Si les ministres s'entendent—naturellement nous croyons parfois qu'ils sont à couteaux tirés et qu'ils ne se parlent pas entre eux—comment se fait-il que l'on n'ait pas encore découvert définitivement si cet emplacement est disponible ou non ? Le ministre devrait pouvoir nous dire où gît la difficulté, afin que, si nous ne pouvons pas avoir cet emplacement, nous puissions en avoir un autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serai heureux de donner des éclaircissements à l'honorable député. On m'a demandé ou en était cette question. La Chambre de commerce de Lévis est venue à Ottawa et nous a représenté que cet emplacement serait convenable. On a découvert que ce terrain fait partie de la propriété appartenant au ministère des Chemins de fer et Canaux. Nous nous sommes adressés à l'ingénieur en chef des Chemins de fer afin de savoir si nous pourrions avoir le terrain. Si nous pouvons l'avoir, cela nous épargnera une dépense considérable et nous aurons un emplacement situé de façon à satisfaire les intéressés.

M. LENNOX : On m'informe que, loin de pouvoir disposer des terrains en sa possession le chemin de fer Intercolonial désire étendre son domaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a réellement besoin de plus de terrain, mais on nous dit qu'à cet endroit particulier il pourrait céder la petite étendue dont nous avons besoin.

M. LENNOX : Quand le ministère des Travaux publics s'est-il adressé au minis-

tère des Chemins de fer afin de savoir s'il pourrait avoir ce terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a trois semaines, lorsque la députation est venue de la ville de Lévis.

Entrepôt de vérification de Montréal—Annexes et transformations, y compris installations, fournitures, etc., $15,000.

M. MONK : Je vois que nous avons dépensé $15,000 l'an dernier, sur ce même bâtiment et cela fera $30,000. Comment avons-nous dépensé les $15,000 de l'année dernière, et qu'a-t-on l'intention de faire avec les $15,000 de cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier, nous avons ajouté un étage à l'annexe. La maçonnerie et le briquetage ont coûté $5,650 ; la charpenterie $3,167 ; la plomberie, $400 ; les calorifères, $3,800 ; toiture en béton, $1,200 ; réparations de crépissage, $525 ; pavé en tuiles, $700.

M. MONK : Alors vous avez dépensé $15,000 pour ajouter un étage. A quoi cette autre dépense est-elle destinée ?

L MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a à part cela les réfections et fournitures à l'intérieur.

M. MONK : Il y a deux ans vous avez dépensé $10,000 à peindre, badigeonner, blanchir à la chaux et repeindre le troisième étage de l'entrepôt de douane. L'année suivante, vous avez ajouté un autre étage. Vous avez dépensé près de $10,000 à finir l'intérieur, puis vous avez dépensé $15,000 l'année suivante pour ajouter un autre étage. Pourquoi dépensez-vous encore $15,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est dû $2,000 sur l'entreprise de l'ameublement et des fournitures. L'ascenseur va coûter $3,000 ; les appliques d'éclairage $3,000 et les dépenses incidentes, $1,000. Cela terminera les travaux.

M. MONK : Est-ce que tous ces travaux sont faits à l'entreprise ? Je remarque que ce sont toujours les mêmes entrepreneurs qui sont chargés des travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chaque item semble avoir été donné à l'entreprise.

M. MONK : Y a-t-il eu des demandes publiques de soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu d'annonces à cet effet mais un certain nombre d'entrepreneurs ont été invités à soumissionner.

M. MONK : Il est très regrettable qu'à Montréal, où nous avons tant besoin d'autres améliorations, nous dépensions $40,000 en trois ans pour des réparations qui, en tant que je puis en juger d'après le rapport de l'Auditeur général et d'après l'explication du ministre, semblent avoir été faites à rebours. En 1901-2, nous avons commencé à réparer complètement l'entrepôt des douanes ; à peindre, finir, badigeonner et blanchir à la chaux l'intérieur du bâtiment. L'année suivante, nous avons démoli la moitié du bâtiment afin d'y ajouter un étage. Cette année nous allons détruire en partie les travaux que nous avons faits l'an dernier. Mais ce sur quoi je veux surtout attirer l'attention c'est ceci : Ces travaux sont faits sans que l'on applique la règle qui exige que l'on demande des soumissions au moyen d'annonces publiées dans les journaux, et ce sont toujours les mêmes hommes qui sont chargés des travaux. Avant de voter les $15,000 pour l'an prochain, nous devrions avoir de la part de l'honorable ministre l'assurance que des soumissions seront demandées par l'entremise des journaux publiés à Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsqu'il s'agit de petits crédits comme celui-ci les annonces en absorberaient la majeure partie. Divisez ceci en plusieurs item et annoncez-les dans les divers journaux pour demander des soumissions et vous constaterez que le coût des annonces représente une forte dépense à même le crédit. Nous demandons des soumissions à ceux qui sont de la partie et nous recevons toutes les soumissions que nous aurions au moyen d'annonces publiques, mais cela nous coûte beaucoup moins.

M. MONK : La loi vous défend d'adjuger une entreprise de $15,000 sans annoncer pour demander des soumissions. En second lieu la raison donnée par l'honorable ministre n'est certainement pas sérieuse. Tout ce que le ministre est obligé de faire pour donner au public l'occasion de concourir, c'est d'annoncer trois ou quatre fois dans les journaux publiés à Montréal en spécifiant où les devis peuvent être examinés. S'il fait cela, il réalisera une épargne énorme. Nous avons dépensé $40,000 à l'entrepôt de vérification de Montréal, et je suis certain que les travaux eussent pu être faits pour la moitié de cette somme. Pour ma part, je demanderai au ministère qu'il s'engage, avant que nous votions ces $15,000, à ce que des annonces soient publiées dans les journaux pour demander des soumissions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai examiné les item, et je vois que l'honorable député (M. Monk) a raison. Je serai prêt à annoncer cette entreprise pour laquelle ce crédit de $15,000 est voté.

M. BARKER : Je crois que cette question d'annonces ou d'envois de circulaires devrait être discutée en cette Chambre. Il ressort du rapport de l'auditeur général, que la question a été discutée au cours de l'année dernière. L'auditeur général a appelé l'attention là-dessus et il a demandé à des avocats indépendants leur avis sur la question de savoir jusqu'où le gouvernement a le

droit d'aller dans cette direction. Si j'ai bien compris, la conclusion à laquelle on en est arrivé est à l'effet que lorsqu'il n'y a qu'une demi-douzaine de personnes dans le Dominion qui se livrent à une certaine industrie, comme, par exemple, les constructeurs de wagons de chemin de fer ou de locomotives, il peut être à propos pour le gouvernement d'envoyer à ces gens des circulaires leur demandant des soumissions. Il n'y a pas de raison pour que l'on dépense des centaines de dollars en annonces lorsque quelques circulaires peuvent atteindre le même but. Mais, ajoute-t-on, lorsqu'il s'agit d'une industrie générale, comme, par exemple l'industrie du bâtiment, le gouvernement n'a pas le droit en vertu du statut—cela serait illégal—d'adjuger des entreprises sans annoncer dans les journaux. Il me semble absurde de la part du ministre de dire que, dans le cas d'un item de $15,000, les annonces coûteront plus que l'item même. Elles ne devraient coûter qu'une somme très minime. Si l'on annonçait dans les journaux de Montréal, je suis certain, qu'un grand nombre de constructeurs se disputeraient l'entreprise. Je veux tout simplement attirer l'attention sur ces faits, parce qu'il semble que la pratique généralement suivie par le gouvernement consiste à faire ce qui a été fait dans le cas actuel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'oserai soutenir que telle n'a pas été la pratique générale depuis que je suis à la tête du ministère. Virtuellement dans chaque cas, même dans les cas qui n'affectent que de faibles montants, j'ai annoncé dans les journaux. Mais il y a des cas spéciaux à considérer. Il est très facile à l'honorable député de critiquer, mais l'un des item dans le cas actuel, par exemple, est pour un ascenseur.

Je crois qu'il y a deux manufactures d'ascenseurs dans le Canada, toutes les deux à Toronto. Il se pourrait qu'il y en ait une à Hamilton, bien que je n'en sois pas certain.

M. MONK : Il y en a deux à Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est possible. Mais nous avons au ministère une liste de ceux qui sont dans cette industrie, et nous leur envoyons les devis en leur demandant de nous faire connaître leurs prix. Pourrait-on faire mieux en annnonçant dans les journaux ? Si nous mettons l'annonce dans un journal seulement, tout de suite des protestations arriveront parce que nous ne l'avons pas donnée à tous les autres journaux. J'ai pratiqué jusqu'à ses extrêmes limites la règle d'annoncer dans les journaux les demandes de soumissions, et j'entends persister dans cette ligne de conduite à moins que l'on ne change la loi. Néanmoins, je crois que l'on devrait laisser plus de latitude au ministre lorsqu'il ne s'agit que de petits travaux, à cause du délai et de la dépense, et parce que le public n'est pas aussi bien servi que si nous ne demandons des soumissions qu'aux meilleures maisons dans chaque industrie.

M. BARKER : L'honorable ministre dit que ce que j'ai affirmé être la règle dans son ministère n'est que l'exception. Si vous avez besoin d'un ascenseur, il peut être à propos d'envoyer une circulaire à quelques manufacturiers dans cette industrie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces $15,000, ainsi que je l'ai expliqué, sont formés de travaux d'importance secondaire comme ceux-là. Il nous faut annoncer chacun d'eux séparément.

M. BARKER : Naturellement, chaque agrandissement d'un édifice entraîne une foule de petits travaux différents.

M. MONK : Lorsque les réparations à faire sont considérables comme dans ce cas-ci, elles pourraient être confiées au même entrepreneur, ou on pourrait annoncer les réparations à faire en en publiant les détails. Je suis d'avis que le gouvernement dépense trop d'argent en annonces. Si la loi disait que les réparations et même les travaux plus considérables que le gouvernement a à faire exécuter seront affichés dans les bureaux de poste par tout le pays, ceux qui ont intention de faire les travaux surveilleraient les affiches dans les bureaux de poste et le pays ferait ainsi une économie considérable. Naturellement c'est là une question d'administration. Mais lorsque nous voyons le gouvernement dépenser $40,000 en réparations à l'entrepôt de douanes à Montréal, et lorsque nous savons quel misérable hôtel des postes nous avons, tout à fait insuffisant pour les besoins de la ville, nous y regardons à deux fois et nous demandons que l'on exerce un peu plus de soin dans la dépense des fonds publics.

Edifices publics à Montréal—Améliorations, changements, réparations, etc., $8,000.

M. MONK : Je veux demander au ministre s'il s'est occupé de l'hôtel des postes de Montréal. A plusieurs reprises j'ai appelé l'attention de la Chambre sur l'état de cet édifice. Nous érigeons des édifices publics dans des endroits de très peu d'importance par tout le Canada, et cependant, nous avons dans la ville de Montréal un hôtel des postes tout à fait insuffisant pour les besoins de la ville. Il est beaucoup trop petit et insuffisant sous beaucoup de rapports. Je crois que le gouvernement a devant lui depuis plusieurs années un plan pour agrandir l'hôtel des postes. L'honorable ministre sait sans doute que l'administration paie des loyers très élevés à Montréal. Je n'en connais pas le chiffre exact, mais je suis certain que la somme de ces loyers, capitalisée, serait suffisante pour construire à Montréal pour servir à l'hôtel des postes, un vaste édifice dans lequel tous les bureaux administratifs pour lesquels on

paie aujourd'hui loyer pourraient être installés, et où les ministrs eux-mêmes, lorsqu'ils arrivent à Montréal, auraient des bureaux convenables pour expédier les affaires du pays. Je ne sais pas si le ministre actuel s'est occupé de cette question, mais je crois qu'on pourrait trouver un moyen de dépenser moins d'argent en loyers et donner à Montréal un édifice convenable pour l'hôtel des postes et les autres bureaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis occupé un peu de la question depuis que je suis arrivé au ministère des Travaux publics. Le ministre des Postes a recommandé l'adoption d'un nouveau système de service postal dans les grandes villes, où l'on croit que ce service serait plus effectif si l'on établissait dans différentes parties de ces villes des succursales du bureau de poste central. Le ministère des Postes croit qu'il vaudrait mieux, surtout dans les grands centres manufacturiers, transporter les sacs de malle directement des gares de chemins de fer à ces succursales. Dans la cité de Montréal nous nous proposons d'avoir à peu de distance de l'hôtel des postes un édifice qui diminuera l'encombrement actuel.

M. MACLEAN : Je désire appeler l'attention du comité sur le fait que l'architecture a fait de grands progrès dans la construction d'édifices publics dans les grandes villes. Aujourd'hui, les besoins du commerce déterminent plus le style de l'architecture que l'apparence extérieure. Les architectes vous donnent aujourd'hui un édifice qui est exactement adapté au commerce que vous voulez y conduire, et j'espère qu'à l'avenir le département des Travaux publics appliquera toute son énergie, surtout dans les grandes villes, à adapter les édifices au service que l'on en veut retirer. A Toronto nous avons un hôtel des douanes qui est un très beau monument d'architecture, mais il manque de lumière. Nous sommes obligés de monter un grand escalier pour arriver aux bureaux ; il n'y a ni ascenseur, ni téléphone ni rien de la sorte.

J'espère que le ministre des Travaux publics suivra l'exemple que lui donnent les Etats-Unis, et construira à l'avenir nos édifices publics de façon qu'ils soient adaptés fins auxquelles on les destine ; j'espère qu'on y mettra toutes les améliorations modernes, et qu'on leur donnera surtout de la lumière en abondance. Tous les pays avancés construisent aujourd'hui leurs édifices publics de cette manière. On s'est débarrassé de l'idée de construire des monuments de sculpture enjolivée, pour ne chercher que le côté utilitaire.

M. MONK : Le ministre peut-il nous dire à peu près quelle somme l'administration paie en loyers dans la ville de Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère des Travaux publics paie les loyers des bureaux des autres ministères, de sorte que je ne puis donner présentement le renseignement demandé. Mais c'est une question importante, et je vais faire préparer un tableau des loyers que nous payons à Montréal et dans quelques autres villes, et je le soumettrai au comité.

M. BELCOURT : Puisque l'on est sur la question des bureaux de poste de Montréal et de Toronto, je profite de l'occasion pour me joindre aux députés de la gauche et appeler moi aussi l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur l'hôtel des postes d'Ottawa. La capitale grandit rapidement, plus vite peut-être que toute autre ville du Canada, proportion gardée. Il y a longtemps que notre hôtel des postes a été construit, et depuis longtemps on y loge les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et la commission des améliorations d'Ottawa. Le service postal est considérable à Ottawa et manque d'espace dans l'édifice actuel. J'espère que lorsque le ministre étudiera cette question, il n'oubliera pas Ottawa. De toutes les villes que je connais, la capitale est celle qui éprouve le plus pressant besoin de voir son hôtel des postes agrandi.

M. PUTTEE : Je désire, moi aussi, appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que l'hôtel des postes de Winnipeg est celui où, je crois, se fait sentir le plus pressant besoin de plus d'espace pour le service. Ce n'est peut-être pas le temps de soumettre ma demande, mais je demande dès maintenant au ministre de songer à Winnipeg, et j'espère qu'il pourra lorsque nous serons appelés à voter ces crédits pour le Manitoba, nous annoncer qu'il a décidé de donner à Winnipeg des édifices en rapport avec les besoins du service public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je reconnais pleinement toute l'importance de la question. A mesure que le pays grandit et prospère, il n'y a aucun doute qui faut agrandir nos bureaux de poste surtout dans les grandes villes commerciales. Au sujet de Winnipeg je me suis fait préparer un rapport très précis, et je demanderai à la Chambre l'argent nécessaire à son agrandissement. La situation à Montréal comme je l'ai dit, dépend beaucoup de l'action d'autres ministères. Je crois que l'on a l'intention d'établir des succursales du bureau central afin de diminuer l'engorgement de ce dernier. La même remarque peut s'appliquer à Ottawa. J'approuve tout ce qu'a dit l'honorable député d'York-est (M. Maclean) au sujet de l'architecture. Je crois que s'il examine la station 'C' construite par l'architecte en chef du ministère des Travaux publics, il conviendra qu'il y a là une amélioration véritable, et que cet édifice donnera plus de satisfaction au public qu'un autre plus dispendieux. Il n'y a aucun doute que dans les

grands centres commerciaux, il faudra trouver le moyen de donner l'espace rendu nécessaire par l'augmentation du service. Je soumettrai à la Chambre dans quelque temps un projet à cet effet, et je demanderai probablement de l'argent pour le mettre à exécution.

M. MACLEAN : Autant que je puis en juger la nouvelle méthode de subdiviser le service de la poste en en dirigeant une partie autour des gares de chemin de fer, au lieu de le réunir tout entier dans un même édifice, est une excellente méthode. Il facilitera la distribution des lettres, et au point de vue commercial il ne peut être généralisé trop promptement. Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'à l'avenir il donnera plus d'importance aux besoins du commerce dans la construction ou l'agrandissement des édifices publics.

M. BRUCE : Je voudrais demander à l'honorable ministre des Travaux publics si je l'ai bien compris lorsqu'il a demandé s'il y avait des manufactures d'ascenceurs à Hamilton. Je désire lui dire qu'à Hamilton se trouve la plus grande manufacture d'ascenceurs qu'il y ait au Canada.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je veux demander à l'honorable ministre des Travaux publics, lorsqu'il fera préparer le tableau des loyers payés à Montréal et à Toronto, de vouloir bien en faire préparer un semblable pour la ville d'Owen Sound.

Saint-Hyacinthe—Edifices publics—Agrandissement, etc., $12,000.

M. CASGRAIN : J'ai quelques explications à demander à l'honorable ministre au sujet des édifices publics à Saint-Hyacinthe. On y a dépensé $12,000 l'année dernière, ou plutôt on a voté $12,000, et l'on vous demande encore $12,000 cette année. Je voudrais savoir si les $12,000 que nous avons votés l'an dernier ont été depensés, et si le crédit que l'on demande aujourd'hui est une répétition de celui de l'an dernier. Quels sont ces additions à faire aux édifices publics de Saint-Hyacinthe ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une répétition du crédit demandé l'année dernière.

M. LENNOX Rien ne le dit.

M. MONK : Non, ce n'est pas un crédit répété.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le budget devrait noter que c'est une répétition. Le sous-ministre me dit qu'il n'a pas été dépensé un sou de la somme votée l'an dernier, et que ces $12,000 ne sont qu'une répition de crédit voté l'année dernière et requis pour l'agrandissement des bureaux de l'accise à Saint-Hyacinthe.

M. CASGRAIN : Quel est cet édifice public à Saint-Hyacinthe ? Je suppose qu'il y a une hôtel de postes dans cette ville.

M. SUTHERLAND.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si je me rappelle bien, on a construit, il y a quinze ans, à Saint-Hyacinthe un édifice qui a servi pour les postes et la douane. Il y a trois ou quatre ans la division de Saint-Hyacinthe a été augmentée. Les bureaux de l'accise sont dans le même édifice dont deux ou trois pièces sont utilisées pour le service d'inspection du gaz et de la lumière électrique. L'édifice n'est pas assez grand maintenant pour ces bureaux. Le revenu a augmenté ; il a doublé, il a triplé, et nous allons maintenant agrandir.

M. GASGRAIN : C'est une explication très satisfaisante, mais je voudrais savoir pourquoi on n'a pas commencé ces travaux l'année dernière. L'honorable ministre peut-il me donner la raison de ce délai ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Nous avons eu un peu de difficulté a nous procurer le terrain, et il y avait des objections de la part du ministre de la justice au sujet des titres de la propriété, la question a été réglée il y a deux semaines.

M. CASGRAIN : De qui a-t-on acheté le terrain ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'intention était d'ajouter une aile à l'ancien édifice, mais comme le ministère des Travaux publics n'a pas trouvé l'emplacement convenable, on a cru bon d'acheter un autre terrain. La propriété appartenait à M. Jules Laframboise, ou plutôt à sa veuve, née Miss Buckley.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Adopté.

M. LENNOX : A-t-on fait la correction nécessaire.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il n'y a pas nécessité de correction ou amendement.

M. LENNOX : Je suis d'avis contraire. On nous demande de voter $12,000 qui ont déjà été votés l'an dernier. Si c'est une répétion de crédit il devrait être inscrit dans la première colonne, et l'on devrait indiquer que c'est la même somme que nous votons de nouveau et non pas une nouvelle somme que nous ajoutons à celle de l'année dernière.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me trompais pas en disant que cette somme avait été votée à la dernière session, mais je faisais erreur lorsque je disais que le crédit demandé cette année était une répition de celui de l'an dernier. Nous avons dépensé $4,000 pour l'achat du terrain, et l'architecte en chef me dit que l'édifice coutera environ $15,000. La balance des $12,000 votés l'an dernier servira à compléter la somme nécessaire pour cette construction.

M. LENNOX : Cet édifice doit-il coûter $12,000 ou $24,000.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $24,000.

M. MONK : Pense-t-on pouvoir terminer les travaux avec cette somme ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Thetford Mines—Edifice public, $8,000.

M. CASGRAIN : Le ministre des Travaux publics voudra-t-il nous dire quelle sorte d'édifice public il se propose d'ériger à Thetford-Mines ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : : L'architecte en chef en évalue le coût total à $10,000 environ.

M. CASGRAIN : Je demande quelle sorte d'édifice public le gouvernement se propose d'ériger à Thetford-Mines. Est-ce un hôtel des postes, un hôtel des douanes, un bureau du revenu ou une monnaie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On l'utilisera comme bureau de poste et bureau de douane.

M. CASGRAIN : Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que la population de Thetford, d'après le dernier recensement était de 1,605. Cependant on nous demande de dépenser $8,000 pour un édifice public à cet endroit. Je sais qu'il y a Thetford-nord et Thetford-sud, mais la population de Thetford-sud n'est que de 600 âmes. Thetford-Mines est dans Thetford-nord et la population n'est que de 1,600. Allons-nous dans un endroit n'ayant que cette importance élever un édifice qui va coûter $12,000 ? Je ne vois pas ce que vous allez mettre dans ce bureau de poste ou ce bureau de douanes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux de pouvoir dire que le revenu à cet endroit justifie cette dépense beaucoup plus que d'autres que nous avons faites. Le revenu des postes est de $2,405 et celui des douanes de $3,544. Vous voyez qu'il est très bon.

L'honorable M. TARTE : A-t-on fait l'achat de l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, le sous-ministre me dit que l'on s'en est procuré un.

L'honorable M. TARTE : Quel prix a-t-il on payé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $1,900.

M. SPROULE : De qui l'a-t-on acheté ? A-t-il été donné par le village, par la ville ou acheté directement par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le terrain a été acheté de MM. King et Frères, de Québec, pour le prix de $1,900.

M. SPROULE : Quelle est l'étendue du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 50 x 100.

M. BOYD : L'honorable ministre a donné comme raison de la construction d'un édifice à Thetford-Mines le fait que le bureau de poste à cet endroit donnait un revenu de $2,405.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et les douanes un revenu de $3,544.

M. BOYD : Et vous dépensez environ $12,000 à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $10,000.

M. BOYD : Pour toute la province du Manitoba, les estimations totales ne s'élèvent qu'à $5,000, Je vais lire les noms de quelques villages du Manitoba et du Nord-Ouest qui sont oubliés complètement, parce que les députés qui représentent ces localités semblent négliger d'appeler l'attention du gouvernement sur les revenus de leurs bureaux de poste. Boissevain, une petite ville d'avenir, a un revenu postal de $2,651, et nous n'entendons pas le député de cet endroit demander un hôtel des postes.

Une VOIX : Qui est-il ?

M. BOYD : Le ministre de l'Intérieur. Il est absent. Je vous citerai la ville de Carman, dans le comté de Lisgar, dont le bureau de poste donne un revenu de $3,440. Le gouvernement ne dépense rien là, et l'honorable député de Selkirk (M. Stewart) ne proteste pas. La ville de Deloraine, qui est aussi dans le comté représenté par l'honorable ministre de l'Intérieur, donne un revenu postal de $2,281, et l'on n'y fait aucune construction. La ville de Calgary, qui donne $3,335 de revenu, n'est pas mieux traitée, pas plus que Neepawa, malgré ses $4,135 de revenu. Selkirk, représenté par mon vaillant ami (M. McCreary) donne un revenu de $2,193, et l'on n'y dépense rien. Il en est de même de Virden, qui a un revenu postal de $2,926, outre un revenu douanier considérable. Puis vient Edmonton, représenté par un ami du gouvernement ; son revenu postal est de $6,039, et on n'y construit pas de bureau de poste, bien que ce soit une ville qui progresse. La même chose pour Lethbridge qui donne un revenu de $4,524. La ville de Moose-Jaw, qui peut à peine suffire à recevoir les immigrants qui passent par là, en ce moment, a un revenu postal de $4,427. Son représentant est mon honorable ami le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), que nous n'entendons pas protester parce que le gouvernement n'y construit pas de bureau de poste. Je regrette beaucoup, M. le Président, d'être obligé de parler de ces choses-là. Mais il est certain que $5,000 ne suffisent pas pour la construction des édifices publics requis dans la grande province du Manitoba

et les Territoires du Nord-Ouest, vers lesquels les yeux du monde entier sont aujourd'hui tournés. Cinq mille dollars ! lorsque le village de l'Assomption, qui ne donne qu'un revenu de $465 par année, est gratifié d'un édifice public de $10,000. La ville de Prince-Albert, représentée par un autre vaillant ami du gouvernement (M. Davis), n'a rien. Et mon honorable ami ne souffle mot.

M. BENNETT : Il construit des chemins de fer.

M. BOYD : Yorkton donne un revenu de $2,419, et le gouvernement n'y construit rien. Je pourrais nommer, M. le Président, vingt-trois villages dans le Manitoba et quatorze dans les Territoires, qui ont un revenu postal de $1,000 à $2,000, et où le gouvernement ne fait aucune construction.

M. BENNETT : Faites-en un paquet.

M. BOYD : Oui, c'est que vais faire. Je dis donc, M. le Président, que l'honorable ministre des Travaux publics, qui est pour nous un ami personnel, admettra qu'il est bien malheureux que je sois forcé de me faire le champion de villes et villages représentés pourtant par de vaillants libéraux, qui ont l'habitude d'être très exigeants, lorsque cela n'embarrasse pas le gouvernement. Je suppose que lorsque je reviendrai ici l'année prochaine je ne serai pas forcé d'accuser le ministre des Travaux publics d'avoir négligé ces villes florissantes.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Boyd) a appuyé sur la modicité de la somme que nous demandons de voter pour les dépenses incidentes et imprévues dans la province du Manitoba. Or, la vérité est que, sous le même titre, nous ne votons que $12,000 pour Québec et pour Ontario, et $12,000 pour les provinces maritimes, et je crois que le comité reconnaîtra, qu'en proportion du nombre d'édifices publics du Manitoba, le crédit de $5,000 est comparativement élevé. Je puis assurer l'honorable député (M. Boyd) que le ministère que j'ai l'honneur de présider n'oserait pas songer à ériger de petits édifices dans les villes qu'il a mentionnées. A cause des progrès rapides que fait cette partie du pays et de la prospérité qui y règne, je n'ai aucun doute qu'avant très longtemps il faudra y construire des édifices beaucoup plus considérables que ceux que nous pourrions leur donner à présent. Leurs besoins seront justement considérés lorsque le temps sera arrivé.

Edifices publics de Valleyfield, $15,000.

M. MONK : Y a-t-il longtemps que l'on a décidé de construire ces édifices ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux ou trois ans que ce crédit a été voté pour la première fois.

M. MONK : N'y a-t-il pas de correspondence entre les autorités locales et le ministère des Travaux publics au sujet du choix de l'emplacement.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit qu'il n'en a aucun souvenir.

M. MONK : Peut-être que l'ex-ministre des Travaux publics pourrait nous donner ces renseignements.

L'honorable M. TARTE : Je connais très bien Valleyfield et avant de me décider sur l'achat d'un terran, je suis allé visiter la ville. Il n'y avait virtuellement qu'un seul terrain convenable de disponible. Il y en avait beaucoup de vacants, mais qui ne convenaient pas pour y ériger un édifice de ce genre. La population est aujourd'hui de 15,000 âmes, et si Valleyfield continue à progresser comme dans le passé, avant longtemps Valleyfield sera une grande ville.

M. MACLEAN : A condition que le tarif soit parfait.

L'honorable M. TARTE : Ce progrès est dû en grande partie au fait que le tarif sur les cotons a été maintenu ce qu'il devait être. Je dois dire que je suis responsable du choix de l'emplacement.

M. MONK : Quand le choix a-t-il été fait.

L'honorable M. TARTE : J'ai fait une visite à Valleyfield en compagine d'un des fonctionnaires des Travaux publics et j'ai fait le choix du terrain sans en parler à personne. J'ai ensuite confié à M. Dandurand, qui est agent du Pacifique pour les achats de terrain, d'acheter l'emplacement choisi. Je dois dire tout de suite que ce terrain a appartenu autrefois au député de la circonscription, mais il n'a pas été acheté de lui. C'était le seul terrain convenable pour un édifice public, tous les autres ayant été achetés lors de l'augmentation des afraires. J'ai dit à M. Dandurand de ne pas dire un mot au représentant du comté, mais de s'assurer du terrain, qui avait été vendu par le député à un nommé Johnson, si je me rappelle bien. M. Dandurand a pris toutes les précautions nécessaires pour obtenir le terrain à un prix raisonnable.

M. SPROULE : Quel prix a-t-il payé ?

L'honorable M. TARTE : Je ne me souviens pas exactement. J'ai un peu oublié l'opération. Mais elle a été conduite par l'un des meilleurs agents d'immeubles de Montréal, et je crois que tout a été fait honnêtement.

M. MONK : A-t-il clos le marché ?

L'honorable M. TARTE : Je crois qu'il l'a terminée après mon départ du ministère. Mais j'avais donné les instructions et je suis responsable.

M. MONK : L'honorable ministre pourrait nous dire à quelle date le marché a été parfait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un arrêté ministériel a été pris le 22 novembre 1902 autorisant l'achat d'un terrain de M. R. B. Johnson pour le prix de $10,000. Le terrain a 77½ pieds de front par 160 de profondeur.

L'honorable M. TARTE : La banque d'Hochelaga a acheté à Valleyfieild un terrain qui ne vaut pas la moitié autant que celui-ci et elle a payé beaucoup plus cher. Je sais que nous avons fait un bon marché.

M. MACLEAN: A propos de cette question des emplacements, je désire offrir ce conseil : Si l'on doit continuer cette pratique de construire des bureaux publics dans toutes ces petites villes, qu'on les oblige au moins à nous fournir les emplacements. Cela servira de modérateur entre le gouvernement et ces petites villes qui ont besoin d'édifices publics, et je crois que cela aurait souvent l'effet d'empêcher la construction d'édifices inutiles; mais dans le cas contraire, le pays aurait toujours économisé le coût du terrain.

M. CASGRAIN : Quel est ce R. W. Johnston? Est-il à l'emploi du gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est certainement pas dans le ministère des Travaux publics. Je ne le connais pas.

M. MONK : Quand l'argent a-t-il été versé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été payé sur l'ordre conjoint de l'agent du gouvernement à Valleyfield et de M. R. B. Johnston.

M. CASGRAIN : Est-ce R. B. ou R. W. Johnston ? L'autre jour, le ministre nous a dit que c'était R. W.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le mémorandum du sous-ministre dit R. B.

M. MONK : Quand l'argent a-t-il été versé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La date du chèque n'est pas donnée. Il s'est produit quelques délais au ministère de la Justice après que l'arrêté eut été pris par le cabinet ; mais autant que le sous-ministre se rappelle, le paiement fut fait vers la fin de janvier.

L'honorable M. TARTE : J'ai dit à M. Dandurand d'acheter le terrain sans que le député en sache rien. Je suppose que M. Dandurand s'est entendu avec M. Johnston pour que celui-ci puisse acheter le terrain de M. Loy sans lui dire que c'était pour le gouvernement. M. Dandurand n'a dit à personne qu'il voulait avoir ce terrain. Tous ceux qui connaissent Valleyfield savent que mon honorable ami aurait pu vendre ce terrain plus cher que nous l'avons payé. La valeur de la propriété augmente très rapidement à Valleyfield.

Le comité rend compte de ses délibérations sur quelques résolutions.

Sur motion de l'honorable ministre des Finances, la Chambre s'ajourne à 11 heures un quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 25 mars 1903.

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

DEPUTE PRESENTE.

M. George Davidson Grant, représentant du collège électoral de la division nord du comté d'Ontario, est présenté par le directeur général des Postes (l'honorable sir William Mulock) et M. Holmes.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 34) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix.—M. Oliver (par M. Scott).

Bill (n° 35) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon.—M. Macpherson.

Bill (n° 36) intitulé : Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.—M. Ball.

INTERPELLATIONS.

COMMANDANTS DES STEAMERS DE L'ETAT.

M. BELL :

1. Quels sont les noms des commandants des steamers de l'Etat sur l'océan Atlantique, les grands lacs et l'océan Pacifique.
2. Quels seront leurs soldes respectives pour l'année prochaine ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable Raymond Préfontaine) :

1. Noms des capitaines des steamers de l'Etat sur l'océan Atlantique.

Le capitaine Finlayson, steamer "Minto"; le capitaine Bélanger, "Aberdeen" ; le capitaine Knowlton, "Osprey" ; le capitaine Pratt, "Curlew"; le capitaine Kent, "Kingfisher" ; le capitaine May, "Constance" ; le capitaine Bissett, "Lansdowne" ; le capitaine McKinnon, "Brant" ; le capitaine Johnson, "Lady Laurier" ; le capitaine Milne, "Acadia" ; le capitaine Chalifoux, "La Canadienne".

Noms des capitaines des steamers de l'Etat sur les grands lacs :

Le capitaine Dunn, croiseur "Petrel" ; le capitaine Zealand, steamer "Lord Stanley".

Sur l'océan Pacifique :

Le capitaine Walbran, steamer "Quadra"; le capitaine Newcombe, steamer "Kestrel".

2. La solde de la plupart de ces capitaines pour l'année prochaine n'a pas encore été fixée ; la question est à l'étude.

DROIT SUR LE TABAC IMPORTE.

M. CLANCY :

Quel montant de droits a été perçu sur le tabac en feuille importé au cours de l'année financière 1901-02 ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : Par le ministère du Revenu de l'intérieur, $1,137,279.05 ; par le ministère des Douanes, $33.60.

RESERVE MILITAIRE DE PORT-MOODY.

M. EARLE :

Le gouvernement canadien prétend-t-il avoir juridiction sur la réserve militaire située à l'entrée de Port-Moody, en face de la scierie Barnet, à Burrard-Inlet, Colombie Anglaise,—laquelle réserve est, dit-on, une étroite lisière de terrain rocheux d'environ 100 chaînes de longueur par 20 chaînes de largeur, de la contenance de 200 acres, plus ou moins ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir F. Borden) : Oui.

PRIX DE LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. BLAIN :

1. A quelles dates, en 1901 et 1902, ont été publiés en premier lieu les prix de vente de la ficelle d'engerbage ?
2. Quelle quantité de chaque espèce de ficelle le gouvernement a-t-il en magasin prête pour la vente ?
3. Quel a été le prix coûtant des matières brutes employées pour la fabrication de la ficelle en 1901 et 1902, et combien a coûté, par livre, la fabrication de cet article en 1901 et 1902 ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable H. G. Carroll) :

1. Le 20 mars 1901 ; le 3 juin 1902.

2. Ficelle en agavé pur, deux tonnes ; ficelle "Monarch," deux tonnes ; "Extra Standard," huit tonnes ; "Kingston Special," quarante-trois tonnes et ficelle pur chanvre de Manille, cinquante-cinq tonnes. Le préfet du pénitencier croit qu'il aura 200 tonnes de ficelle en pur chanvre de Manille prêtes pour la prochaine récolte.

3. (a) En 1901-02, les matières brutes ont coûté (voir le rapport de l'auditeur général, M—27) : Chanvre de Manille, 7½ cents. 7⅛ cents, et un petit lot de 14 tonnes, 6 cents la livre. Agavé, 8⅞ cents, 5⅜ cents la livre. Glanures d'agavé, une tonne, 4⅜ cents la livre. Chanvre de la Nouvelle-Zélande, 6 9-10 cents la livre ; huile à cordage, 9 cents le gallon ; sacs, 6 cents chacun.

(b) 1.58 cent la livre, sans tenir compte des dépenses imputables sur le capital.

M. PREFONTAINE.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance reçue par le gouvernement et de toute réponse faite par ce dernier touchant le chemin de fer de la Vallée du Sud-Est et celui des Comtés-Unis ; aussi, copie de tous rapports qui ont pu être faits sur l'état actuel de ces chemins de fer.—M. Johnson (Cap-Breton).

CORRESPONDANCE AU SUJET D'UN CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

L'honorable M. TARTE (Montreal, Sainte-Marie) : Je demande

Correspondance entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, ou M. C. M. Hays, par l'entremise de M. Wm Wainwright ou toute autre personne, au sujet d'un chemin de fer transcontinental.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : (l'honorable A. G. Blair.) Je demanderai à mon honorable ami de ne pas insister pour faire adopter sa motion à ce temps-ci de la session. Des pourparlers ont eu lieu entre le gouvernement et les représentants de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais aucune décision définitive n'a été prise. La question est encore à l'étude. Ainsi, il nous serait tout à fait impossible avant quelque temps de déposer aucune correspondence sur le bureau, ce que nous ferons avec plaisir au cours de la présente session.

L'honorable M. TARTE : Je me rends à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux et je n'insisterai pas maintenant pour faire adopter ma motion.

M. W. F. MACLEAN : Hier, à Toronto, on a fait connaître quelle sera la politique ministérielle sur cette question ; je crois que la correspondence est prête et elle devrait être déposée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable gentleman de retirer sa motion.

L'honorable M. TARTE : Si la Chambre le permet, je retirerai ma motion, puisque le ministre déclare que cela vaut mieux dans l'intérêt public.

L'honorable M. HAGGART : A moins d'obtenir la promesse d'une déclaration ministérielle sur ce sujet, je m'opposerai à ce que la motion soit retirée.

Le PREMIER MINISTRE : (Sir Wilfrid Laurier) : Quand la session sera plus avancée, cette question sera traitée à fond. Le gouvernement fera connaître la ligne de conduite qu'il se propose de suivre.

L'honorable M. HAGGART : Il faudrait que ce fut avant longtemps. Je suppose qu'il faut entendre d'ici à un mois par les mots " quand la session sera plus avancée."

Le PREMIER MINISTRE (Sir Wilfrid Laurier) : Je ne puis pas promettre cela, car

il nous faudra prendre une décision concernant la demande de la compagnie. A tout événement, la Chambre sera saisie de l'affaire en temps opportun.

M. MACLEAN : L'usage a prévalu jusqu'ici de proposer ces subventions aux voies ferrées dans les derniers jours de la session expirante, et j'objecte à cela. Elles devraient être communiquées à la Chambre au commencement de la session, et si la politique ministérielle est arrêtée, le gouvernement devrait s'ouvrir à la députation. Hier, quelqu'un s'est plaint que les documents officiels n'étaient pas déposés sur le bureau, à moins d'une demande expresse. Il est de fait que les papiers touchant le congrès colonial ont été immédiatement communiqués au parlement anglais, mais jusqu'ici, nous n'avons pu les connaître que grâce aux comptes rendus que nous recevions d'Angleterre.

Je profite de l'occasion pour dire que le gouvernement néglige de déposer ces documents, et j'espère qu'il fera mieux dorénavant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il serait illogique d'exiger le dépôt d'une correspondance qui n'est pas prête.

La motion est retirée.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

L'honorable M. TARTE : Je demande

Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou un ministère et les officiers ou gérants du chemin de fer de la Rive-Sud, pendant les derniers douze mois ; aussi, copie de toutes les représentations qui ont pu être faites au gouvernement au sujet de l'exploitation de ce chemin.

Je propose la présente motion afin d'appeler l'attention de la députation et, principalement celle du ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), sur le pénible état de choses qui règne à Montréal dans la région de la rive sud, personne ne l'ignore. La Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud a reçu, je crois, environ $1,,-000,000, en subventions. Je ne m'écarte guère de la vérité en disant cela. Néanmoins, le gouvernement semble impuissant quand il s'agit d'obliger les présents propriétaires du chemin de l'exploiter d'une manière convenable. Les convois ne circulent pas. Je sais qu'en réalité cette région n'est pas desservie par le chemin de fer. C'est un état de choses très regrettable que je signale tout particulièrement à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux. L'an dernier le chemin de fer a été vendu à des capitalistes étrangers—à de soi-disant capitalistes étrangers—qui ont soumis à la députation et au comité des chemins de fer de la Chambre des projets mirifiques. Peu après, ils tombèrent en déconfiture à New-York. Ce sont ces mêmes gens qui possèdent aujourd'hui le chemin. Dieu seul connaît par quelles vicissitudes le chemin de fer de la Rive Sud a passé. Que d'affaires ont été brassées autour de cette voie ferrée ! Toutefois, le temps n'est pas arrivé de discuter ces questions. Je désire uniquement demander encore une fois à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de prêter attention à ce qui se passe aujourd'hui, et j'espère qu'il trouvera un moyen de remédier à la situation.

M. CASGRAIN (Montmorency) : Avant que la motion soit adoptée, je désire signaler à l'atttention du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) les lacunes de l'Acte des chemins de fer en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer insolvables. Je sais pertinemment que ce que l'honorable représentant de la division Sainte Marie, de Montréal, a dit de cette voie ferrée, est entièrement vrai, car j'ai eu l'occasion de représenter en justice certains intéressés. La loi ne donne pas à celui qui a une créance contre une compagnie en faillite de moyens de se faire rembourser. A vrai dire, dans la province de Québec, une loi adoptée il y a quelques années permet à un créancier, ou à un gouvernement, s'il a accordé une subvention, de séquestrer la voie ferrée, de la confier à un séquestre, à un syndic, dirait-on probablement dans une autre province, qui exploiterait le chemin dans l'intérêt de tous les intéressés. Mais une difficulté s'est présentée ; on s'est demandé si les lois de la province de Québec pouvaient s'appliquer à une voie ferrée qui aurait été déclarée d'utilité publique pour tout le Canada. La question constitutionnelle a été soulevée dans l'instance de l'honorable M. Nantel contre la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Quelques cours de justice de Québec décidèrent que non seulement la loi adoptée par la législature provinciale était constitutionnelle, mais qu'elle s'appliquait aussi à un chemin de fer déclaré d'utilité publique pour tout le Canada. On a mis en doute le bien fondé de cette décision et appel fut interjeté devant la cour Suprême. Malheureusement pour ceux qui voulaient faire trancher définitivement la question, la cour Suprême ne s'est pas prononcée, à cause d'un conflit qui s'est élevé entre les gouvernements ou les parties ; toujours est-il que la question n'a pas été soumise au tribunal. Quant à moi, j'ignore pourquoi les compagnies de chemin de fer ne tomberaient pas sous le coup de la loi des mises en liquidation comme toutes les autres compagnies. Alors, les créanciers des compagnies de chemins de fer, qui ne peuvent pas faire valoir leurs réclamations, comme dans le cas dont la Chambre est saisie, auraient un remède efficace en leur possession.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : Les procédures intentées en vertu de l'Acte des mises en

liquidation sont nécessairement très compliquées ; mais, l'honorable gentleman (M. Casgrain), en consultant les statuts de 1899, trouvera une loi modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier qui s'applique dans ces cas-là. Je dirai à l'honorable gentleman quelle est cette loi. C'est le chapitre 44 des 62-63 Vict. Je crois qu'il pourvoit au cas qui nous occupe. J'ai eu dernièrement à étudier la question et, à mon sens, si cette loi ne va pas assez loin, nous pourrions la modifier de manière à remédier à l'inconvénient qu'on nous signale. Néanmoins, je crois qu'elle suffit.

M. CASGRAIN : J'ai étudié cette loi et j'ai tenté de l'appliquer dans des cas semblables à celui que j'ai soumis à la députation, mais je ne crois pas qu'elle puisse s'appliquer dans les circonstances.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) : Je ne crois pas que rien s'oppose à l'adoption de cette motion. En réponse aux observations de mon honorable ami (l'honorable M. Tarte), je dirai qu'un ingénieur de l'Etat fait actuellement l'inspection de cette voie ferrée.

L'honorable M. TARTE : La voie n'est pas sûre, il me semble.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le représentant de Chambly-Verchères (M. Geoffrion), a appelé, l'autre jour, mon attention sur l'état du chemin qu'il m'a représenté comme dangereux, ou qu'il savait l'être, et j'ai immédiatement donné des ordres; aujourd'hui un ingénieur est rendu sur les lieux. Je répondrai à l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) qu'il est loin d'être facile dans la pratique, d'adopter des lois dans le sens indiqué. En 1899, la question a été agitée et examinée à fond par les membres les plus expérimentés et les plus éclairés de la Chambre. A cause des difficultés qui ont surgi et que le député de Montmorency a fait connaître, le jugement de la cour Supérieure de Québec enlevait, croyait-on, toute efficacité à la loi. La Chambre fut saisie de la question, un bill fut présenté, amendé, modifié, corrigé, si bien qu'on crut finalement qu'il couvrait le cas que nous a été exposé. Je crois comprendre maintenant qu'on a constaté qu'il n'allait pas assez loin. Je consens volontiers à aider, dans la mesure de mes forces, mon honorable ami à corriger la loi actuelle ; mais je crains que le conflit des pouvoirs législatifs ne lui suscite des embarras difficiles à vaincre.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU SUD-EST ET CHEMIN DE FER DES COMTES-UNIS.

L'honorable M. TARTE (Montréal, Sainte-Marie), demande le dépôt d'une

Copie de toute correspondance reçue par le gouvernement et de toute réponse faite par ce dernier touchant le chemin de fer de la Vallée du Sud-Est et celui des Comtés-Unis ; aussi, copie de tous rapports qui ont pu être faits sur l'état actuel de ces chemins de fer.

Le chemin de fer de la Vallée du Sud-est, qui relie Iberville à Sorel, n'est pas exploité dans le moment. Il dessert une importante partie du pays et l'arrêt de la circulation des convois sur cette voie ferrée, est un événement déplorable. Cette compagnie a reçu de fortes subventions tant du parlement fédéral que de la province de Québec, et il semble aujourd'hui que ni l'un ni l'autre ne possèdent de recours et ne puissent intervenir. La circulation des trains est arrêtée. L'état actuel des affaires de cette voie ferrée peut, peut-être, nous fournir des renseignements salutaires. Nous subventionnons des compagnies de chemins de fer à droite et à gauche, mais en cas d'urgence nous n'avons aucun pouvoir sur elles.

Cet arrêt de la circulation, je le répète, nuit beaucoup au négoce et à la classe agricole de cette région. J'ignore si le ministre des Chemins de fer a tenté de remédier à cette situation. Le chemin de fer de la Vallée du Sud-est appartient aux mêmes propriétaires que le chemin de fer de la Rive Sud.

Ceux-ci n'ont ni capitaux ni crédit, ils réussissent, néanmoins, à conserver des immeubles d'une aussi grande valeur et nous avons les mains liées, apparemment. Un tel état de choses est digne d'occuper l'attention de la députation et c'est pour le signaler à la Chambre que j'ai proposé cette motion.

M. VICTOR GEOFFRION (Chambly-Verchères) : Il me fait plaisir de voir que mon honorable ami vient appuyer la motion que j'ai présentée il y a quelques jours. J'ignore s'il était présent quand j'ai pris la parole ; quoi qu'il en soit il m'a, pour ainsi dire, emboîté le pas.

L'honorable M. TARTE : Je veux obtenir les documents.

M. GEOFFRION : Je comprends ; il me fait plaisir, je le répète, de voir que l'honorable député tombe d'accord avec moi. J'ai déclaré que le chemin de fer de la Rive Sud surtout était en très mauvais état. L'honorable gentleman (l'honorable M. Tarte) dit que nous n'avons aucun recours. Nous en avons un, il me semble. Chaque fois que le ministre des Chemins est informé qu'une voie ferrée n'est pas exploitée comme elle devrait l'être, ou que la circulation sur ce chemin est dangereuse pour le public qui s'en sert, le ministre doit envoyer un de ses subordonnés avec mission d'inspecter le chemin et de faire rapport et, alors, le ministre peut faire réparer la voie par la compagnie ou défendre la circulation des convois. Dans ce dernier cas, tout créancier, ou toute personne intéressée, peut demander qu'un sé-

questre soit nommé pour administrer les affaires dans l'intérêt du public et des créanciers. J'ai déjà pris des mesures pour que la circulation des convois soit interdite sur cette partie du chemin de fer qui traverse la division électorale que je représente, si la voie n'est pas réparée ; je demanderai ensuite aux cours de justice de nommer un séquestre qui administrera les affaires dans l'intérêt du public et des créanciers. Le ministre des Chemins de fer m'apprend qu'un employé du ministère est déjà rendu sur les lieux pour faire l'inspection. Quand celui-ci aura fait rapport, nous nous occuperons de faire exploiter ce chemin d'une manière convenable, si la compagnie ne veut rien faire.

Je ne puis parler en connaissance de cause des autres voies ferrées mentionnées par mon honorable ami (l'honorable M. Tarte), ne les ayant pas examinées ; mais, je le répète, nous avons déjà pris des mesures touchante le chemin de fer la Rive Sud et, dès que j'apprendrai qu'il offre quelque danger, je prendrai les seuls moyens qui s'offrait a moi de remédier à cet état de choses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (l'honorable A. G. Blair) : Je dois dire à mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) qu'il n'y a dans les archives du ministère aucune correspondance récente ; la seule qu'il y ait a été échangée à l'époque de l'octroi d'une subvention et ne traite que de ce sujet. Il n'y a pas lieu de douter que l'honorable gentleman nous a signalé un état de choses grave ; pourtant je me demande si, y eut-il une correspondance, celle-ci nous aiderait à aplanir la difficulté qui se présente.

Si le chemin n'est pas exploité ce n'est pas, si je comprends bien, parce qu'il est dangereux ou en mauvais état, mais parce qu'aucun des propriétaires ne trouve avantageux de l'exploiter. Voilà, je le crains, pourquoi les convois ne circulent plus. Aucune difficulté légale ne s'est présentée à laquelle nous pourrions obvier par une loi nouvelle. Ce n'est pas là la raison de l'interruption du trafic ; la raison véritable c'est que le parlement a accordé une subvention en faveur d'une entreprise qui n'en méritait pas. Apparemment, telle est la difficulté. Ce n'est pas le seul endroit où des cas semblables se sont présentés. Il me fait plaisir de dire que les chemins de fer qui sont dans le même cas sont rares ; pourtant il y en a d'autres. De temps à autre, une voie ferrée interrompt sa circulation ; le trafic a diminué ; personne ne veut répondre du paiement des salaires ; les employés quittent la compagnie et le chemin cesse d'être exploité. Il n'y a pas de recours, il me semble. Celui qui m'en indiquerait un serait bien plus avisé que moi. Je veux dire qu'il n'y a pas de remède efficace. On ne saurait prétendre que le gouvernement prendra la responsabilité d'exploiter les voies ferrées qui sont une source de pertes pour les compagnies. Cela ne se peut pas. Si mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a un remède à suggérer, il trouvera de tous côtés des gens disposés à examiner soigneusement sa proposition. Malheureusement, de temps à autre, certains chemins de fer interrompent leur circulation et ne sont exploités de nouveau que lorsque quelqu'un se présente pour tenter l'entreprise. Je répète qu'il n'y a pas au ministère d'autre correspondance que celle qui a trait à la subvention et je la déposerai volontiers, si l'honorable gentleman le désire.

L'honorable M. TARTE : Que le ministre me permette de lui dire sans tarder qu'il fait complètement erreur en supposant que le chemin de fer de la Rive Sud et celui des Comtés-Unis traversent une région où il n'y a pas assez de trafic pour les alimenter. Cette impression est erronée. Ces voies ferrées traversent un pays riche et fertile.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi donc ne sont-elles pas exploitées ?

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami vient de demander si j'avais quelque chose à suggérer. Il me semble que la première idée qui se présente, c'est que le gouvernement devrait veiller au bon emploi des subventions. Lorsque celles-ci ne sont pas convenablement employées, ceux qui construisent un chemin de fer et qui l'exploitent ensuite sont courts d'argent. Je n'entends pas faire d'insinuation. Je crois exprimer l'opinion de tout homme public expérimenté, et dans les deux cas qui nous occupent, je ne crains pas de dire que ceux qui sont tant soit peu au courant des affaires dans la province de Québec, savent que, dès le début, les subventions n'ont pas été employées comme elles devaient l'être. Quand ce parlement accorde des crédits, le gouvernement devrait veiller à ce que l'argent soit employé aux fins voulues. Si cela avait été fait, je suis fermement convaincu que ce chemin de fer serait aujourd'hui en pleine exploitation. S'il en est autrement, ce n'est pas le trafic qui manque ; mais c'est que des gens que je qualifierai de lanceurs d'affaires sans vouloir les offenser—des gens n'ayant pas de capitaux—sont devenus propriétaires de ce chemin de fer. Ne pourrait-on pas empêcher cela ? Quand ce parlement accorde des centaines et des milliers de dollars à titre de subventions à une compagnie, ne pourrait-il pas stipuler que le chemin de fer ne pourra pas être vendu hors de sa connaissance, ou faire en sorte qu'il ne puisse tomber aux mains de personnes n'ayant pas les fonds nécessaires à son exploitation. Je prie la Chambre de prêter attention à la condition où se trouvent ces deux voies ferrées. Dans les deux cas, une grande partie des subventions n'a pas servi aux fins auxquelles ce parle-

ment et la législature de Québec les destinaient. Et il y en a d'autres. Je pourrais citer le chemin de fer de la Baie des Chaleurs qui vous a causé beaucoup d'ennuis, et pour précisément la même cause. Je ne me place pas au point de vue des partis politiques, car ce chemin de fer a été construit sous une administration conservatrice. Cette question n'a rien à faire avec les partis ; c'est une question d'économie politique. Cette Chambre ne devrait plus accorder de subventions aux compagnies de chemin de fer avant de prendre des mesures pour veiller au bon emploi des sommes d'argent qu'elle leur octroiera.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami me permet-il de lui poser une question ? Je crois que ce chemin n'est pas exploité dans le moment, et depuis quelque temps. Mon honorable ami veut-il rétablir la circulation sur cette voie ferrée ? Elle n'a pas été construite sous mon administration, si ma mémoire est fidèle. En supposant que nous pourrions faire en sorte que dorénavant les subventions qui seront accordées—s'il y en a—soient exclusivement employées à la construction de la voie, cela contribuerait-il à rétablir la circulation des convois du chemin de fer de la vallée du Sud-est.

L'honorable M. HAGGART : La circulation est-elle interrompue sur tout le parcours de la voie ou sur une partie seulement ?

L'honorable M. TARTE : Sur tout le parcours de la voie, d'Iberville à Sorel, depuis deux mois. Le ministre des Chemins de fer demande ce que nous pouvons faire. Je ne prétends pas pouvoir rétablir la circulation sur ce chemin. Ce soin ne me concerne pas. Je ne suis qu'un simple député. C'est au gouvernement qu'il appartient d'administrer les affaires publiques. J'ignore si la loi permet au ministère des Chemins de fer et Canaux d'intervenir. Je ne suis pas prêt à placer la question sur ce terrain. Tout ce que je sais c'est qu'à la connaissance de tous les députés du district de Montréal, ce chemin de fer est d'une grande importance et que la subvention a été employée mal à propos. Je signale ce fait à l'attention du parlement pour empêcher la répétition des mêmes erreurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député me permette une autre question. Sait-il si les propriétaires de cette voie ferrée ont les moyens, s'ils sont responsables ?

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami peut juger comment ils sont dans leurs finances. Ce sont les mêmes personnes qui se sont présentées, l'an dernier, devant le comité des chemins de fer, à la suite de M. Meyer. Elles ont fait faillite à New-York et au Canada. C'est ce même groupe de personnes qui se disputent aujourd'hui la propriété du chemin de fer de la Rive Sud et de celui des Comtés-Unis. Il y a un dédale de complications dans lequel je ne veux pas m'aventurer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si les propriétaires du chemin étaient solvables et si on pouvait les citer devant les tribunaux pour en obtenir des dommages-intérêts, je ne suis pas certain qu'en vertu du contrat résultant de la subvention, nous pourrions les obliger à exploiter le chemin ou bien nous en emparer et obtenir, de plus, des dommages et intérêts. Je n'en suis pas certain. Mais, puisqu'ils ne sont pas solvables, il est bien évident qu'il n'y a pas de recours dans le cas que cite mon honorable ami.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Le débat a suffi à démontrer deux choses: non seulement le gouvernement est tenu de s'employer à obliger les propriétaires du chemin à l'exploiter et à servir le public, mais il doit également faire en sorte que ces choses ne se répètent plus. Je crois qu'une grande partie des subventions autrefois accordées aux compagnies de chemin de fer n'a pas servi à la construction des voies ferrées, mais a été exploitée par des gens qui se sont enrichis de cette manière. Toute l'économie de la législation de notre pays tend à favoriser ces pratiques. Nous accordons des privilèges, des prérogatives, des subventions en terres et en argent, sans prendre de mesures pour assurer l'exécution des entreprises ou pour prévenir l'emploi illégitime des capitaux. Aujourd'hui, un ex-ministre de la Couronne dit que notre ligne de conduite, dans le passé, a été répréhensible et que nous devrions en suivre une autre. Il parle à de vieux amis; cela étant, j'espère qu'ils feront mieux à la présente session, que, s'ils accordent des subventions, ce que je ne souhaite pas, ils feront en sorte de protéger le public et, s'ils accordent des privilèges, ils s'assureront que les travaux seront exécutés. Nous avons donné des pouvoirs et des privilèges très étendus aux banques ; cependant, nous n'avons jamais rien fait pour les obliger à servir les intérêts du public. Nous n'avons pas mieux agi en ce qui a trait aux compagnies de chemin de fer, de téléphone ou de télégraphe. Jusque en ces derniers temps, les banques ne se croyaient pas obligées de chercher à servir le public et, pendant longtemps, lorsqu'on leur demandait d'établir des succursales ici et là, elles répondaient que cela ne les concernait pas et il était impossible d'en obtenir quelque chose; aussi plusieurs villes durent se passer des avantages que les banques procurent. Maintenant, cependant, cet inconvénient n'existe plus, parce que les banques luttent à l'envi pour augmenter le chiffre de leurs affaires. Mais ma prétention est celle-ci. Lorsque nous accordons ces privilèges nous devrions prendre les moyens d'obliger ceux qui les obtiennent à respecter leurs engagements, à servir le public, et ne

permettre aux particuliers de détourner les fonds publics à leur profit.

L'honorable M. TARTE : On m'apprend qu'il y a sur ces voies ferrées plusieurs douzaine de wagons contenant des effets périssables. Cet état de choses est déplorable.

Le PREMIER MINISTRE : Il est indubitable qu'il existe dans cette partie du pays un état de choses déplorable. La circulation des trains a cessé depuis six semaines peut-être; pourtant je ferai observer à mon honorable ami, le représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) que, bien que ce fait soit notoire, c'est la première nouvelle que nous en avons. Ce chemin traverse une région très fertile, très en état d'alimenter le trafic d'une voie ferrée. Il y a certainement dans la loi une lacune qui devrait être comblée afin que, lorsque nous viendrons en aide à la construction d'un chemin de fer, nous prenions nos mesures pour obtenir l'assurance que la voie sera construite.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : Une lettre reçue de Québec, ce matin, m'apprend que le gouvernement de cette province s'occupe de cela, et qu'une requête demendant la nomination d'un séquestre sera présentée, aujourd'hui ou demain, devant la Cour supérieure.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : La portée de ce débat ne s'arrête pas au chemin de fer en question. A chaque session, nous accordons de fortes subventions aux compagnies de chemin de fer. A chaque session, nous puisons dans le trésor public des fonds que nous mettons entre les mains de particuliers. L'ancien ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) nous apprend qu'à sa connaissance et au su de tous les députés de ce district, les subventions accordées à ces deux compagnies ont été détournées, mal appliquées et employées illégitimement. Le soupçon que notre mode de subventions est pourri est profondément ancré dans l'esprit du public. Né dans la pourriture, il retourne en pourriture, et il me semble que lorsqu'un membre de cette Chambre, un ancien ministre qui vient de sortir du cabinet, met cette question sur le tapis, le devoir incombe au gouvernement de l'étudier avec soin. Ce qui s'est dit cet après-midi devrait provoquer un examen sévère et j'espère que les choses n'en resteront pas là.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'ai toujours cru que l'une des choses les plus fâcheuses était le fait de donner aux compagnies le privilège illimité d'engager et d'hypothéquer le chemin. Parfois la subvention est mal employée et ne sert pas à construire la voie ferrée; on ne veille pas assez attentivement à ce que chaque dollar soit consacré à l'entreprise et, lorsque ces obligations nouvelles pèsent sur la voie ferrée, nulle compagnie ne peut en faire l'acquisition. Sa dette est si lourde que les recettes probables du chemin ne suffiront jamais à solder l'intérêt des capitaux mis dans l'entreprise et, par conséquent, il est impossible d'exploiter celle-ci profitablement.

Si nous voulons détruire le mal dans sa racine, nous devrons être plus prudents lorsqu'il s'agira de permettre d'hypothéquer les voies ferrées et veiller à ce que les obligations se vendent au pair et à ce que chaque dollar du produit de la vente serve à la construction des chemins de fer et ne tombe pas entre les mains de personnes sans scrupule qui font fi du public du moment qu'elles peuvent empocher les fonds de l'Etat.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Quand les deux compagnies ont-elles obtenu des subventions? Il est plaisant d'entendre le premier ministre déclarer que, bien que ces deux chemins de fer n'aient pas été exploités depuis six semaines, le gouvernement n'en a reçu aucun avis officiel. Quand ces deux compagnies ont-elles reçu leurs subventions?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Avant que je prenne la direction du ministère. Je ne me rappelle pas que ces paiements aient été effectués sous mon administration. Je ne crois pas qu'ils l'aient été, mais l'honorable représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart) s'en souviendra peut-être. Il me semble que ce fut en 1892, 1893 et 1894. Je puis ajouter que lors de l'octroi de ces subventions, l'Etat exige que les travaux soient complétés conformément à certaines conventions; quand ils le sont, la subvention est payée. Dans certaines circonstances, une partie de la subvention est payée après la construction de dix milles de voie ferrée, et lorsqu'un rapport a été fait sur les travaux exécutés ; mais il est toujours stipulé que l'entreprise sera terminée avant le paiement complet. Lorsque l'entrepreneur a complété son entreprise et gagné la subvention, il serait fort difficile de lui dicter l'emploi qu'il doit faire de son argent. Il a pu obtenir des avances de la banque. Les fonds employés à la construction de la voie viennent certainement de quelque part, mais lorsque l'entrepreneur s'est acquitté de ses obligations il ne nous reste plus qu'à le payer.

Je crois que le représentant de Grey-est (M. Sproule) a touché la difficulté du doigt. Elle provient de l'émission d'actions et d'obligations sur une trop grande échelle, du partage de ces actions et de la vente de ces obligations à des prix nominaux, et nullement de ce que les subventions en argent ne sont pas employées à la construction des voies ferrées.

M. MONK : J'ai posé cette question parce que je croyais—et je le crois encore—qu'une partie de la subvention a été payée au chemin de fer de la Rive Sud au cours des cinq dernières années.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne parle pas du chemin de fer de la Rive Sud. La motion a trait au chemin de fer de la vallée du Sud-est

M. MONK : Je parle du chemin de la Rive Sud et du pont qui se trouve sur le parcours de cette voie ferrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A cet égard, l'honorable gentleman a raison.

M. MONK : Ces bruits dont on a parlé concernant le gaspillage d'une grande partie des subventions, ont couru dans la ville de Montréal et dans ces districts depuis cinq années, et j'ai cru que des paiements avaient eu lieu pendant ce laps de temps.

Je suis d'accord avec le représentant de Winnipeg (M. Puttee) lorsqu'il dit qu'il est grandement temps de prendre les moyens de connaître comment ces subventions ont été payées et employées.

L'honorable M. HAGGART : Voici comment les subventions étaient payées de mon temps. Lorsque le parlement avait accordé une subvention, elle était payée en partie après la construction de chaque dix milles de voie ferrée. Je crois que ce mode de paiement a été changé. Le ministre peut, il me semble, faire des avances en plusieurs circonstances, après avoir reçu un état des travaux exécutés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Il le peut quelquefois, je crois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un cas où il est permis de payer une partie de la subvention après avoir reçu un état des travaux exécutés. Cette règle a été établie, l'honorable député (l'honorable M. Haggart) s'en souviendra, pour parer aux frais considérables qu'entraînait la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Elle fixe à $60,000, au plus, le montant qu'on pourra payer après avoir reçu un état des travaux exécutés.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que cette règle avait été appliquée à d'autres voies ferrées. Anciennement, lorsque le délégué du ministère faisait rapport que dix milles du chemin de fer étaient complétés, le gouvernement versait une partie de la subvention.

Si je me rappelle bien, une partie de ce chemin de fer Great Eastern a été affermée au Pacifique Canadien, et l'on exploita l'embranchement allant d'Iberville au Saint-Laurent, mais l'on abandonna celui de Sorel, par suite de l'écroulement d'un pont quelque part le long du chemin. Le chemin ayant été exploité pendant quelque temps, on a accordé un crédit, et je crois que l'argent a été payé depuis que l'honorable ministre (M. Blair) est devenu ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Haggart) se trompe. Il y a deux chemins. L'un traverse la vallée de la rivière Yamaska, et l'autre la vallée de la rivière Richelieu. L'honorable ministre veut parler du chemin de fer de la vallée du Sud-est, qui va d'Iberville à Sorel.

L'honorable M. HAGGART : J'avais compris qu'on avait voté un crédit pour un pont, soit sur le chemin du Sud-Est ou celui de la Rive Sud, depuis que le ministre des Chemins de fer est entré en fonctions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour le chemin de la Rive Sud—oui.

L'honorable M. HAGGART : Et le versement a été effectué depuis que l'honorable ministre est entré en fonctions. Cependant, je suis d'accord avec le ministre des Chemins de fer ; je ne vois pas quel remède il peut y avoir, quand un chemin est construit, et que les propriétaires ne trouvent guère profitable de le maintenir en activité——

L'honorable M. TARTE : L'honorable député (M. Haggart) me permettra-t-il de l'interrompre ?

L'honorable M. HAGGART : Volontiers.

L'honorable M. TARTE : Pour ce qui est du chemin de la vallée du Sud-Est cette partie du chemin s'est fusionnée avec le Rutland, qui est un chemin de fer américain. Un membre de cette Chambre m'a informé qu'il avait appris de bonne source que les recettes du chemin de la vallée du Sud-Est et du chemin de la Rive Sud sont envoyées à la Compagnie Rutland au lieu d'être employées aux dépenses d'exploitation. C'est là un état de choses fort grave, et il devrait sûrement y avoir moyen d'y mettre fin.

L'honorable M. HAGGART : C'est là précisément où j'allais venir. J'avais l'idée qu'une partie de ce chemin était importante, et qu'il y avait eu fusion avec un autre chemin de fer. Je croyais que ce tronçon de chemin avait été pris par le Pacifique, et que celui-ci en avait abandonné une partie. Il paraîtrait, cependant, qu'il s'agit du Rutland. Le remède est facile à trouver. Chaque fois qu'une partie seulement d'un chemin subventionnée aura été prise par un autre chemin, et cette partie étant importante, on pourrait poser cette condition que ce transport ne pourra être effectué que lorsque tout le chemin sera exploité; à moins que le parlement n'ait donné autorisation d'abandonner partie de ce chemin. Mais quand il s'agit de l'abandon de tout un chemin, je ne vois pas, ainsi que l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer, qu'on puisse trouver aucun remède. Je ne vois pas ce que le gouvernement pourrait faire, ou quelle loi pourrait être votée, pour empêcher des difficultés de ce genre de se pro-

duire. Mais ce qui m'intéresse ici plus particulièrement, c'est que c'était là un des grands projets du syndicat Meyers. Ce syndicat doit avoir étendu en ce pays ses ramifications, et certains capitalistes à sa solde doivent détenir au moins une partie des actions et obligations du chemin. Il serait fort intéressant pour la Chambre de savoir qui sont ces capitalistes, et si les intérêts qu'ils ont dans ce chemin de fer peuvent porter à croire que, d'une façon ou d'une autre, l'entreprise sera mise sur de solides bases financières. Peut-être l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) voudra-t-il être assez bon de nous nommer les capitalistes du Canada qui ont des intérêts dans ce chemin.

L'honorable M. TARTE : Je ne connais pas de capitalistes canadiens qui aient des intérêts dans le chemin de fer de la Rive-Sud, avec M. Hodge et ses associés. Bien entendu, il y a les créanciers des deux chemins, et il est dû beaucoup d'argent. Mais M. Hodge et ses associés ou mandants—j'ignore s'il a des associés avec lui—ont réussi a obtenir possession des chemins de fer de la vallée du Sud-Est, des Comtés-Unis et de la Rive-Sud. Deux groupes d'hommes d'affaires étaient ici intéressés. Ils ont réuni leurs intérêts, ainsi que se rappellera le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Mais ces deux groupes se querellent au sujet de la manière dont s'est opérée la fusion de leurs intérêts. Nous voyons maintenant que le chemin de la vallée du Sud-Est est détaché du chemin de la Rive-Sud et qu'on l'a réuni au Rutland. Je répète qu'un membre du parlement, qui n'est pas assez bien pour venir ici dire ce qu'il aimerait à dire, m'a informé qu'il avait appris de bonne source que toutes les recettes du trafic canadien sont envoyées à la compagnie américaine ; et cependant les créanciers ne sont pas payés, le chemin n'est pas exploité, et le public souffre réellement du manque de service. Il me semble que la Chambre pourrait trouver moyen de remédier à cet état de choses. Les recettes d'un chemin de fer canadien ne devraient pas pouvoir contribuer à maintenir un chemin de fer américain. Si tout cela est vrai —et je crois que la chose ne saurait faire doute—on devrait trouver un remède.

M. CHARLES PARMELEE (Shefford) : Je ne crois pas que mon honorable ami de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) soit tout à fait dans le vrai, bien que ses déclarations soient empreintes de la plus entière bonne foi. Pour ce qui est du chemin de fer de la vallée du Sud-Est, on m'apprend que le Rutland s'y est assuré droit de passage, et qu'il exploite cette partie du chemin à la suite de cet arrangement. Il y a un service régulier de trains, bien que le Quebec Southern, qui possède virtuellement le tronçon allant de Lacolle à Sorel, ne soit pas en activité. J'ai suivi avec intérêt toute cette discussion. Je sais que les cultivateurs ont été grandement incommodés de ne pas avoir eu de service de trains depuis six ou sept semaines. Il y a eu beaucoup de malentendus et de litiges. Ceux qui détiennent le chemin des Comtés-Unis sont des intrigants et des lanceurs de projets de chemin de fer, et je ne doute pas qu'il soit vrai qu'une très forte partie de la subvention ait été détournée de son objet, c'est-à-dire du chemin de fer même, en laissant ce chemin en l'état où on le voit aujourd'hui.

Il est vrai que le chemin traverse une région fertile du pays. Mais malheureusement les produits de cette partie du pays, qui est depuis longtemps en état de culture, sont quelque peu concentrés, et ne fournissent pas un trafic très considérable ; le trafic même de la ligne est relativement léger. Il peut se faire que le chemin, sous le direction d'honnêtes gens et de gens d'affaires, puisse faire face aux dépenses. Je sais qu'il est déjà arrivé que le trafic du chemin des Comtés-Unis était à peine suffisant pour faire face à la dépense du graissage des roues. On a déjà discouru au long sur ce que le gouvernement pourrait faire pour remédier à cet état de choses. Je me rappelle, il y a de cela trois ou quatre sessions, que le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de l'honorable député de Missisquoi (M. Legris), a proposé d'amender l'Acte des chemins de fer, de manière à mettre en vigueur, si je me rappelle bien, un acte de séquestration voté par la législature provinciale qui demandait d'être confirmé par ce parlement, car les chemins de fer de cette catégorie relèvent maintenant des dispositions de l'Acte général des chemins de fer. Le député de Gaspé (M. Lemieux) nous dit maintenant que le gouvernement provincial a l'intention de voter une loi de ce genre. Leur position serait bien plus forte, si l'amendement que le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté il y a trois ou quatre sessions—

L'honorable M. HAGGART : Ce bill a-t-il été voté?

M. PARMELEE : Il fut adopté par le comité des chemins de fer et voté par cette Chambre, mais il échoua au Sénat, car les libéraux n'avaient pas alors dans la chambre haute la majorité. De sorte que, si la responsabilité de cet état de choses doit être attachée quelque part, c'est au Sénat qu'il faut la faire porter. Je ne crois pas maintenant, à moins qu'on n'adopte quelque alternative de ce genre, qu'il soit possible, dans une grande mesure, de remédier à la situation. Il est inutile de parler de subventions, car les subventions ne sont accordées que pour aider à construire un chemin, et elles ne sauraient en assurer la mise en activité. Dans le cas actuel, si ce chemin pouvait être mis en séquestre et confié à des hommes ayant l'expérience de choses de chemins de fer, et qui l'exploiteraient comme une entreprise ordinaire au

lieu d'y voir seulement un objet de spéculation. J crois qu'on pourrait en retirer des bénéfices. Je crois que le gouvernement a fait tout ce qu'il lui était possible de faire pour protéger les intérêts des populations qui souffrent du regrettable état de choses où se trouve maintenant toute cette entreprise.

L'honorable M. TARTE : Je regretterais de ne pas être ici bien compris. Je n'ai pas voulu dire que le chemin de fer de la vallée du Sud-Est est fermé, car je sais quil est exploité conjointement avec le Rutland. Ce que j'ai dit, c'est que le chemin des Comtés Unis était fermé.

Motion adoptée.

SESSIONS PLUS HATIVES DU PARLEMENT.

M. NATHANIEL BOYD (Macdonald) propose :

Que cette Chambre est d'avis que le parlement devrait être convoqué le ou vers le dernier jeudi de novembre de chaque année.

Il dit : Je me rends pleinement compte de l'importance de cette motion, et je prévois toutes les objections qui s'élèveront. La méthode en usage en Angleterre, et qui est celle que nous avons adoptée, a du bon et du mauvais, et les avis diffèrent aussi beaucoup au sujet de la méthode suivie aux Etats-Unis et dont l'on a conseillé ici l'adoption. En laissant de côté toutes les considérations apportées à l'appui ou à l'encontre de ces deux méthodes, je crois que cette Chambre partagera ma manière de voir quand j'aurai dit que la façon dont on a agi vis-à-vis des membres de cette Chambre en les appelant à Ottawa en cette saison si inopportune de l'année, n'est certainement pas dans l'intérêt de la grande majorité de ces députés, ni dans l'intérêt bien entendu de la généralité du pays. On sait, par exemple, que cette Chambre se compose, en grande majorité, d'hommes si livrant aux occupations ordinaires de la vie active, tels que cultivateurs, négociants, marchands de bois, hommes d'affaires. Que ce soit dans les intérêts du Canada que les électeurs continuent à choisir des hommes de cette classe, ou qu'ils décident plutôt de ne choisir leurs députés que parmi les classes riches, la chose reste encore à savoir ; mais, jusqu'à ce jour, ils ont surtout arrêté leur choix sur les premiers. Cela étant, je crois exprimer l'avis de cette Chambre en protestant contre le fait de nous avoir convoqués cette année à pareille date. En présentant cette résolution, je n'ai en vue aucun objet de parti, et je n'ai aucun dessein de trouver en faute le parti qui est au pouvoir, parce que les gouvernements qui l'ont précédé ont aussi erré de la même manière. En même temps, je crois pouvoir dire que si le vote est pris en toute liberté, des deux côtés de la Chambre, cette motion sera adoptée. Je ne crois pas qu'on devrait permettre à aucun gouvernement de ne chercher que sa propre convenance en fixant les dates de la convocation, et c'est là ce qu'on fait la plupart du temps quand on change les dates et quand on nous renvoie de mois en mois, jusqu'à ce qu'on en soit arrivé comme aujourd'hui à nous rassembler dans la saison de l'année où nous avons le plus d'occupations.

Toute personne qui est dans les affaires, que ce soit un agriculteur ou un autre, perd sa saison de printemps, et il en souffre pendant le reste de l'année. Dès lors, quel droit a l'exécutif de cette Chambre—en réalité, c'est là un exécutif—d'invoquer comme prétexte que le rapport de l'auditeur général n'est pas prêt, que les comptes publics ne sont pas arrêtés, que les rapports des départements ne sont pas complétés? Pourquoi ces rapports ne sont-ils pas prêts ? Le public paie pour la préparation de ces documents, et ceux qui ont la charge des affaires du gouvernement peuvent aisément faire en sorte que tous ces rapports soient prêts pour une session plus hâtive. Mais, M. l'Orateur, il n'est pas un député dans cette Chambre, pas un électeur intelligent, qui ne sachent parfaitement que les rapports des départements n'ont rien à faire avec ces retards. Il est plus probable, M. l'Orateur, qu'il faut en rechercher les raisons dans des exigences d'ordre politique. Il peut se faire qu'il s'agisse d'une élection locale, ou de quelque prétexte du même genre, comme le savent parfaitement les membres de ce gouvernement et des gouvernements passés. Dans ces conjonctures, je ne crois pas que la date que j'ai mentionnée soit inopportune. Si cette Chambre était convoquée dans la dernière semaine de novembre, l'adresse aurait été disucutée, le gouvernement aurait pu soumettre quelques-unes de ses mesures les plus importantes, et la besogne du parlement serait déjà avancée avant le temps des vacances de Noël. Les bills importants du gouvernement pourraient être imprimés et déposés sur le bureau de la Chambre, et les honorables députés pourraient emporter ces bills chez eux durant les vacances pour les étudier à l'aise, puis revenir après les vacances et se remettre aux affaires de la Chambre, en y donnant une attention intelligente, sans crainte de se voir distraire de leurs devoirs par leurs affaires particulières. Je puis dire que l'opinion que j'exprime ici n'offre rien de bien nouveau pour cette Chambre, et qu'il n'y a là rien de bien nouveau pour les libéraux de cette Chambre. Je vais citer des extraits de discours de leaders du parti libéral, prononcés dans le passé, pour vous montrer qu'il partageaient le même avis que moi sur le sujet en question, et je puis ajouter que ces observations avaient été présentées à une date antérieure à la présente. Je citerai des extraits d'un discours prononcé par le leader du parti libéral pendant la session de 1886, tel qu'il apparaît au volume 1, page 8, des débats

officiels. Le leader de ce temps-là était l'honorable M. Blake, et voici ce qu'il a dit :

La première observation que j'ai à faire est la même que j'ai eu occasion de faire à une session précédente. C'est le regret que me fait éprouver le retard apporté pour l'ouverture de la présente session. Ce regret est d'autant mieux motivé que le premier ministre nous avait annoncé, lors de la dernière session, ou lors de la session précédente, que nous devions nous réunir plus tôt à l'avenir. Nous nous sommes assemblés déjà beaucoup plus tôt——

M. MACLEAN : A quelle date a été prononcé ce discours ?

M. BOYD : Le 26 février 1886. Voilà qui est certes antérieur à la date actuelle.

—et il existait alors une entente générale, un engagement au sujet de la convocation des Chambres en janvier. Je ne veux pas dire que cet engagement devait être irrévocable dans le cas où les besoins du pays exigeraient un délai; mais on devait le respecter s'il ne survenait pas de graves évènements, ce dont nul n'a encore entendu parler.

L'intérêt public exige que nous nous réunissions plus tôt, parce que c'est l'époque de l'année qui convient le mieux aux législateurs et au pays. Dès que le printemps commence, les législateurs et ceux qui les élisent ont d'autres occupations qui réclament leurs soins. Il me porte donc, dans un pays comme le nôtre, que nous nous entendions mieux, si c'est possible, pour que nos sessions parlementaires ne s'ouvrent plus à une date que je considère comme hors de saison.

Ceci était près d'un mois avant la date qui nous voit ici rassemblés. C'est là l'avis d'un homme dont les opinions continuent encore aujourd'hui à avoir grand poids. Mais, M. l'Orateur, je puis dire que nous avons aussi, là-dessus, l'avis du très honorable leader de cette Chambre exprimé à quelque temps de là et je crois que les libéraux convendront avec moi que cette opinion doit être tout aussi valide aujourd'hui. Je vais citer un extrait du Hansard de 1894, vol. 1, page 30. Le très honorable leader en était à faire la critique des discours de sir James Grant et du Dr. Lachapelle, le premier ayant présenté et le second appuyé l'adresse en réponse au discours du Trône.

M. MACLEAN : Quelle était la date ?

M. BOYD : La Chambre fut convoquée le 15 mars, trois jours après la date fixée pour cette année. Voici ces remarques :

Par exemple, l'honorable député n'a rien dit, pas plus que l'honorable représentant d'Hochelaga, de l'époque tardive et désavantageuse à laquelle le parlement a été convoqué. Voilà, cependant, une chose que l'honorable député ne peut pas approuver, j'en suis persuadé. Depuis plusieurs années, la coutume au Canada a été de convoquer les Chambres au commencement de l'année, le plus tard vers la fin de janvier, et cela, pour des raisons faciles à saisir. Nous n'avons pas de classes privilégiées dans ce pays. Tous les membres de cette Chambre, presque sans exception, suivent les carrières ordinaires, et il est de la plus grande importance qu'après s'être acquittés de leurs devoirs envers leur pays, ils puissent retourner à leurs occupations vers le commencement de la saison des affaires. Autrefois, je le répète, c'était la coutume suivie au Canada ; cette année, cependant, le gouvernement s'est départi de cet usage. Il a attendu jusqu'à la saison des affaires pour convoquer les Chambres, et n'a pas donné un mot d'explication à ce sujet. Nous avions cependant droit de compter que les dieux qui président a nos destinées, quittant les régions où ils trônent dans leur majesté, viendraient nous donner un mot d'explication.

Je soumets ces paroles, dont chacune a été bien pesée, à l'attention du très honorable leader du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) et j'ai l'espoir, quelle que soit l'attitude que lui et son gouvernement sont disposés à prendre au sujet de cette question, pour moi si importante, qu'il aura toujours à la mémoire les mots qu'il a prononcés quand il siégeait à la gauche de cette Chambre, et je compte qu'il n'oubliera pas que, bien que lui et son parti forment en ce moment la droite de cette Chambre, le jour peut arriver, et ce jour arrivera certainement, où ils auront à passer de ce côté-ci de la Chambre. C'est le devoir de tout gouvernement, alors qu'il fait des lois, de ne jamais perdre de vue les véritables intérêts du pays et d'y conformer la conduite des affaires publiques. Il n'est pas nécessaire, maintenant, pour moi, de rappeler au très honorable monsieur à quels graves inconvénients se trouvent exposés ceux qui nous viennent des parties les plus reculées du Canada. Appelés, après un voyage comprenant des milliers de milles, à séjourner ici selon toute probabilité quatre ou cinq mois, pour un bon nombre, comme le sait très bien le très honorable monsieur, cela est une question de ruine financière, et j'en appelle au très honorable monsieur, et connaissant son obligeance habituelle, de ne pas perdre cela de vue. La chose peut être indifférente aux membres du parlement dont les lieux de résidence sont dans un rayon de 100 milles d'Ottawa, dans les provinces d'Ontario et de Québec, qui partent d'ici chaque vendredi soir, se rendent chez eux à leurs affaires, y passent le samedi et le dimanche, et s'en reviennent le lundi, mais ceux qui sont à 2,000 ou 3,000 milles de leur "home", quel cas en faites-vous? Ne méritent-ils pas, aussi, qu'on ait pour eux quelques égards? La majorité est ici et son opinion doit prévaloir, mais je désire prévenir le gouvernement et les membres de cette Chambre que le jour n'est pas éloigné où ces conditions seront retournées contre eux. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire plus long. Je ne soumets pas cette question, qu'on veuille bien le remarquer, dans un esprit de parti. Je présente ces observations dans un esprit juste et impartial, et je laisse au jugement de la Chambre de décider si j'ai demandé quoi que ce soit de déraisonnable. La date que j'ai suggérée ne saurait soulever, je crois, aucune objection, et l'on pourrait dépêcher beaucoup de besogne si l'on se réunis-

sait en une saison où les occupations du plus grand nombre sont bien moins multiples. Tout serait déjà fort en train à l'époque des fêtes,et nous pourrions alors ajourner nos travaux pendant un temps raisonnable avant de nous remettre à l'ouvrage. Nos sessions ne doivent pas être, comme dans le passé, ruineuses pour une foule de gens qui ont déjà passé quelques années dans cette Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je n'en veux pas à mon honorable ami (M. Boyd) pour les observations qu'il vient de présenter, mais il ne m'en voudra pas non plus si je trouve à redire, non pas tant à ces remarques mêmes qu'aux insinuations qu'elles contiennent. Il a été tacitement convenu dans cette Chambre, depuis plusieurs années, que le parlement se réunirait vers la fin de janvier ou encore la première semaine de février, mais non pas à l'époque mentionnée dans la motion. Cette loi tacite a déjà été plus souvent battue en brèche qu'observée, mais le gouvernement actuel s'est fait une règle de l'observer autant que la chose lui a été possible. Si l'on consulte les annales de ce gouvernement on y verra que cette année est la prepremière où le parlement est convoqué plus tard que la première semaine de février, qui est l'époque où il est généralement entendu que le parlement doit siéger. Cette année, le parlement a été convoqué bien plus tard, et je reconnais volontiers que cela doit beaucoup incommoder le plus grand nombre des députés. Mais la responsabilité de cet état de choses ne retombe pas sur les départements. L'auditeur général n'en est pas, non plus responsable. Moi seul, je suis ici en faute, et je sollicite pour cela l'indulgence de cette Chambre. Certaines circonstances, sur lesquelles il m'est inutile de revenir, m'ont forcé à m'absenter non seulement de la capitale, mais du pays, pendant une bonne partie de novembre, tout le mois de décembre et partie du mois de janvier. Je suis revenu du sud vers le 10 janvier, et il n'était pas alors possible de convoquer le parlement à l'époque ordinaire. Je répète que je suis seul ici responsable. J'étais dans un tel état de santé qu'il ne m'était pas possible de m'occuper d'affaires. Dès mon retour, nous nous mîmes avec ardeur à l'ouvrage. Le parlement fut convoqué, et je puis dire, je crois, que jamais le programme du gouvernement ne s'est trouvé être aussi complet et aussi prêt à être soumis à la considération des députés, qu'il ne l'était cette année à la date de la convocation.

Nous nous sommes ainsi efforcés d'offrir une compensation, pour nous être départis d'une règle qui a toujours été observée dans le passé et qui devrait être bien reconnue. Pour ma part, je n'ai pas la moindre objection à ce que l'ouverture de la session à la fin de janvier ou le premier de février soit une loi du parlement parfaitement convenue, mais dans le discours de M. Blake cité par mon honorable ami, M. Blake a admis qu'il peut y avoir certains cas où une exception pourrait se présenter, et je crois que les membres de cette Chambre, tant de la droite que de la gauche, admettront peut-être que, cette année du moins, le gouvernement avait quelques raisons valables de se départir de la règle. Mais, si nous devons avoir un règlement de la Chambre fixant l'ouverture de la session du parlement, je ne suis pas prêt à accepter l'époque que l'honorable gentleman a mentionnée dans sa motion, c'est-à-dire la dernière semaine de novembre. Je doute beaucoup que cette date serait convenable à la grande majorité de la population du Canada. La motion a été appuyée par l'un de mes amis (M. Stewart), et je puis raisonnablement en conclure que l'époque mentionnée conviendrait à la population habitant la région à l'ouest du lac Supérieur. Je doute beaucoup cependant qu'on soit du même avis à l'est du lac Supérieur. Toutes choses prises en considération, je crois que l'entente que la Chambre sera convoquée à la fin de janvier ou dès la première semaine de février conviendra bien mieux aux populations de ce vaste Dominion. Notre immense pays possède une telle variété de climats, lesquels règlent jusqu'à un certain point l'ouverture des saisons des affaires dans différentes parties du Dominion à différentes époques de l'année, qu'il serait impossible de pouvoir donner absolue satisfaction à tous les députés. Bien que je ne puisse donner mon assentiment à la motion, je crois que s'il était généralement entendu que le parlement devra se réunir vers la fin de janvier ou dans la première semaine de février, je serais parfaitement disposé pour ma part à souscrire à cet arrangement.

Quelques VOIX : Très bien!

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'étais sous l'impression qu'il fallait attribuer, jusqu'à un certain point, à l'état de santé du très honorable gentleman le fait que le parlement avait été convoqué cette année à une date aussi tardive, et pour cette raison je n'y ai fait aucune allusion dans le débat sur l'adresse.

Quelques VOIX : Très bien!

M. BORDEN (Halifax) : Cependant, je dois faire remarquer à mon très honorable ami qu'il se trompe de dates, quand il parle de l'ouverture du parlement depuis qu'il est arrivé au pouvoir. Nous nous sommes réunis, une fois, le 6 mars, et dans deux autres occasions ce fut à la fin de février, au lieu de la première semaine de février. Si mon très honorable ami veut bien consulter les annales, il s'apercevra que son gouvernement s'est plus éloigné qu'il ne s'imagine de ce qu'il appelle la loi tacite. Il est certainement très désirable, dans l'intérêt de tous, que le parlement commence ses travaux le plus tôt possible après le premier de l'an, et je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas

se faire. Comme tous les départements du gouvernement possèdent des effectifs bien complets; comme tous les comptes publics devraient être prêts, et que le gouvernement, pour peu qu'il donne l'attention voulue aux affaires du pays, devrait pouvoir se présenter devant le parlement dès le commencement de l'année, il doit sembler étrange aux membres non encore initiés que l'ouverture de la session soit ainsi reculée d'année en année jusqu'au milieu ou jusqu'à la fin de février ou la première semaine de mars. Lorsque nos séances s'ouvrent dès le commencement de l'année, chacun a pu remarquer que l'on a perdu beaucoup de temps, à presque chaque sesison, depuis 1896, parce que le gouvernement n'était pas prêt à se présenter devant la Chambre. Il me semble qu'on peut remédier à tout cela en mettant tout simplement en pratique les méthodes habituelles aux gens d'affaires, et qu'à l'avenir on devrait faire en sorte que les membres du parlement ne soient pas soumis à l'ennui de sessions tardives, ou de retards par suite du manque de préparation du gouvernement lorsque la session s'ouvre de bonne heure. Mon très honorable ami a dit que le gouvernement était prêt à procéder dès maintenant. J'admets volontiers que le gouvernement n'a pas tardé à ouvrir la question des subsides, mais le discours du Trône nous a parlé de différentes mesures importantes, et le gouvernement ne nous a encore donné aucun avis de la date où les plus importantes de ces mesures nous seraient soumises. Je désirerais rappeler au premier ministre qu'en 1896 il a émis la doctrine que le redressement de griefs du genre de ceux contenus dans certaines de ces mesures devait précéder toute votation de subsides. Je me permettrai de lui faire remarquer que ce ne serait que devoir de justice envers la Chambre, et surtout envers les députés de la gauche qui ont à tenir le rôle de critiques, que ces mesures nous fussent soumises dès le commencement de la session. Je ne vois pas pour quelle raison les documents relatifs à la frontière de l'Alaska n'ont pas été déposés dès le premier jour sur le bureau de la Chambre. Le très honorable gentleman nous a dit, lors du débat sur l'adresse, que ces documents nous seraient immédiatement communiqués, mais nous attendons encore. Quand ils arriveront, il faudra les imprimer, c'est-à-dire qu'il y aura de nouveaux retards. On devrait aussi nous communiquer dès maintenant la correspondance promise au sujet des négociations entamées avec la colonie de Terre-Neuve, et je demanderais que ces papiers fussent imprimés et distribués parmi les députés. Si tout cela était fait, notre tâche s'en trouverait beaucoup simplifiée. Il y a encore la conférence coloniale. Jusqu'à présent nous ne connaissons de cette conférence que ce que certains d'entre nous avons pu lire dans le Livre bleu publié par le gouvernement impérial. Le gouvernement canadien ne nous a pas encore fourni le moindre renseignement sur l'attitude des représentants canadiens à la conférence, et il ne doit y avoir aucun doute que le gouvernement éprouve le désir de communiquer à la Chambre et au pays certains faits dont le Livre bleu impérial ne parle pas. Dans tous les cas, ce Livre bleu n'est pas à la disposition de tous les membres du parlement, ainsi que la chose devrait être, et le public qui aimerait à se renseigner sur les travaux de la conférence ne peut pas non plus en prendre communication.

Il y a un sujet sur lequel on passe fort légèrement dans le Livre bleu publié par le gouvernement impérial, mais qui est d'une grande importance pour ce pays. Je veux parler de la correspondance échangée et des négociations qui se sont poursuivies entre les représentants du gouvernement impérial et ceux du Canada au sujet de l'embargo sur notre bétail. Je n'ai pas eu le plaisir d'assister à la séance d'hier, mais je crois savoir que, dans le débat qui s'est élevé à ce sujet, l'on a émis l'avis qu'il vaudrait mieux attendre que tout le dossier fût soumis avant de s'occuper de l'affaire. Mais pourquoi ce dossier n'a-t-il pas été déposé sur le bureau de la Chambre dès le premier jour de la session ? L'on a dit, je crois, que le directeur général des postes avait entamé quelques négociations avec M. Hanbury. Pourquoi n'a-t-on pas déposé cette correspondance sur le bureau de la Chambre à l'ouverture de la session ? Ce sont là autant de choses qui retardent la dépêche des affaires, et le gouvernement a ici un vaste champ ouvert devant lui s'il veut s'engager dans la voie des améliorations. Quant à la date de convocation sur laquelle mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) a fixé son choix, j'oserai dire que, tout en convenant fort bien à certains députés, elle pourrait ne pas convenir à d'autres aussi bien. Il n'y a probablement aucune date sur laquelle nous pouvons tous être absolument d'accord. Je comprends que l'objet que mon honorable ami a en vue est surtout de pouvoir nous mettre à l'ouvrage plus vite au commencement de l'année ou plus tard à la fin de l'année, de telle sorte qu'on ne nous tienne pas ici pendant les mois d'été à faire une besogne qui devrait être entièrement terminée vers le milieu de mars.

L'honorable Wm ROSS (Victoria, N.-E.) : Le parlement a été convoqué plus tard que d'habitude, par suite de circonstances imprévues, mais je conseillerais aux honorables ministres de ne pas donner de dîners officiels durant la session, non plus que des " at homes " ou autres frivolités de ce genre. Puis soyons à nos sièges chaque soir jusqu'à minuit. Si nous faisons cela, tout sera terminé à la date ordinaire. Il importe aussi que les députés d'Ontario et de Québec, qui ont l'habitude de se rendre chez eux à certains intervalles, restent à leurs sièges, s'ils désirent que la besogne soit expédiée comme il convient. Bien souvent ces absences peu-

vent entraîner des retards. Mettons-nous sérieusement à l'ouvrage, sans nous laisser aller à aucune distraction, et nous en aurons fini plus tôt qu'on ne croit.

M. D. A. STEWART (Lisgar) : Je dois faire remarquer que la convocation du parlement à une date aussi tardive nous expose à de grands ennuis, surtout ceux d'entre nous qui viennent de l'Ouest. A mesure que les affaires du pays s'accumulent, nos sessions vont sans doute se faire de plus en plus longues, et cette année il est possible qu'on nous retienne ici jusqu'aux prochaines neiges. C'est une chose fort grave pour ceux d'entre nous qui appartiennent à la classe agricole que de laisser leurs terres à l'époque des semailles et de la moisson. De plus, comme l'Ouest se développe toujours, il est probable qu'on augmentera le nombre de représentants de cette partie du pays, et ces représentants se recruteront surtout dans les rangs de la classe agricole. C'est là un autre motif qui me porte à appuyer la motion de l'honorable député de Macdonald (M. Boyd). Je dois dire que j'ai été heureux d'entendre le très honorable chef de ce gouvernement s'exprimer comme il l'a fait au sujet de la loi tacite pour la convocation du parlement au commencement de janvier. Et la raison qui me fait appuyer la résolution, c'est que celle-ci fournit aux honorables députés une occasion d'exprimer leurs opinions, en dehors de toutes considérations de parti, au sujet de l'époque de l'année où il convient que le parlement soit convoqué.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : Je conclus jusqu'ici du débat que c'est le désir général de cette Chambre que nous soyons convoqués plus tôt au commencement de l'année ou même à la fin de l'automne. Nous qui venons de l'Ouest, nous sommes fort incommodés d'avoir à passer la meilleure partie de l'année à Ottawa à nous occuper des affaires publiques tout en négligeant les nôtres ; mais il y a encore un autre aspect de la question qu'il importe de considérer. J'espère que le gouvernement s'occupera de mettre fin à nos séances actuelles de nuit. J'ai l'espoir qu'on prendra l'exemple sur ce qui est d'usage en Europe et aux Etats-Unis, et que les heures des séances seront fixées de telle sorte que nous puissions nous réunir chaque jour plus tôt et en avoir fini avant le dîner, ce qui nous épargnerait ces longues et fatigantes séances de nuit dont notre santé ne peut que souffrir. Nos réunions de comités pourraient avoir lieu durant la soirée, ou à une heure plus hâtive dans la matinée. Si l'on décidait de faire ces changements, si nos séances de chaque jour s'ouvraient plus tôt et se terminaient avant le dîner, nous ferions la même somme de travail qu'à présent, et même plus pendant le jour, et nous ne perdrions pas autant de temps. Il n'y a aucun doute que, vu que l'on n'assigne aucunes limites à nos séances de nuit, les honorables députés sont portés à parler plus longtemps qu'ils ne le feraient s'ils savaient que la séance doit être levée à une heure fixe. J'espère qu'on s'occupera de tout cela, et qu'on décidera avant longtemps de faire quelque changement ; je n'ai aucun doute qu'un changement de ce genre sera non seulement pour le plus grand avantage de notre santé, mais qu'il contribuera aussi à accélérer l'expédition des affaires.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : La question de la date de convocation du parlement est certainement d'une grande importance pour tous les membres de cette Chambre. Les circonstances qui ont amené, cette année, une convocation aussi tardive doivent en toute justice être considérées comme ayant été inévitables, mais nous avons pris l'habitude de nous réunir si tard que la grande majorité des membres en est fort incommodée. C'est mon avis que nous ne devrions pas être convoqués plus tard que le second jeudi de janvier. Le Congrès des Etats de l'Union américaine se réunit à dates fixes. Il ne règne jamais, là-bas, aucune incertitude au sujet de la date où le Congrès ou une législature quelconque ouvrira ses séances, d'où il s'ensuit que les représentants peuvent voir à leurs propres affaires durant toute l'année en sachant exactement à quelle date exacte ils seront requis de commencer leurs travaux législatifs. Les hommes d'affaires peuvent facilement se rendre compte de l'importance de cette question. L'élément d'incertitude et de doute qui règne au Canada au sujet de la date de la convocation du parlement, soit que ce soit au commencement ou à la fin de janvier, ou au commencement ou à la fin de février, est une source de difficulté, d'ennuis et de pertes. Quand bien même on devrait se réunir tard, si on savait du moins à quoi s'en tenir plusieurs mois auparavant, les députés pourraient établir leurs calculs et arranger leurs affaires en conséquence. Mais cela est loin d'être le cas, et l'élément d'incertitude est prédominant. Le gouvernement ne nous divulgue aucun de ses secrets. Il arrive souvent que le gouvernement est influencé par des circonstances qui peuvent s'élever de temps à autre. Si nous avions une date fixée d'avance pour la convocation, les membres du gouvernement se conformeraient à cet arrangement, et je crois vraiment qu'alors ils consulteraient leur propre convenance ; les mesures qu'ils auraient à soumettre au parlement seraient prises bien plus tôt en considération, et cela de façon bien plus satisfaisante et plus facile pour eux que la chose n'a lieu maintenant.

Comme de raison, ainsi que l'a fait observer le premier ministre, sous notre régime constitutionnel, il surgit parfois des circonstances de nature tout à fait exceptionnelle et il ne serait peu-être pas sage de fixer, législativement, une date invariable pour la réunion du parlement, ainsi que cela se pra-

tique au sein des législatures des différents états de l'union américaine et au congrès national. Quoi qu'il en soit, on pourrait stipuler que l'ouverture du parlement aurait lieu de bonne heure en janvier, à moins qu'il ne surgît des circonstances de nature exceptionnelle, et en pareille circonstances, la convocation serait probablement avancée, plutôt que retardée.

Au sujet de nos séances de l'après-midi, s'ouvrant à trois heures, c'est là une coutume qui m'a toujours paru le comble de l'absurdité ; coutume indigne d'hommes d'affaires, outre qu'elle est nuisible à la santé des députés, et qu'elle tend à produire des conséquences funestes à la moralité des députés, quand elle nécessite des séances se prolongeant tard dans la nuit.

Une VOIX : Que dites-vous ?

M. CHARLTON : Que la Chambre ouvre sa séance à midi ou à une heure de l'après-dîner ; alors cela nous donnerait cinq ou six heures de travail ininterrompu avant six heures, et nous mettrait en mesure d'expédier la besogne parlementaire, sans recourir aux séances de nuit ; puis, en outre, cela faciliterait la réunion des comités de bonne heure dans la matinée, disons à neuf heures. Que le président de la Chambre ouvre la séance à midi ; qu'il quitte le fauteuil à six heures, et suive la coutume en vogue en Angleterre, qui veut que jamais les séances de nuit ne se prolongent au delà de minuit. Sur le coup de minuit, le président de la Chambre quitte le fauteuil, prend son chapeau et dit : "Minuit sonne, la séance est levée."

M. CASGRAIN : Et chacun rentre à son domicile.

M. CASGRAIN : Oui, chacun retourne chez soi. Alors, les séances de nuit seraient de fort rare occurrence. Ce système serait sans doute bien plus sensé, bien plus hygiénique que celui que nous avons suivi depuis l'établissement du régime de la Confédération; et en outre, il serait de nature à favoriser davantage la prompte et légitime expédition des affaires.

Ce n'est pas chose facile, je le sais, de toucher aux usages établis de vieille date, ancrés dans nos habitudes, et de sortir de la routine. Cependant, abordons franchement la difficulté, laissons-nous guider par le bon sens et nous réussirons à régler nos heures de séance de façon à nous mettre en mesure d'expédier la plus forte partie de notre besogne en plein jour, entre le moment où le président de la Chambre ouvre la séance et celui où il la suspend pour le dîner. Voilà nombre d'années que je suis partisan de ce système. J'ai toujours été d'avis que cette reprise de séance, à huit heures du soir, prolongée quelquefois jusqu'à deux ou trois heures du matin, est presque un crime, au point de vue hygiénique, puisque c'est à cette coutume que nombre d'anciens députés doivent le délabrement de leur santé. Donc, dans l'intérêt général, c'est là un système auquel il importe de remédier et qu'il est important de réformer.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : A titre de représentant d'un comté de l'Ouest, je tiens à dire que, s'il était possible de convoquer les Chambres dès le mois de novembre ou au plus tard en décembre, les députés représentant des comtés à l'ouest du lac Supérieur bénéficieraient grandement de cette réforme. Notre situation est tout-à-fait différente de celle des députés des anciennes provinces: car, comme la Chambre ne se réunit pas le samedi, ils peuvent retourner dans leurs foyers le vendredi soir et vaquer à leurs affaires jusqu'au dimanche soir ou au lundi matin; tandis que les représentants des comtés de l'Ouest sont dans l'impuissance absolue de jouir de pareil avantage, au cours de la session, en raison de la longueur du trajet qui demande trois ou quatre jours, pour l'aller et le retour, respectivement.

C'est pendant les mois d'été que s'expédie la plus forte partie de notre besogne, et quand le parlement ne se réunît qu'à la mi-mars ou à la fin de ce mois, il faut nous résigner à passer tout l'été à la capitale, au grand détriment de nos affaires. J'hésiterais à dire qu'il serait sage de fixer législativement la date de la session, car il pourrait surgir certaines circonstances qui empêcheraient le gouvernement de convoquer les Chambres à la date stipulée. Mais je désire appeler l'attention du gouvernement sur ce point-ci : c'est que, de toute nécessité, il doit essayer de convoquer le parlement un peu plus tôt qu'il ne l'a fait cette année ; car il est impossible aux députés de l'Ouest de passer ici cinq ou six mois de l'été.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I.P.E.) : Je désire ajouter quelques mots aux observations qu'on vient de faire au sujet de la motion. Toutes mes sympathies sont acquises à la proposition du député de Macdonald (M. Boyd), en faveur de la convocation du parlement plus tôt qu'on ne le fait. Je n'ai aucune prédiliction pour la date indiquée dans la motion, c'est-à-dire, le dernier jeudi de novembre ; cependant, je dois avouer que si le gouvernement convoquait le parlement un ou deux mois plus tôt qu'il ne l'a fait ces deux ou trois sessions dernières, les députés y gagneraient indubitablement. C'est la saison d'hiver qui se prête le mieux à la réunion des représentants du peuple dans la capitale, puisque, à cette époque, il y a moins d'activité dans les affaires qu'au printemps et au cours de l'été et de l'automne.

Rien n'empêche que le parlement s'assemble un ou deux mois plus tôt que d'habitude. Les membres de cette Chambre ne sont pas des millionnaires. Ils embrassent les diverses carrières qu'offre tout pays en voie de progrès ; et il leur faut mettre à profit le temps et les circonstances favorables pour suivre les développements de l'ex-

ploitation commerciale à laquelle ils se livrent ; or, c'est surtout au printemps de l'année qu'ils doivent vaquer à leurs occupations, alors que toutes les affaires d'un pays en pleine voie de progrès battent leur plein. Que les députés demeurant à quatre ou cinq cents milles de la capitale passent le printemps ici, à la bonne heure ; il leur est facile de quitter Ottawa le vendredi, de passer le samedi et le dimanche chez eux, de se consulter avec les chefs de leur exploitation ; bref, ils peuvent vaquer à leurs affaires et revenir à temps, le lundi, pour s'acquitter de leurs devoirs parlementaires. Mais quant aux députés qui demeurent soit au Manitoba, soit dans les Territoires du Nord-Ouest, en Colombie Anglaise, dans l'Ile du Prince-Edouard, en Nouvelle-Ecosse, il leur est impossible de retourner dans leurs foyers et d'en revenir en moins d'une semaine. On le voit donc, ces députés souffrent grandement. On parerait à cet inconvénient, en convoquant les Chambres deux ou trois mois plus tôt. Comme l'a fait observer le député qui a appuyé la motion, la population de l'Ouest progresse rapidement et elle aura droit à un plus grand nombre de représentants. En outre, c'est des rangs de la classe agricole qui sortiront, dans une large mesure, les représentants de l'Ouest. Il faut que ces députés se réunissent ici le plus tôt possible au commencement de l'année et qu'ils puissent s'acquitter de leurs devoirs législatifs en temps favourable ; sinon, leurs affaires en souffriront. Le gouvernement devrait prendre cette motion en considération et, à l'avenir, faire tout en son pouvoir pour convoquer les Chambres à une époque moins avancée de l'année.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest): Voici l'amendement que je propose :

Que, de l'avis de cette Chambre, le parlement devrait être convoqué, au plus tard, le premier mardi qui suit le deuxième lundi de janvier de chaque année.

J'ai toujours été d'avis qu'on devrait faire connaître aux députés la date précise de la convocation des Chambres. La date que je suggère, c'est-à-dire le mardi qui suit le second lundi de janvier—je ne dis pas la pleine lune, qu'on le remarque bien—me semble l'époque convenable. Les fêtes de la Noël seraient passées et les députés pourraient alors venir, en toute liberté, vaquer à leur besogne parlementaire. J'espère que le gouvernement acceptera mon amendement et que tous les députés l'appuieront. Tout le monde convient qu'il importe de fixer une date invariable pour l'ouverture des Chambres, et que l'hiver est la saison la plus favorable tant pour les cultivateurs que pour les hommes d'affaires. En adoptant cet amendement, nous aplanirons la voie et nous épargnerons au gouvernement l'embarras de fixer la date de la session. Bref, j'espère que toute la Chambre se ralliera à mon amendement.

M. LEFURGEY.

M. SEYMOUR GOURLEY (Colchester): Je ne saurais voter l'adoption d'une proposition de la nature de celle formulée dans sa motion par l'honorable député (M. Robinson). Le régime constitutionnel, sous lequel nous vivons au Canada, attribue au gouvernement le droit de convoquer le parlement à l'époque qu'il juge convenable. En outre, adopter cet amendement serait copier trop servilement la constitution de nos voisins, constitution qui forme le fouillis le plus inextricable de lois qui soit au monde. Et je dois faire observer au sujet du gouvernement constitutionnel, dont nous sommes tous partisans, que l'expérience atteste qu'il a toujours été compatible avec le meilleur et le plus sage des gouvernements. A titre de représentant des provinces maritimes, je tiens à dire qu'on devrait fixer une date précise pour la convocation des Chambres, tout en tenant compte, cela va sans dire, des circonstances qui peuvent rendre un retard justifiable, comme la chose est arrivée cette année. D'ailleurs, le premier ministre nous a donné d'amples éclaircissements au sujet des causes de ce retard, et, pour mon propre compte, j'ajouterai que ce retard me semble parfaitement justifiable, en raison des circonstances exceptionnelles qui l'ont provoqué. L'exception, toutefois, confirme la règle, et la règle c'est qu'on doit convoquer les Chambres à date fixe, en tenant compte, je le réplète, des exigences du moment. Or, la question se pose ici: à quelle époque faut-il fixer cette date? D'aucuns opinent en faveur du mois de janvier. A mon avis, c'est trop tard. Les députés des provinces maritimes tiennent à retourner dans leurs foyers à la fin d'avril. Ceux d'entre nous qui se livrent à une exploitation agricole ou commerciale préfèreraient voir la session se clôturer à cette date. En convoquant les chambres pour le commencement de janvier, il serait impossible de les proroger à la fin d'avril. Le député de Macdonald (M. Boyd) est d'avis que le parlement devrait s'ouvrir en novembre, et cette proposition me semble marquée au coin de la sagesse. Si nos travaux législatifs commençaient à cette date, il serait facile de saisir la Chambre des principaux projets de loi et d'une forte partie de la besogne parlementaire, avant les fêtes de Noël. Nous pourrions alors ajourner la Chambre, avec la conviction que toute la besogne législative est devant le parlement et le pays; au retour des vacances de la Noël, en nous remettant au travail avec diligence, nous pourrions faire en sorte que la prorogation ait lieu en fin d'avril. Si on fixait la date de la réunion des Chambres au commencement de l'année, il serait impossible d'expédier notre besogne parlementaire pour la fin d'avril. Il est facile aux députés, confortablement assis dans leurs fauteuils, de passer ici l'hiver, et de vaquer à leurs travaux sans s'occuper des vents qui grondent au dehors; tandis que, dans les chaleurs de l'été, où il y a tant d'attractions à l'extérieur, il est bien difficile

de donner aux affaires de la Chambre toute l'attention qu'elles méritent. En outre, quand on sait que les affaires vont mal chez soi, on est porté à négliger ses devoirs parlementaires. Ainsi donc, avec toute la déférence due au premier ministres et aux explications qu'il nous a données, je suis d'avis que le parlement devrait se réunir avant la fin de l'année. Ces années passées, la fin de janvier était peut-être une date assez convenable pour la réunion des Chambres. Mais aujourd'hui, à cette époque de progrès et de prospérité qui vont toujours grandissants, aujourd'hui, dis-je, que sous l'inspiration des messieurs de la droite le Canada est devenu une nation, il nous faut des sessions plus longues qu'autrefois. Autrefois, sous le régime conservateur, alors que le Canada n'était pas encore entré dans le concert des nations, il était peut-être convenable de se réunir ici en janvier, mais dans la situation actuelle du pays, la chose n'est plus praticable. Je me rallie donc à la proposition qui tend à fixer la date en question au mois de novembre; car, alors si les travaux de la session se prolongeaient de beaucoup, nous aurions amplement le temps de finir nos travaux et de retourner dans nos foyers vers la fin d'avril. Je donne mon appui à cette motion et le gouvernement, je l'espère, faisant preuve de largeur de vues, s'efforcera d'avancer, dans la mesure du possible, l'heure de la convocation des Chambres et de la fixer au dernier jeudi de novembre. Cette proposition, à mon avis, est bien préférable à celle qui tend à faire fixer cette date législativement, à l'instar du pays voisin dont le système de gouvernement est le pire qui soit au monde.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : J'ai une question à poser au ministre du Commerce, au sujet de la promesse qu'il nous a faite, au cours de la dernière session d'été. Jamais, nous a-t-il dit, tant qu'il détiendrait un portefeuille dans le cabinet, il n'y aurait de session d'été. Cette année-là, la session s'était ouverte le six mars.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je n'ai guère souvenance de cette promesse, mais je me rallie de tout cœur à la proposition concluant à la réunion des Chambres le plus tôt possible, à la fin de janvier ou au commencement de février. Cependant, l'honorable député le sait parfaitement, il n'est pas toujours possible au gouvernement de mettre ce projet à exécution. Je ferai observer ici qu'à l'époque où j'avais l'honneur de détenir le portefeuille des Finances, je faisais mon exposé budgétaire presqu'au début de la session, et si l'honorable député veut bien consulter le compte rendu des débats de la Chambre, il constatera que le discours budgétaire était prononcé dix ou quinze jours après l'ouverture du parlement. Il n'y a pas le moindre doute que mon honorable collègue (M. Fielding) sera en mesure de suivre mon exemple si les députés de la gauche veulent bien lui prêter leur coopération. Quoi qu'il en soit, il n'est guère facile, dans ce pays-ci, de tout disposer de façon à ce que les Chambres se réunissent le premier février. Le pays se développe de plus en plus, les affaires vont toujours croissant ; et en clôturant l'exercice fiscal au premier juillet, je doute fort qu'on réussisse à faire préparer tous les documents publics pour l'ouverture du parlement au premier février ; mais, à coup sûr, on ne saurait le faire avant la mi-janvier. L'honorable député peut toutefois compter que, dans la mesure de mes forces, je ferai tout ce qui dépendra de moi pour que la convocation des Chambres ait lieu le plus tôt possible.

M. MONK : Je tiens à dire que je donne mon plus cordial appui à la proposition émise par le député de Provencher (M. LaRivière) proposition qui me semble susceptible d'une application immédiate. L'heure est venue d'apporter une réforme aux heures de nos séances. Il s'est effectué des réformes dans ce sens aux Etats-Unis et dans différents pays d'Europe, ainsi qu'en Angleterre ; quoique dans ce dernier pays, la coutume en vogue diffère des usages établis ici. Toutefois, comme on l'a fait observer cette après-midi, la règle relative à la prolongation des débats jusqu'à minuit, a subi une réforme. Si la chose était possible, il serait préférable de siéger de trois heures à six, dans l'après-midi, et de se réunir de nouveau à huit heures du soir ; mais ce qu'il faudrait surtout éviter, en cours de la saison qui approche, c'est de prolonger nos délibérations comme cela arrive, jusqu'à deux heures du matin et même plus tard.

Je me range volontiers à l'avis du député de Provencher, (M. LaRivière), qui propose que la séance de l'après-midi s'ouvre à deux heures pour se terminer à six; que les comités tiennent leurs séances dans la matinée et au besoin même, dans la soirée, et que la Chambre tienne, si elle le désire, des séances spéciales, le soir. Ce serait là une réforme utile et acceptable à tous les députés, et nous pourrions l'appliquer même au cours de cette session-ci, ou au moins pourrait-on élaborer et déposer sur le bureau dans ce but un règlement que la Chambre délibérerait à loisir. A mon avis, une réforme de ce genre s'impose dans le moment.

Quant à la proposition formulée dans la motion principale dont l'auteur est le député de Macdonald (M. Boyd), j'ignore dans quelle mesure elle rallierait les suffrages de nos populations agricoles de Québec. Pour ma part, je dois avouer que la date proposée me semble fort convenable. Cela nous mettrait en mesure de pousser activement les travaux de la session avant les vacances de Noël, et pendant ces vacances, nous pourrions consulter nos commettants sur quelques-unes des mesures déjà soumises à la Chambre, puis, à notre retour à la capitale,

nous serions en meilleur lieu d'expédier la besogne de la session, de façon à retourner dans nos foyers à une date rapprochée. Rien ne s'oppose à ce que le rapport de l'auditeur général soit déposé sur le bureau plus tôt que d'habitude. Si on nous transmettait ce rapport dix jours avant l'ouverture du parlement, ou trois ou quatre semaines avant les vacances de Noël, cela abrégerait de beaucoup la durée de nos travaux, sans compter que la chose serait fort utile aux députés. A mon avis, on ne saurait fixer, par voie de décret législatif, la date de l'ouverture du parlement. Comme de raison, la chose n'est pas impossible, mais, rigoureusement parlant, ce serait, pour ainsi dire, inconstitutionnel. Toutefois, si l'on demande à la Chambre de se prononcer sur la motion principale et qu'elle déclare que la date fixée par l'honorable député est convenable, rien n'empêche le gouvernement d'opérer cette réforme et de rompre avec les anciennes coutumes. Tout change dans ce monde et l'heure est venue, il me semble, d'apporter une réforme dans les heures de nos séances, à l'instar de ce qui se fait dans le reste du monde civilisé.

M. LaRIVIERE : Le ministre du Commerce dit que, comme l'exercice fiscal finit le 30 juin, il y aurait des inconvénients à convoquer le parlement à l'automne, puisque les ministères n'auraient pas le temps de préparer leurs rapports. Or je prétends que c'est une erreur de terminer l'exercice fiscal le 30 juin; il faudrait que cet exercice correspondît avec l'année civile. Nous clôturons l'exercice fiscal à la fin de la période de l'année où les affaires sont le plus actives; nous fractionnons cet exercice, tandis qu'il serait bien préférable de faire terminer les rapports des ministères publics avec l'année civile. Si nous adoptions cette réforme, il n'y aurait aucun inconvénient à faire une session d'automne, puisqu'il y aurait amplement de temps pour la confection des rapports en question.

M. W. ROSS (Ontario) : Avant qu'on aille aux avis, je tiens à dire quelques mots sur la motion. Pour mon propre compte, je dois avouer qu'il me serait, pour ainsi dire, impossible de faire acte de présence ici, si le parlement siégeait à l'automne, à moins que je n'y fusse obligé. Le premier ministre nous a donné des éclaircissements sur ce qui a motivé le retard apporté à la réunion du parlement, cette année, et il n'est personne ici qui n'admette la légitimité des raisons données. Toutefois, à mon avis, l'époque la plus convenable pour la réunion des Chambres est vers la mi-janvier, date qui semble agréable à tout le monde, et il serait facile d'expédier notre besogne en quatre-vingt-dix jours, de sorte que vers le premier mai, nous pourrions retourner dans nos foyers. Il importe de se réunir ici à l'époque convenable. J'apprécie parfaitement les embarras qu'éprouvent à cet égard les députés de l'ouest et de l'est, embarras qu'on nous a signalés il y a quelques instants. Pour mon propre compte, toutefois, comme il me serait impossible de venir ici en novembre, je tiens à déclarer que je ne saurais approuver la proposition tendant à fixer la date de l'ouverture du parlement au mois de novembre.

M. BOYD : La motion que j'ai présentée n'est pas identique à l'amendement du député d'Elgin. Je ne fixe pas de date; je me contente de parler d'une façon approximative, tandis que le député d'Elgin spécifie la date. Je le demande, a-t-on fait valoir aujourd'hui quelque argument probant à l'encontre de la proposition qui veut que le parlement se réunisse à une époque moins tardive, ou au moins à l'automne?

La chose ne saurait faire doute, au fur et à mesure des progrès du pays, il deviendra, dorénavant, impossible d'expédier la besogne parlementaire en moins de quatre à quatre mois et demi ou même cinq mois. Au cours des quelques années de ma carrière parlementaire, j'ai observé une chose : c'est que, le dernier mois de la session arrivé, c'est un bousculement, un tohu-bohu général ; on bâcle à la vapeur les affaires qui restent à expédier, alors qu'il faudrait les délibérer bien plus mûrement que certaines mesures votées au début de la session. L'orateur qui m'a précédé affirme que la besogne de la session devrait s'expédier en quatre-vingt-dix jours. Eh bien ! à mon avis, notre immense pays se développe bien trop rapidement pour qu'on puisse songer à bâcler la besogne parlementaire dans cette courte période de temps. C'est là une question que j'ai mûrement étudiée. Ce n'est pas à la légère que j'en ai saisi la Chambre, mais dans l'intime conviction que la besogne parlementaire ne saurait s'expédier en moins de quatre à cinq mois. En pareilles circonstances, si le premier ministre est disposé à consulter les vœux des hommes d'affaires, des marchands, des cultivateurs du pays, et surtout de ceux d'entre nous qui viennent des extrémités du Canada, il faudra convoquer le parlement plus tôt que d'habitude, à peu près à l'époque que j'ai suggérée. Quant à la proposition de l'honorable député qui demande qu'on spécifie une date précise, je dois ajouter que l'objection que j'ai soulevée et qui, je le sais, obtient l'adhésion de nombre de députés, ne perd rien de sa valeur, par le fait qu'alors il nous faudrait poursuivre nos travaux jusqu'à une époque avancée du printemps.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : M. l'Orateur, je dois dire que, pour ma part, je préférerais de beaucoup que la Chambre siégeât en novembre et en décembre, et qu'elle s'ajournât jusqu'au premier mars, poursuivant ses délibérations jusqu'à la fin d'avril. Les deux mois les plus détestables de l'année, dans cette partie-ci du pays, sont janvier et février. A Ottawa, il fait très froid à cette époque, et dans les

provinces d'Ontario et de Québec, les voyages durant cette période de l'année, offrent plus d'un danger.

Il est facile de voir qu'une session d'automne, en novembre et décembre, suivie d'un ajournement jusqu'au mois de mars, répondrait parfaitement aux besoins d'une foule de députés. Quoi qu'il en soit, il découle une conclusion évidente de tous les avis exprimés au cours du débat: c'est que le premier ministre, soit aujourd'hui, soit plus tard, doit être en mesure de proposer la création d'un comité spécial avec mission de s'assurer s'il ne serait pas possible d'élaborer quelque règlement partique, basé sur les propositions formulées par le député de Provencher (M. LaRivière) et ce comité se composerait du leader de la Chambre, du chef de l'opposition, du président de la Chambre et de quelques autres députés. A mon avis, il serait préférable que la Chambre commençât sa besogne plus tôt, dans la matinée, afin de ne pas prolonger ses séances trop tard dans la nuit. J'ignore ce que le député d'Halifax (M. Borden) pense au sujet des divertissements et des fêtes mondaines et des retards qu'ils font éprouver à la besogne de la Chambre; mais, tout de même, je puis affirmer qu'on néglige passablement les affaires publiques, après le dîner. C'est à peine s'il se trouve dix ou vingt députés dans la Chambre à ce moment. Quelquefois, aux banquettes ministérielles, on ne voit que quelques ministres et les affaires publiques souffrent en conséquence. L'enseignement qui découle de ce débat, c'est la nécessité de créer un comité, et si, pour le moment, le premier ministre n'est pas en mesure de prendre cette initiative, j'espère que, réflexion faite, il sera en lieu de proposer quelque réforme dans ce sens.

L'amendement de M. Robinson (Elgin) est repoussé.

M. BOYD : M. l'Orateur, de l'agrément de la Chambre et du député qui a appuyé la motion, je retire la résolution à l'étude. Le but que je me proposais est atteint. Après avoir entendu les paroles du premier ministre, je sais d'avance ce qui en résultera. J'ai une assez longue expérience de la vie parlementaire pour savoir ce qui arrive d'ordinaire, lorsque le leader de la Chambre se prononce comme l'a fait le premier ministre cet après-midi. J'espère que les avis exprimés au cours du débat se graveront tellement dans l'esprit des ministres qu'ils donneront à la question toute la considération qu'elle mérite. De l'agrément de la Chambre, je retire la résolution.

La motion de M. Boyd est retirée.

PRESENTATION DE RAPPORT.

Le rapport du bureau des examinateurs du service public pour l'année 1902.—L'honorable S. W. Fielding.

RECENSEMENT DE 1901.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), puisqu'il remplit, si je ne me trompe, les fonctions de ministre intérimaire de l'Agriculture, en l'absence du ministre titulaire, s'il a déposé sur le bureau les documents que j'ai demandé lundi, au sujet des dépenses faites pour la confection du recensement de 1901.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces documents ne sont pas encore sur le bureau. Ils le seront bientôt.

LA TRADUCTION FRANCAISE DES RAPPORTS PUBLICS.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : (Texte.) Je désire, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, appeler son attention sur un point qui a son importance. Je veux parler de la traduction des rapports des ministères publics. Je crois que ces rapports ne sont pas assez tôt traduits en français. Je comprends qu'il doit s'écouler un certain délai afin de faire cette traduction, mais, après tout, il me semble que les travaux que nécessite cette traduction pourraient être exécutés plus vite. Ainsi, l'élaboration ou la préparation de ces rapports doit sans doute être faite bien avant la réunion des Chambres, et dans ce cas, il devrait être possible d'avoir plus tôt la version française.

Voici dans quelle difficile position nous nous trouvons placés: Les gens qui s'intéressent à ce qui est publié dans ces rapports s'adressent à nous pour en avoir des exemplaires et nous sommes, pendant très longtemps, obligés de leur envoyer la version anglaise parce que la traduction française n'est pas imprimée. Ce que je dis là peut être confirmé par tous mes collègues qui, comme moi, sont obligés d'écrire à ceux qui demandent la version française des rapports publics, qu'elle n'est pas prête et que, peut-être, elle ne le sera pas de sitôt. Je comprends que, lorsqu'il s'agit de la traduction de nos 'Débats' ou de celle des nombreux documents qui sont déposés sur le bureau de cette Chambre au cours de la session, il soit difficile de faire faire la traduction aussi rapidement qu'il le faudrait. Mais quant à ce qui regarde les rapports des départements, la situation est bien différente. Aussi, je désire demander à l'honorable premier ministre de bien vouloir prendre des mesures efficaces dans le but de nous procurer la version française de ces rapports dès le commencement de la session.

TRAITE RELATIF A LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. L. R. BORDEN (Halifax) : J'appelle l'attention du premier ministre (le très hono-

rable sir Wilfrid Laurier) sur une affirmation parue dans la presse canadienne, au sujet de la récente convention touchant la frontière de l'Alaska. J'ai demandé au premier ministre si ce traité a été conclu de l'assentiment du gouvernement et il ne m'a pas donné de réponse au cours du débat sur l'adresse. Un journal important, partisan du cabinet, a publié le passage que voici :

A QUI NOUS LE DEVONS.

Sir W. Laurier, au dire du " Sun," de Saint-Jean, convient que le pays ne saurait s'attendre à obtenir un verdict impartial sur la question de la frontière de l'Alaska, de la part des commissaire des Etats-Unis, et ce journal ajoute : " A quoi bon, alors, soumettre la question à ce tribunal ? "

Puis le rédacteur fait les réflexions qui suivent :

Le " Sun " publie sans doute que ce n'est pas sir Wilfrid qui a fait ou même proposé le traité relatif au renvoi de la question de la frontière de l'Alaska au tribunal en question. C'est un don précieux dont nous sommes redevables à l'estimable gouvernement du Royaume-Uni, dont l'unique raison d'être consiste apparemment à cultiver " l'amitié " des Etats-Unis, en exploitant une boutique de brocanteur, à son propre bénéfice, au Canada. Si nos " amis " de la république voisine ne voient pas ce qui leur convient au Canada, ils sont invités, une fois pour toutes, à le prendre, et ont pleine et entière autorisation de l'emporter, sans autre forme de procès.

Ce n'est pas sur le ton agressif de l'article que j'appelle l'attention, mais uniquement sur un point que l'auteur semble plutôt insinuer qu'affirmer explicitement: c'est que la convention relative à la frontière de l'Alaska n'a pas été conclue, de l'agrément ou avec l'approbation du gouvernement canadien. Nous avons le droit de savoir du premier ministre si cette allégation est conforme à la vérité des faits et je n'ai pas le moindre doute qu'il sera en mesure de nous faire une déclaration à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je me flattais de l'espoir d'avoir parfaitement établi, au cours du débat sur l'adresse, qu'on avait consulté le Canada au sujet des stipulations du traité en question. Je croyais, en outre, avoir clairement démontré que nous avons donné notre assentiment à ce traité ; non pas qu'à notre avis, il fût parfait, mais parce que, somme toute, les stipulations relatives au renvoi de la question à un tribunal étaient des plus explicites. Les intéressés y sont mis sur le pied d'égalité et voilà pourquoi nous avons cru de notre devoir de faire taire toutes les objections que nous avions formulées jusque-là.

Pour la première fois, au cours des négociations intervenues entre l'Angleterre et les Etats-Unis, et entre l'Angleterre et le Canada, dans la haute commission mixte—pour la première fois, dis-je, les stipulations proposées relativement au renvoi de la question à un tribunal étaient acceptables au Canada. Nous n'étions pas satisfaits de la composition du tribunal ; non pas que nous fussions opposés à la création même de ce tribunal, mais parce que le tribunal était constitué de telle façon qu'il n'assurait pas un règlement définitif. Voilà l'unique objection que nous avons formulée. Or, comme les stipulations relatives au renvoi de la question étaient satisfaisantes, et que le caractère du tribunal, sauf une seule exception, était aussi satisfaisant, surtout en ce qu'il était stipulé que le différend entre le Canada et les Etats-Unis serait tranché par des juristes impartiaux, nous avons cru que nous avions toutes les garanties que la cause du Canada serait légitimement décidée. Toutefois, au cours du débat sur l'adresse, j'ai en outre fait observer que c'était une autre question de savoir comment le traité, qui en lui-même est parfaitement conforme à l'équité, serait exécuté. J'ai fait remarquer à la Chambre que nous avions formulé certaines objections au sujet des commissaires que nous savions, de source autorisée et par la voie des journaux, avoir été choisis par le gouvernement des Etats-Unis. Je regrette d'avoir à ajouter qu'en ce moment, le gouvernement n'est pas encore en mesure de faire le dépôt de la correspondance échangée au sujet de cette question. Tous les documents sont prêts, et j'espère qu'à brève échéance, ils seront déposés sur le bureau de la Chambre. Tout ce que je puis dire, c'est que si la correspondance en question n'est pas encore sur le bureau, ce n'est nullement par la faute des autorités de ce côté-ci de l'Atlantique. Nous espérons, toutefois, qu'à bref délai, toute la correspondance échangée au sujet de l'élaboration du traité lui-même et du choix des commissaires, sera mise sous les yeux du parlement. Nous espérons, en outre, que toute la correspondance échangée entre les deux gouvernements, depuis l'ajournement de la haute commission, en 1899, sera déposée sur le bureau de la Chambre, et cela à brève échance.

SUBSIDES—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je tiendrais à savoir pourquoi, cette session-ci, on adopte la pratique quelque peu insolite de discuter le budget des dépenses, le jour consacré à la discussion des mesures présentées par les députés ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : C'est parce que nous avons épuisé la discussion des questions d'intérêt privé inscrites au feuileton, et que nous avons atteint le chapitre des mesures ministérielles. C'est la seule raison et elle me semble légitime. Si l'on tient à

voir arriver l'heureux jour de la prorogation dans un délai convenable, mieux vaut discuter les affaires ministérielles pour le reste de la journée.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Je serais prêt à aborder l'étude de mes propositions de loi d'intérêt public, si elles étaient imprimées dans les deux langues. De jour en jour, cette semaine, j'espérais voir ces bills imprimés, mais comme nous n'avons encore qu'un seul texte, le règlement m'empêche d'en aborder la délibération.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est nullement ma faute.

M. MACLEAN : L'impression des documents publics est affaire du gouvernement et c'est sur lui que retombe le blâme.

M. F. D. MONK : Je suis l'auteur d'un bill, contenant dix lignes à peine, que j'ai présenté l'année dernière, imprimé dans les deux langues. Je l'ai présenté de nouveau, au début de cette session-ci; et on ne l'a pas encore traduit. C'est un bill important, et comme l'honorable député (M. Maclean), je suis prêt à en aborder l'étude. Pourquoi n'est-il pas traduit et imprimé dans les deux langues?

Le PREMIER MINISTRE : L'impression des documents est, dans une certaine mesure, l'affaire du gouvernement, mais non pas la traduction. Que l'honorable député s'adresse aux fonctionnaires de la Chambre.

M. MONK : Pour le coup, le gouvernement est responsable de la conduite des affaires de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Le règlement veut que les bills d'intérêt privé soient transmis à qui de droit huit jours avant l'ouverture de la session. La traduction de ces bills est un travail fort délicat, et de fait, on ne s'est pas conformé au règlement, puisque la plupart de ces bills n'ont pas été transmis au temps voulu. Nous n'avons qu'un seul traducteur, et lorsque les bills arrivent tous à la fois, il s'en suit d'inévitables retards.

M. J. CLANCY (Bothwell) : Je suis l'auteur d'un bill, contenant à peine quatre lignes, que j'ai présenté le deuxième jour de la session et il semble étrange qu'il reste en arrière si longtemps. Ce bill a priorité sur les autres propositions de loi d'intérêt privé.

M. MONK : On m'informe que certains traducteurs qui touchent leurs émoluments ne sont pas encore rendus à leur poste, pour remplir leurs fonctions; est-ce vrai? On m'a transmis leurs noms.

M. l'ORATEUR : Je ne sache pas qu'il y ait personne d'absent.

M. S. HUGHES (Victoria) : Je prends la liberté d'appeler l'attention du premier ministre sur un câblegramme, publié dans les journaux d'hier soir, au sujet du fait qu'on ne permet pas de fournir de la viande de bœuf de provenance canadienne à l'armée anglaise. Je propose que, lorsque les documents relatifs à cette question seront déposés sur le bureau, on nous communique en même temps tous les renseignements voulus sur les entreprises d'approvisionnements militaires, se rattachant à la fourniture de viande de bœuf de provenance canadienne.

M. BORDEN (Halifax) : Je tiens de nouveau à faire observer que depuis que je siège dans cette Chambre, c'est la première fois qu'on discute le budget des dépenses, le jour consacré aux affaires des simples députés. Etant donné qu'il y a d'importantes mesures ministérielles qui n'ont pas encore été soumises à la Chambre, il est de mon devoir de protester contre cette infraction à la règle appliquée au cours des sessions dernières. Sans vouloir faire de l'obstruction, je ne veux pas qu'on s'écarte de la sage coutume établie de temps immémorial, à moins qu'on ne prouve qu'il y a lieu de s'en éloigner.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : Nous voulons bien, sans doute, que le gouvernement expédie sa besogne; mais je tiens à faire observer qu'il y a plusieurs mesures ministérielles d'importance inscrites au feuilleton, que nous pourrions délibérer maintenant, si le gouvernement était prêt. Il y a, entre autres, cette mesure qui intéresse nombre de porteurs de brevets d'invention, non seulement au pays, mais aux Etats-Unis et en Angleterre. On a élaboré un projet de loi à ce sujet, et c'est au début même de la session, à mon humble avis, qu'il aurait fallu soumettre cette mesure au parlement. Je n'apprendrai rien ni au ministre de la Justice ni au représentant du ministre de l'Agriculture, qui dirige le service des brevets d'invention, ni à certains députés de la droite, en leur disant que la décision rendue par la cour Suprême du Canada dans la cause de Power vs. Griffin, a fait table rase de la jurisprudence relative à une importante partie de la loi concernant les brevets d'invention au pays. Il y a des centaines de brevets d'invention qui tombent sous le coup de cette décision, portant qu'il ne saurait être accordé de nouvelle prolongation de délai à ceux qui n'ont pas importé au Canada leurs inventions brevetées au cours du délai stipulé par la loi. Jusqu'ici, de temps à autre, il avait été accordé des délais de deux années, soit par le commissaire préposé aux brevets d'invention, soit par le sous-commissaire. Le jugement de la cour Suprême a donné le coup de grâce à cette pratique et par conséquent a invalidé des centaines de brevets.

Si j'en juge d'après la réponse donnée à une interpellation que j'ai adressée à un membre du cabinet au début de la session, le gouvernement se propose non seulement de saisir le parlement d'un projet de loi ten-

dant à modifier la loi des brevets d'invention aujourd'hui en vigueur, mais encore de donner à cette loi un effet rétroactif; bref, ce serait une loi remédiatrice. C'est là une importante question, et à mon humble avis, il faudrait présenter cette mesure et la faire voter aussitôt que possible, afin de remédier aux graves torts que la décision inattendue de la cour Suprême a causés aux porteurs de brevets d'invention. Loin de ma pensée de vouloir critiquer ce jugement. C'est sans doute une décision légitime, bien qu'elle soit en désaccord complet avec la jurisprudence invariablement suivie à cet égard depuis que le docteur Taché a rendu à ce sujet sa décision, il y a vingt ans passés.

Il y a, au feuilleton, d'autres mesures importantes que nous pourrions délibérer, si le gouvernement était en mesure d'aborder l'étude de ces projets de loi. Le gouvernement n'est pas prêt, et si nous nous permettons quelques observations sur la motion portant que la Chambre se forme en comité pour étudier le budget des dépenses, cela ne tient nullement à ce que l'opposition ne serait pas prête à discuter les mesures que le cabinet a promis de soumettre à la Chambre. Tout ce que nous disons, c'est que nous ne sommes pas encore en mesure d'aborder l'étude du budget des dépenses, puisque le parlement venant à peine de se réunir, nous n'avons pas encore eu le temps d'étudier les rapports déposés sur le bureau depuis l'ouverture de la session. Ainsi, il nous a été impossible d'étudier suffisamment le rapport de l'auditeur général pour pouvoir, en connaissance de cause, faire la critique des articles qui se présentent. On a agi peu loyalement à l'endroit de l'opposition, en ne lui donnant pas le temps voulu pour discuter les articles du budget des dépenses, comme ils mériteraient de l'être.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : On ne saurait reprocher à bon droit au gouvernement de n'être pas en mesure d'expédier les affaires de la Chambre. Jamais encore, au cours des récentes sessions, on n'a vu le gouvernement apporter autant de promptitude à la préparation de sa besogne, pour la rentrée des Chambres. On a déposé les documents publics sur le bureau avec toute la célérité voulue. De fait, il y a, actuellement, sur le bureau, plus de documents qu'il n'y en a d'ordinaire, à pareille époque.

Nous sommes encore, il est vrai, au début de la session, et il peut arriver que, grâce à la prompte expédition des interpellations et des motions, ou bien encore par suite de retards occasionnés par la lenteur de la traduction des documents—retards qui ne devraient pas se produire puisqu'il devrait y avoir un nombre suffisant de traducteurs pour expédier promptement la besogne, ce qui, du reste, n'est pas l'affaire du cabinet,—il peut arriver, dis-je, que, pour ces différentes causes, nous abordions l'étude des mesures ministérielles de bonne heure; or, si la Chambre n'expédie pas sa besogne, le peuple se dira: que fait donc le parlement? Le peuple, j'en suis convaincu, sera bien aise de savoir que l'expédition des affaires de routine se fait avec promptitude, et que le gouvernement est prêt à donner son attention aux affaires de la Chambre. La discussion du budget des affaires est certainement une des plus importantes besognes de la Chambre et, j'en suis sûr, on ne saurait nous reprocher d'avoir retardé cette besogne. Quand il se produit quelque retard, cela tient, d'ordinaire, à ce qu'on nous demande de laisser quelque chose en suspens, pour consulter les besoins de quelque député de la gauche.

Il serait tout à fait regrettable de voir la Chambre s'ajourner à six heures, quand le gouvernement est prêt à procéder.

M. COCHRANE : Le ministre des Finances voudrait-il me dire qui est obligé de voir à ce qu'il y ait un nombre suffisant de traducteurs ? N'est-ce pas le gouvernement ? Ce n'est toujours pas l'opposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'en sommes pas plus responsables que l'honorable député. Ces questions sont pour la majeure partie sous la juridiction d'un comité de la Chambre. Les employés de la Chambre ne sont pas sous le contrôle du gouvernement, ils sont sous la direction d'un comité et nous avons, comme les autres, le droit de nous plaindre quand ils manquent à leur devoir.

M. CASGRAIN : Je voudrais savoir pourquoi le gouvernement ne procède pas avec le projet de loi modifiant l'Acte concernant la publication des statuts, qui est imprimé en anglais et en français ; de même qu'avec l'Ace modifiant la loi des élections contestées, qui est également imprimée dans les deux langues ?

Le PREMIER MINISTRE : Je vais répondre à l'honorable député. Sa question est légitime, bien qu'un peu différente de ce qu'il a dit il y a un instant, lorsqu'il a prétendu que le gouvernement n'était pas prêt à procéder. Au contraire, l'ordre du jour est rempli de mesures du gouvernement. Il y a là cinq ou six questions que nous sommes prêts à discuter. Il y a une résolution du ministre de l'Intérieur concernant la pension de retraite des juges ; une autre de la part du ministre des Finances concernant la mise à la retraite dans le service civil ; une autre de ma part concernant l'immigration chinoise. La raison pour laquelle ces questions ne sont pas soumises aujourd'hui, c'est que le mercredi étant le jour réservé aux députés, notre intention était de les soumettre demain à la considération de la Chambre, croyant que les députés préféreraient savoir la date exacte à laquelle ces mesures importantes seraient discutées dans l'ordre dans lequel ils se trouvent sur le feuilleton de la Chambre.

Cette après-midi, quand nous avons constaté que toutes les affaires concernant les députés étaient épuisées, nous avons cru que la Chambre pourrait consacrer quelques heures à la discussion des subsides, qui est un sujet plus ou moins familier pour tous les députés. Mais du moment que les honorables députés prétendent qu'ils ne sont pas prêts à procéder, nous ne voulons pas insister outre mesure, et sommes prêts à proposer l'ajournement, si tel est le désir de l'opposition.

Quelques VOIX : Non ! non !

Le PREMIER MINISTRE : Dans ce cas, continuons.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine, aqueduc, drainage, chauffage, etc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. Sutherland) : On a uqelque peu critiqué hier soir le montant d'argent que le gouvernement veut dépenser pour approvisionner d'eau cette station de quarantaine. En examinant le dossier de cette affaire, j'y trouve un télégramme adressé au ministère de l'Agriculture, pour être remis au ministère des Travaux publics, disant que le service d'aqueduc est absolument insuffisant, que l'on devrait mettre fin à cet état de choses, et qu'il en coûterait enciron $1,500 pour fournir de l'eau potable à cette station durant la saison. La raison de cela, c'est qu'on était obligé de transporter l'eau en bateau de la ville. J'ai ici un état détaillé du coût des matériaux et de la main-d'œuvre nécessaires pour établir ce service dans cette station de quarantaine :

250 verges cube de creusage	$ 100 00
3,500 pieds linéaires de tuyau en fer galvanisé, excessivement fort, et de 6 pouces de diamètre	5,964 00
176 attaches flexibles en fer galvanisé	1,056 00
30 jours d'ouvrage par un plongeur	600 00
30 jours de location d'un allège	120 00
30 jours de location d'un remorqueur	600 00
Cordages, ancres et poulies	300 00
Main-d'œuvre, posage du tuyau à travers le chenal	300 00
900 verges cubes de creusage dans le roc	2,700 00
1,765 pieds linéaires de tuyau en fer de 6 pouces, 56,480	1,412 00
2,000 livres de plomb pour le soudage	100 00
2,500 livres de fonte spéciale	125 00
Posage de tuyau, garnitures, houille, etc	225 00
Six hydrants	100 00
Robinets à arrêt et tuyau de trop plein	75 00
Divers	2,223 00
	$18,500 00
Travail a être exécuté par la ville de Saint-Jean	4,725 00
	$23,225 00

La ville de Saint-Jean doit conduire le tuyau principal de l'endroit où il arrête actuellement, jusqu'à l'île, et le gouvernement a convenu de payer les deux tiers du coût de ces travaux, soit environ $4,735. Nos renseignements sont à l'effet que cette amélioration va être une source d'économie pour le gouvernement.

M. TAYLOR : Est-ce que des soumissions sont demandées pour l'achat de ces matériaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions seront demandées pour toute l'entreprise. Les plans et devis sont préparés par l'architecte en chef du ministère et il est à espérer que l'ouvrage pourra être exécuté pour ce montant.

M. MONK : Est-ce que l'on doit poser un tuyau en fer galvanisé de six pouces de diamètre à partir de la ville de Saint-Jean jusqu'à l'île?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Je vois dans cet état un montant de $2,223 pour dépenses diverses. Je ne possède pas les connaissances voulues pour discuter ces divers item, mais il me semble que $18,500 est un montant bien élevé pour poser un tuyau de Saint-Jean jusqu'à cette station de quarantaine, située à environ 200 pieds de distance.

L'honorable M. TARTE : Il y a plus de 200 pieds. Qu'a-t-on fait au sujet des appareils de chauffage? J'ai déjà fait remarquer à l'architecte en chef que les tuyaux se trouvaient placés au-dessus de la tête des lits des malades, ce qui avait un très mauvais effet. A-t-on pris les moyens de remédier à cet état de choses?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a demandé un crédit l'année dernière dans le but de faire cette amélioration. L'architecte en chef me dit que le changement a été fait et qu'il donne satisfaction.

M. BROCK : Il y a quelque chose de plus important que de discuter chaque item de ce crédit en détail. L'année dernière nous avons voté $17,000 pour cette station et cette année on nous demande encore $8,000. Est-ce que ce sera tout?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On croit au ministère que ce montant sera suffisant pour compléter l'ouvrage.

Edifice public à Alexandria, $10,000.

J'aimerais à savoir si le gouvernement s'est procuré un terrain, et dans l'affirmative, de qui ce terrain a été acheté? Je ne suis pas du tout opposé à ce que le village d'Alexandria obtienne un édifice public, si la politique du gouvernement consiste à construire des bureaux de poste de $17,000 dans tous les villages contenant une population de moins de 2,000 âmes. Je constate, d'après le recensement de 1901, que la population d'Alexandria est d'un peu plus de 1,900 âmes. Le nombre de familles y est de 378. Il me semble que ce n'est pas une entreprise bien rémunératrice que celle de construire un bureau de poste qui coutera $17,000 dans un village dont le revenu total, de ce chef, ne dépasse guère le montant de $2,500, sur lequel il faut déduire les frais d'entretien et d'administration. Toutefois comme je viens de le dire, je n'ai pas de motif de m'y opposer absolument. Alexandria est situé dans un comté voisin de celui que je représente, et en est le centre le plus important. Je voudrais savoir si l'on a acheté le terrain, si des soumissions ont été demandées pour la construction de l'édifice et si ce montant de $17,000 sera suffisant pour compléter les travaux? Si le terrain est acheté, de qui l'a-t-il été?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le terrain n'est pas encore choisi et l'entreprise n'a pas encore été adjugée.

L'honorable M. TARTE : Je prie l'honorable ministre d'accorder une attention toute spéciale à la ventilation dans les édifices publics. La chose a été négligée jusqu'à présent. J'ai souvent attiré l'attention de l'architecte en chef sur cette question. On devrait également s'occuper un peu plus des moyens de protéger ces édifices contre les incendies. Un grand nombre de nos édifices publics ne sont pourvus d'aucun appareil de protection en cas d'incendie. L'architecte en chef est un employé très consciencieux et je ne crois pas qu'il y ait un meilleur employé dans tout le personnel du ministère. Mais il a trop à faire, et je crois qu'il devrait recevoir de l'aide de quelqu'un.

M. SCHELL : Jai un mot à dire en réponse aux remarques de l'honorable député (M. Pringle). Il nous a dit que le chiffre de la population d'Alexandria était de 1,900 âmes. Or, d'après un recensement spécial fait l'année dernière, on a constaté que ce chiffre avait atteint 2,800. Et, depuis ce temps, Alexandria a été érigé en municipalité de ville.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle population lui donne le recensement de 1901?

M. SCHELL : 1,911.

M. BORDEN : Le chiffre de sa population a-t-il augmenté de 900 âmes depuis ce temps?

M. SUTHERLAND.

M. SCHELL : Oui. Bien plus, il s'est produit une augmentation aussi considérable depuis un an. Ses progrès ont été si rapides, que la Banque Union vient de s'y construire une maison succursale qui est supérieure à celle qu'elle possède dans la ville de Cornwall. La banque d'Ottawa s'y est également construit un édifice. La ville d'Alexandria progresse aujourd'hui dans des proportions plus considérables que la plupart des villes de l'est du Canada ou de n'importe quelle partie d'Ontario.

M. BROCK : Je crois devoir faire remarquer à l'honorable ministre des Travaux publics que, s'il n'a pas encore choisi un terrain pour son bureau de poste à Alexandria, il est exposé à rencontrer beaucoup de difficulté, quand il s'agira pour lui d'en acheter un dans une ville dont les progrès sont si merveilleux. L'augmentation a été de 25 pour 100 dans une seule année, et voici que cette augmentation sera dans la même proportion pour l'année courante. Mon honorable ami va être obligé d'augmenter le chiffre de son crédit, car il réussira difficilement à satisfaire la population d'Alexandria avec un aussi faible montant.

M. SCHELL : Le gouvernement a actuellement deux offres de terrains, l'une de $2,000 et l'autre de $2,500.

M. BENNETT : Pour quelle grandeur de terrain?

M. SCHELL : Un des lots a 66 x 90 pieds; je ne me rappelle pas la grandeur de l'autre.

M. PRINGLE : J'ai pris la peine de consulter le recensement de 1901, et je constate que le chiffre de la population d'Alexandria est de 1,911. A cette époque, le village contenait 378 familles. Si sa population augmente dans une proportion de plus de 30 pour 100 par année, c'est là une chose bien extraordinaire. Je sais que la population de ce village est animée d'une grande ambition et a réussi à le faire constituer en municipalité de ville l'année dernière. Un recensement spécial fut fait et la charte d'incorporation obtenue. J'aimerais à savoir si le village d'Alexandria a offert un emplacement pour cet édifice public. Je sais que ses citoyens sont très libéraux et n'auraient pas la moindre hésitation à fournir le terrain. Tant que le colonel R. R. McLennan a représenté le comté de Glengarry, c'est-à-dire de 1896 à 1900, nous n'avons jamais entendu parler de ce projet de bureau de poste. Ce n'est que depuis l'élection de mon honorable ami (M. Schell) qu'on entend parler de cet édifice. Il y a dans cette région un grand nombre de villages, et en particulier Morrisburg, un centre important, qui voudraient obtenir un bon bureau de poste. Si c'est la politique du gouvernement de construire des édifices de $17,000 dans toutes les villes de 2,000 âmes, je suis persuadé que ces autres villes désireront bénéficier de cet avantage.

M. BENNETT : Est-ce que le terrain offert se trouve au coin d'une rue ?

M. SCHELL : Un seul l'est. L'honorable député (M. Pringle) ne semble pas trouver cette entreprise de son goût, et il est surpris de voir qu'il n'y a rien eu de fait de 1896 à 1900. Mais, il connaît aussi bien qu'un grand nombre de membres de cette Chambre la raison pour laquelle il n'a pas été question de ce bureau de poste durant cette période qu'il a indiquée. En 1891, le gouvernement décida de construire une maison de correction à Alexandria, et l'argent nécessaire fut voté. Avant l'arrivée des libéraux au pouvoir en 1896, les travaux furent discontinués, et en prenant la direction des affaires, le gouvernement actuel décida que cette école était inutile, et abandonna les travaux pour des raisons que je ne discuterai pas. Le terrain resta inoccupé, et les matériaux furent abandonnés sur le terrain. En apprenant la décision à laquelle ce gouvernement en était arrivé au sujet de la maison de correction, les habitants d'Alexandria demandèrent qu'un édifice public quelconque fut construit à cet endroit. La propriété sur laquelle la maison de correction devait être construite, et qui avait été achetée d'un ami politique du gouvernement conservateur et payée le double de sa valeur, fut vendue. Et j'espère que le montant retiré de cette vente sera employé pour aider à la construction du bureau de poste. La population d'Alexandria compte qu'on construira un bureau de poste à la place de cette grande institution que nous devions avoir et dont le gouvernement a décidé d'abandonner la fondation.

M. PRINGLE : Je suis très heureux d'avoir obtenu cete explication. Nous voyons maintenant que ce bureau de poste est construit non parce que le besoin public l'exige, mais uniquement pour faire plaisir à la population d'Alexandria, que l'on a privée de sa maison de correction pour laquelle un crédit avait été voté sous le gouvernement conservateur. L'honorable député de Glengarry a admis la chose bien franchement. J'avais toujours pensé qu'il ne pouvait en être autrement, car les revenus de ce bureau de poste sont peu élevés, et l'édifice n'est pas nécessaire. Voilà toute l'affaire. L'honorable député nous a dit qu'une propriété avait été achetée et payée le double de sa valeur. Or, on me dit qu'elle a été payée un prix bien raisonnable et vendu à certains amis de mon honorable ami pour moins de la moitié de sa valeur.

M. SCHELL : Cette propriété fut d'abord vendue $2,700 par M. McNeill à un des amis politiques de l'honorable préopinant, qui la revendit à un autre ami politique pour $3,700, et quelques semaines plus tard, ce dernier ami politique la vendit $5,000 au gouvernement. C'est là ce qui a eu lieu au sujet de cette propriété. Le gouvernement la mit en vente et réussit à obtenir une offre de $1,800. Sur mes conseils on retarda la vente, vu la baisse qui existait alors sur les propriétés dans tout le pays. Le gouvernement la garda jusqu'en novembre ou décembre dernier, alors qu'il l'a vendit $2,800 comptant, après y avoir enlevé certaines constructions qui s'y trouvaient. Je considère qu'elle s'est vendue à sa pleine valeur. Ce ne sont pas là les seuls faits qui concernent cette transaction. L'honorable député de Stormont (M. Pringle) dit qu'il comprend maintenant pourquoi on construit ce bureau de poste. Or, je viens de faire connaître les faits tels qu'ils existent.

M. GOURLEY : Il était inutile d'entraîner la discussion sur le terrain où l'a placé l'honorable député (M. Schell), car il est bon de se rappeler que ce comté a été représenté durant plusieurs annés par le colonel McLennan, un homme important, un partisan du gouvernement conservateur lorsqu'il était au pouvoir, et il n'a jamais pu réussir à obtenir ce bureau de poste, et voici qu'aujourd'hui on est en frais de construire un édifice dispendieux à cet endroit. Ceci me rappelle la remarque faite par un de mes collègues d'origine française, quelque temps après la publication du résultat du recensement, regrettant que les Anglo-Saxons n'aient pas beaucoup d'enfants. Il me fait plaisir de constater qu'il y a ici un fait remarquable et suffisant pour justifier l'adoption de ce crédit. Il appert qu'il y avait 357 catholiques dans le comté de Glengarry, et depuis le recensement la population a augmenté de près de mille âmes; de sorte que durant l'espace de dix-huit mois chaque famille doit avoir eu trois enfants. Les Ecossais constituent la majorité de la pouplation du comté de Glengarry, et nous pouvons donc dire avec orgueil, qu'au moins dans cette partie du pays, la race anglo-écossaise ne dégénère pas.

M. BENNETT : Ce cas est un peu différent de celui que nous avons eu hier soir. L'entreprise n'est pas encore accordée, et le terrain n'est pas acheté. Le député de Glengarry dit que l'on a offert au gouvernement un lopin mesurant 66 pieds de front pour $2,000, ce qui représente $30 du pied. Le seul fait que le terrain vaut seulement $30 du pied, dans l'endroit le plus favorable de la prospère ville d'Alexandria, devrait faire hésiter l'honorable ministre des Travaux publics à encourir cette dépense. Je constate par le rapport du directeur général des Postes, que le directeur de la poste de cet endroit reçoit $120 par année pour le loyer, l'éclairage et le chauffage du bureau. Est-ce que l'honorable ministre va consentir à dépenser non pas $12,000, mais bien $20,000 pour un bureau de poste à cet endroit, car on sait que l'édifice une fois terminé coûtera ce montant ? En plaçant le prix du terrain à $2,000, cela représente environ $100 d'intérêt sur le capital nécessaire pour construire cet édifice. Ajoutez à cela l'entretien et les

frais du gardien, qui devra recevoir le prix ordinairement accordé aux employés de la même catégorie, soit environ $400 par année.

J'ignore si on a la lumière électrique dans cette entreprenante petite ville ; si on l'a, cela coûtera une centaine de dollars de plus. Ajoutons à cela $175 ou $200 par année pour le chauffage, et nous voyons qu'au total cet édifice coûtera $1,675 par année au pays. Il me semble que le ministre des Travaux publics devrait hésiter avant de demander à la Chambre de permettre une dépense annuelle de plus de $2,000, pour un service qui se fait actuellement pour $120 par année.

L'honorable député qui représente ce comté ne nous a pas démontré que le local actuel était insuffisant pour les besoins du service. S'il l'est, le directeur général des Postes n'a qu'à demander au directeur de la poste d'y faire les agrandissements nécessaires. Allons-nous établir en principe que dans tout village de moins de 2,000 âmes, le gouvernement dépensera $2,000 chaque année pour maintenir un service qui se fait actuellement pour $120 ? Il est certain que le ministre des Travaux publics est assailli de demandes, et j'admets qu'il a fort bien exposé sa cause. Quel comparaison peut-on maintenant établir entre le représentant actuel de Glengarry et son prédécesseur ? Le colonel McLennan avait réussi à faire comprendre au gouvernement conservateur qu'il était nécessaire de construire une maison de correction dans cette partie de la province, et si le gouvernement libéral eut adopté son idée, un édifice considérable s'élèverait maintenant à cet endroit. Mais le représentant actuel du comté n'a pas des idées aussi larges. Il ne peut y avoir de doute que la construction d'une maison de correction à cet endroit eut été très utile, mais l'honorable député se contente de dire : Mes commettants seront satisfaits si le gouvernement dépense une somme moins élevée. Puisque l'honorable député suppose que c'est là le degré d'intelligence de ses électeurs, il est certain qu'ils ne murmureront pas, et prendront ce qu'on voudra bien leur donner.

Après ce que je viens de dire, il me semble que le ministre des Travaux publics devrait hésiter à recommander cette dépense. Il ne peut dire aux conservateurs: puisque vous avez jugé à propos d'élire un adversaire du gouvernement, vous n'aurez rien; et aux libéraux: si vous voulez avoir un édifice public, ayez bien soin de voter pour un de mes partisans.

M. BRODER : Puisque le gouvernement a l'intention de construire un bureau de poste à Alexandria, je considère qu'il est de mon devoir de parler en faveur de la ville de Morrisburg. Il est facile de voir pourquoi l'honorable député tient tant à faire construire ce bureau de poste à Alexandria. Tous les matériaux étaient rendus sur le terrain pour construire une maison de correction et voilà qu'on juge à propos de les enlever; maintenant, pour se concilier les citoyens d'Alexandria, le gouvernement leur offre un bureau de poste. Le revenu de la ville de Morrisburg dépasse $3,400, tandis que celui d'Alexandria, malgré toute sa prospérité, n'atteint que $2,600, et il existe, à part cela, une autre raison d'accorder à la ville de Morrisburg un bureau de poste et un bureau de la douane. Actuellement, le gouvernement est obligé de louer des maisons pour loger ces deux bureaux. Il est également une autre raison qui milite en faveur de cette amélioration. La majorité y est libérale et si actuellement il existe quelque mécontentement parmi les amis du gouvernement, cette négligence de sa part en est la cause. Le gouvernement est donc tenu de faire quelque chose pour ses amis de Morrisburg, qui sauront lui en témoigner leur reconnaissance en temps utile, s'il leur accorde l'édifice public dont ils ont besoin, si Alexandria mérite d'avoir $17,000, Morrisburg devrait pouvoir obtenir au moins $20,000.

Le gouvernement est en train de se départir du principe admis que l'on ne doit pas construire d'édifice public de ce genre ailleurs que dans les villes comptant au moins 5,000 âmes. C'était là la règle. Et chaque fois que le parti au pouvoir a voulu s'en éloigner, les libéraux, qui étaient à cete époque dans l'opposition, ont soulevé de véritables tempêtes dans cette Chambre. Aujourd'hui, ils sont absolument muets. Comment peuvent-ils consentir à renoncer de gaieté de cœur à un de leurs principes les plus chers? Ils se sont aperçus que la nature humaine était aussi faible en 1896 qu'en 1903, et personne ne comprend mieux la chose que le ministre des Travaux publics. Il veut faire la paix avec ses amis d'Alexandria. Ils auront l'édifice que l'on avait l'intention de leur donner avant 1896, alors que le colonel McLennan représentait le comté. Si le gouvernement a refusé jusqu'à présent de construire ce bureau de poste, c'est qu'il craignait d'augmenter la popularité du colonel McLennan et de ses amis, mais maintenant que la chose est demandée par le député actuel (M. Schell), qui veut absolument que le gouvernement fasse quelque chose pour régler l'affaire, on a décidé de continuer les travaux. C'est dans l'intérêt politique de mon honorable ami (M. Cchell) que l'on travaille et non dans l'intérêt public. Il n'y a pas un homme dans tout le comté qui soit prêt à dire que l'intérêt général demande un édifice de cette proportion.

M. SCHELL : Tous le disent.

M. BRODER : Pas un seul ! L'honorable député prétend que la population de la ville a augmentée de 1,000 âmes en une seule année. A quoi attribuer cette augmentation? Il n'y a pas eu de nouvelles fabriques d'ouvertes à Alexandria, à part l'agrandissement fait à la fabrique de voitures, ce qui peut avoir amener peut-être 50 personnes de plus dans la ville. Ce merveil-

leux développement dont parle l'honorable député n'a jamais existé. Si on a un plan et des devis indiquant combien va coûter cet édifice, qu'on les dépose sur le bureau de la Chambre. Nous en ignorons les dimensions et la forme, et les membres de la droite sont dans la même position que nous sous ce rapport.

Une VOIX : Et ils l'ignoreront toujours.

M. BRODER : On devrait fournir au comité quelques renseignements sur cet édifice que l'on veut construire, et le montant exact qu'il devra coûter. Si nous votons $17,000 cette année, on aura peut-être encore besoin de $17,000 l'année prochaine, car la population d'Alexandria peut augmenter d'un millier d'âmes dans le cours de l'année et qui peut dire que l'on ne sera pas obligé d'agrandir l'édifice? $17,000 pour un bureau de poste dans un petit village comme Alexandria! Si la chose doit se réaliser, il y a 500 villes au Canada qui sont en état de faire la même demande au gouvernement, et si c'est là le principe qui doit être suivi à l'avenir relativement à ces édifices, il serait bon que le pays le sache. Maintenant, $2,000 me paraît un prix bien trop élevé pour un lopin de terre dans la ville d'Alexandria. Il y a une foule de villages qui fourniraient le terrain, si le gouvernement voulait s'engager à leur construire un bureau de poste de $17,000. Je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper, qu'il n'y a pas une autre ville dans l'est d'Ontario qui ne serait pas disposée à fournir un terrain au gouvernement pour y construire un édifice public. Nous sommes prêts à lui en offrir un gratuitement à Morrisburg, et si ce sont les marchés avantageux que l'on cherche, on ne trouvera jamais une occasion plus favorable. Cette affaire d'Alexandria n'est pas une bonne affaire. C'est le règlement d'un vieux compte; le gouvernement a cherché à le répudier, mais la ville s'y est opposée, et il lui faut payer. Je parle sérieusement, et j'ai droit de demander qu'on s'occupe de la ville de Morrisburg. Les honorables membres de la droite peuvent peut-être reprocher à sa population d'être mal représentée ici, mais cela la regarde. Je demande à ce que ses droits soient respectés sous ce rapport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Broder) a fait valoir d'excellentes raisons à l'appui des prétentions de la ville de Morrisburg. Après le remarquable discours que vient de prononcer l'honorable député, je ne voudrais pas dire que les électeurs de ce comté sont mal représentés. Mon honorable ami est dans l'erreur quand il dit que l'usage est de déposer sur le bureau de la Chambre les plans des édifices que l'on se propose de construire. L'usage est de commencer par voter l'argent nécessaire et, cela fait, l'architecte prépare un plan basé sur ce montant et approprié à l'endroit où l'édifice doit être construit.

M. SPROULE : A l'égard de ces bureaux de postes, je répèterai ce soir le conseil que j'ai déjà donné il y a longtemps, et spécialement l'année dernière, à savoir : que dans chaque cas où des villes demandent au gouvernement la construction d'édifices publics, ce dernier devrait faire quelque démarche pour obtenir qu'elles lui fournissent le terrain gratuitement. Je sais que plusieurs villes canadiennes ont fait la chose, tandis que dans d'autres cas on a dû payer des montants considérables pour le terrain. Un pareil état de choses ne devrait pas exister. Quand une ville entreprenante désire obtenir un édifice public, ordinairement elle est disposée à fournir le terrain, ou tout au moins à en payer une partie. Je crois que le gouvernement devrait exiger de chaque ville qui demande un édifice public, qu'elle fournisse le terrain. Je n'approuve pas la construction d'édifices dispendieux dans les petites villes où l'on peut se procurer un local pour loger le bureau de poste, la douane ou les autres services publics à des conditions beaucoup plus avantageuses qu'en construisant. S'il est vrai que dans la ville d'Alexandria le gouvernement peut louer une maison convenable et payer pour le loyer, le chauffage, l'éclairage et le reste environ $300 par année, tandis que l'intérêt du capital qu'il devra dépenser pour construire cet édifice ainsi que le coût de l'entretien, du chauffage et de l'éclairage s'élèveront à $1,200 ou $2,000 par année, pourquoi dépenserait-on ce montant additionnel pour l'entretion, en augmentant la dette nationale d'autant? Je crois que l'on est en train de faire là une mauvaise affaire.

Dans la majeure partie de ces villes, il n'existe aucun moyen de protection contre l'incendie. Il n'y a ni coffre de sûreté, ni voûte, mais simplement la bâtisse nue. Et pour obtenir cela, on impose une dette permanente au pays et des frais d'entretien trois fois plus élevés que pourrait coûter le loyer d'une maison ordinaire. Et toutes ces dépenses, le gouvernement les impose au pays pour raffermir la position de ses amis, ou quelquefois, pour assurer le succès des élections.

Le gouvernement devrait réfléchir avant de se lancer dans une pareille dépense, et le pays a le droit de savoir ce que comporte une dépnse de cette nature. Tout le monde admettra avec moi que le gouvernement fait là une mauvaise affaire. Il y a des douzaines de villes dans Ontario qui sont plus importantes qu'Alexandria, qui font plus d'affaires, dont le revenu du bureau de poste est plus considérable et qui, cependant, n'ont jamais demandé au gouvernement de leur construire un bureau de poste. Je considère que quand un principe est adopté, on doit l'appliquer dans tout le pays, au lieu de le limiter à certaines localités privilégiées situées ici et là, en laissant de côté des endroits deux ou trois fois plus importants. Cette manière de procéder est absolument injuste.

Le gouvernement manque à son devoir quand il construit des édifices aussi dispendieux, là où il lui est si facile de louer une maison pour le quart de ce qu'il sera appelé à dépenser.

M. LENNOX : M. l'Orateur, avant que l'on abandonne la discussion de cette intéressante question de la construction des bureaux de poste par le gouvernement, je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre sur une autre ville qui en est absolument digne. Si je réussis à attirer son attention durant quelques minutes, je suis convaincu d'obtenir pour cette ville un crédit aussi élevé que celui que nous discutons, car son cas ressemble beaucoup à celui d'Alexandria.

L'honorable M. TARTE : Quel est le chiffre de sa population ?

M. LENNOX : Il ne dépasse pas 1,500 ou 1,600, et je suis forcé d'admettre que sous ce rapport ses progrès n'ont pas été aussi rapides que ceux d'Alexandria. Cependant elle progresse sûrement. Le nombre de naissances y est normal, sans atteindre le chiffre surprenant que l'on a signalé ou sujet de la population d'Alexandria. Je veux parler de la ville d'Alliston, située dans le comté de Simcoe-sud. Je suis bien prêt à donner au gouvernement tout le mérite auquel il a droit et a reconnaître qu'il a bien traité Alliston jusqu'à présent. Il n'y a jamais eu un dollar de l'argent public de dépensé dans Simcoe-sud, mais je dois déclarer que nous n'avons rien demandé ; malgré cela le gouvernement a fait quelque chose pour le comté de Simcoe-sud et en particulier pour la ville d'Alliston. Dans le voisinage de cette ville demeure M. Joseph Whitesides, un cultivateur très respectable et un candidat aux dernières élections, qui a été nommé directeur de la poste à Alliston, et c'est pour lui que je voudrais obtenir un nouveau bureau de poste dans cette ville. Le cas ressemble beaucoup à celui d'Alexandria. Le revenu du bureau de poste de cette dernière ville est de $1,595.78, et celui d'Alliston de $1,437.98. J'insiste fortement pour que l'on se rende à ma demande, et je me permettrai de faire remarquer à l'honorable ministre que c'est là le seul moyen qui existe, à ma connaissance, de faire dépenser une peu de l'argent public dans le comté de Simcoe-sud.

Presque partout ailleurs il existe une foule de prétextes pour dépenser les deniers publics, que ce soit ou non dans l'intérêt du comté, mais dans Simcoe-sud on ne peut arriver à ce résultat qu'en dotant Alliston d'un bureau de poste. Il est vrai que nous avons un hâvre; j'ignore même s'il porte un nom sur la carte; dans tous les cas, il est situé sur le rive sud de la baie Kempenfeldt, et il ressemble beaucoup au port de Hawkesstone, de l'autre côté du lac, où le gouvernement a construit un quai. On a voulu me faire demander au gouvernement de nous accorder le même avantage, mais je n'ai pas cru devoir faire la chose. L'honorable ministre me pardonnera, je l'espère, d'insister aussi fortement, mais je le prie de croire que je fais la chose dans l'intérêt du nouveau directeur de la poste, qui a reçu sa récompense, mais qui n'est pas logé convenablement. Prenant ce fait en considération, et prenant aussi en considération le fait que le comté de Simcoe-sud a toujours élu un conservateur, et qu'il n'existe pas d'autre moyen de dépenser quelque argent dans le comté, j'espère que le ministre des Travaux publics et ses collègues s'arrangeront de façon à placer un montant suffisant dans les estimations supplémentaires pour la construction d'un bureau de poste à Alliston.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que ce crédit soit adopté, j'espère que le ministre des Travaux publics va nous faire connaître, en réponse à la question qui lui a été posée par l'honorable député de Cornwall (M. Pringle), quelle est la ligne de conduite adoptée par le gouvernement à cet égard. Ce n'est guère agir en hommes d'affaires, dans la distribution des deniers publics, pour ne pas dire plus, que de choisir une petite ville située ici et là dans le pays et dépenser $17,000 ou $20,000 pour y construire un bureau de poste. Si ce que l'on veut faire pour la ville d'Alexandria est de bonne politique et dans l'intérêt général du Canada, il doit en être de même pour toutes les autres villes de même importance. Voici deux sessions que j'insiste pour que le gouvernement prenne une attitude bien définie à ce sujet. Il me semble que le ministre des Travaux publics devrait nous faire connaître la règle du gouvernement relativement aux travaux de cette nature. Est-ce que sa politique consiste à dire que toutes les villes de cette importance auront droit d'avoir un bureau de poste coûtant à lui seul de $17,000 à $20,000? Si telle n'est pas la politique du gouvernement, pourquoi fait-on une exception dans le cas actuel? Si telle est sa politique, pourquoi ne la met-il pas en vigueur dans les autres villes?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque nous étions dans l'opposition, je me rappelle que nous avons plus d'une fois posé la même question au gouvernement conservateur. Il est possible que nous n'évitions pas assez soigneusement de suivre l'exemple de nos prédécesseurs. J'ai déclaré hier soir que si l'on veut adopter cette politique, chaque chef-lieu de comté aura d'excellentes raisons de demander un édifice public. Il suffit de jeter un regard en arrière, pour constater que depuis la confédération, tous les gouvernements qui se sont succédés ont construit des édifices publics dans des villes qui ne peuvent soutenir favorablement la comparaison avec Alexandria. L'honorable député de Dundas (M. Broder) peut avoir raison quand il prétend

que le gouvernement économise des montants considérables, un peu partout, en suspendant ce qu'il croit être des travaux inutiles, entrepris dans l'intérêt public.

Quant à la règle adoptée par le gouvernement, je ne suis pas en mesure d'annoncer aucun changement particulier pour le moment. Chaque demande sera jugée en son propre mérite. Les gouvernements antérieurs ayant érigé des édifices publics à différents endroits dans toutes les provinces, ceux qui n'en ont pas eu sont mécontents et prétendent que l'on s'est rendu coupable d'injustice à leur égard. Cette règle trouve son application chez les amis comme chez les ennemis du gouvernement.

L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) dit qu'il n'y a qu'une chose pour laquelle le gouvernement puisse dépenser de l'argent dans son comté, c'est en construisant un bureau de poste. Comme c'est la même chose dans plusieurs comtés ruraux, ceux qui l'habitent verraient avec plaisir la construction d'un édifice public dans chacun des chefs-lieux, dont ils sont si fiers. Je demeure dans un comté rural, et nous aurions d'excellentes raisons à faire valoir pour obtenir la construction d'un édifice public au chef-lieu. Les ressources que le gouvernement en retire justifieraient cette dépense, nous avons souvent demandé la chose, mais elle nous a toujours été refusée par l'honorable député de Halifax (M. Borden), ainsi que par ses amis, quand ils étaient au pouvoir. Je suis bien prêt à admettre qu'il est difficile d'adopter une règle qui soit de nature à satisfaire tout le monde sous ce rapport.

Mon honorable ami (M. Borden) a l'avantage de demeurer dans une grande ville, où nous avons dépensé, je puis dire, des millions de dollars pour des édifices publics. Nous demandons cette année à la Chambre de voter un crédit de $250,000 pour l'érection d'un édifice public dans cette même ville, et ces travaux coûteront bien au-delà de ce montant une fois terminés. Ceux qui comme moi et comme l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) représentons des districts ruraux, nous constatons que nos commettants ne sont guère satisfaits de toutes ces dépenses considérables qui sont faites uniquement dans les grands villes. Que cette prétention soit vraie ou non, il n'en est pas moins certain que tous les membres de cette Chambre, sans distinction de parti, qui représentent des districts ruraux, savent que c'est là l'opinion de leurs amis, et qu'ils sont désireux de la faire reconnaître.

Alexandria est un des postes les plus importants du comté, un endroit établi depuis longtemps et très prospère. Sa population, en voyant ce qui se passe ailleurs, croit qu'elle a droit à un édifice public. Le coût de sa construction ne devra pas dépasser le montant voté, car je n'ai pas l'intention de demander d'autre argent pour compléter les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère bien que mon honorable ami n'a pas voulu essayer sérieusement de défendre sa conduite, en disant que des gouvernements antérieurs ont voté des montants qu'ils ne pouvaient justifier, car ce ne serait pas une bonne défense de sa part sous les circonstances.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La nature humaine sera toujours la même.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que l'honorable ministre nous a dit relativement à la ligne de conduite du gouvernement, constitue tout simplement un aveu de sa part qu'il n'a pas d'autre politique que celle des exigences de parti. Ils construisent des édifices publics partout où les besoins du parti l'exigent. C'est là une déclaration bien franche de sa part. Si ses explications veulent dire quelque chose, elles veulent dire que le gouvernement se rend à la demande de ceux d ses amis politiques qui peuvent exercer sur lui la plus forte pression, et qui réussissent à lui arracher l'argent dont ils ont besoin. Je ne crois pas, après tout, que ce soit là ce que l'on puisse désirer de mieux dans l'administration des affaires publiques. J'ignore si l'honorable ministre partage mon opinion sur ce point.

Je ne m'en prends pas au ministre personnellement mais au système, et je dois reconnaître qu'il a été très franc. Est-ce ainsi que les ministres, qui ne sont que les représentants du peuple et les dispensateurs des deniers publics, doivent employer les revenus de l'Etat ? Si les affaires du gouvernement étaient administrées d'après les principes qui ont cours dans les institutions particulières, n'aurait-on pas une règle fixe pour régir les dépenses de cette nature? Les ministres ne seraient-ils pas en état de nous exposer cette règle, comme le font les directeurs aux actionnaires, dans le cas d'une compagnie?

Ici nous n'avons rien de cela. Le ministre admet ingénieusement que le gouvernement n'a pas de politique arrêtée sur cette question accorde ces édifices là où il croit qu'ils favoriseront davantage les intérêts du parti. Tout esprit de parti étant mis de côté, je dis que le gouvernement devrait adopter une règle et nous la faire connaître. Ce n'est pas son argent mais celui du peuple qu'il dépense, il a la garde et l'administration de cet argent, et il manque à son devoir en employant cet argent comme vient de l'expliquer l'honorable ministre des Travaux publics ce soir.

M. THOMPSON (Haldimand) : J'habite une très jolie ville, mais sa population ne lui donne pas le droit, aux yeux de l'honorable préopinant d'avoir des édifices publics. Cette population n'est que d'un millier d'âmes, mais il y a quelques années, sous l'ancien régime, on y a dépensé $14,000 des deniers publics, pour y ériger un bureau de poste. On n'a pas même demandé à la ville

de fournir gratuitement le terrain. Le gouvernement d'alors n'agissait pas ainsi, et le gouvernement d'aujourd'hui ne doit pas le faire non plus. Si le gouvernement a besoin d'un terrain pour y construire un édifice il doit l'acheter et ne pas encourager le système des primes en accordant des édifices aux villes qui offrent des gratifications pour les obtenir.

Je puis ajouter que tout le monde, chez nous, est satisfait de ce bureau, et que nous n'avons pas eu besoin des services d'un gardien, ce qui ne corrobore guère les prétentions de ceux qui disent que l'érection d'un bureau de poste à Alexandria nécessitera la nomination d'un gardien à $400 par année. A titre de représentant d'un collège rural, j'approuve de tout cœur les remarques de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Nos cas sont identiques. Nous n'avons pas de grandes villes dans nos circonscriptions, mais est-ce une raison pour que tout le revenu soit dépensé dans les districts populeux, sans rien donner aux autres.

La belle ville d'Halifax, représentée par l'honorable chef de l'opposition, a obtenu de l'ancien gouvernement une somme de $350,000, je crois, pour une salle d'exercices militaires. Je n'entreprendrai pas de discuter l'utilité de dépenser des sommes aussi considérables pour des constructions de ce genre, mais je tiens à faire constater que toutes nos grandes villes ont été dotées de superbes édifices à même les deniers publics et elles ne devraient pas reprocher aux petites villes les quelques dollars qu'elles réussissent à obtenir.

Il ne faut pas non plus ne tenir compte que de la population d'une ville; il faut aussi faire entrer en ligne de compte le fait qu'elle est un centre de district, ou un chef-lieu. Le chef de l'opposition nous demande d'appliquer les règles adoptées par les corporations privées, mais cela n'est pas possible dans l'administration des affaires publiques. Ces édifices ne servent pas uniquement à l'expédition des affaires mais aussi à l'embellissement des localités où ils sont situés.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami professe sur cette question, une politique à lui, et elle consiste à embellir les différentes localités. Je considère qu'à tout prendre, cette politique vaut mieux que celle émise il y a un instant par l'honorable ministre des Travaux publics, dans tous les cas, je la lui recommande pour ce qu'elle vaut.

Mais pour revenir à la question, je ne faisais aucune distinction entre les grandes villes, les petites villes ou les villages. Je signalais simplement la nécessité d'adopter une règle générale. Le ministre a franchement admis que ce n'est pas l'intérêt public qui guide le gouvernement dans ces dépenses, mais bien les intérêts du parti. Je n'ai aucune objection à ce que la règle qui sera adoptée soit appliquée à Halifax, de même qu'à toutes les autres localités, grandes ou petites, et je suis certain que tous ceux qui ont entendu mes remarques partageront mon avis.

M. SPROULE : Si l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) avait un peu étudié l'histoire ancienne pour se rendre compte de l'ardeur avec laquelle l'opposition d'alors combattait le projet d'ériger un édifice public à Cayuga, il aurait peut-être hésité à s'engager sur un terrain où les anges oseraient à peine se risquer. Il n'est pas possible d'imaginer un langage plus violent et plus expressif que celui dont se servaient ses amis pour accuser et blâmer le gouvernement, justement à propos de ce bureau de poste, et aujourd'hui il a le courage de rappeler ce fait pour excuser la conduite actuelle du gouvernement. Si c'était mal dans un cas, c'est également mal dans l'autre, et les reproches qu'il nous fait aujourd'hui s'adressent avec la même force à ses amis d'alors.

Il aurait fait mieux de se renseigner sur le passé avant de prendre cette attitude.

Je connais plusieurs cas identiques à celui qui nous occupe ce soir et je vais en citer quelques-uns pour l'édification de la Chambre. A Alexandria, où l'on propose de construire un bureau de poste, le revenu brut est de $2,664; le prix du loyer n'est pas donné. A Alliston, comté de Simcoe, le revenu brut est de $2,434. A Aurora, une des villes les plus prospères de la circonscription représentée par le directeur général des Postes lui-même, le revenu brut est de $2,974, et le loyer, le chauffage et l'éclairage coûtent $140. Or, si cet édifice ne doit coûter que $15,000, l'intérêt sur cette somme, à 3½ pour 100, s'élève à $525 par année, et si on ajoute à cela environ $400 pour un gardien, les réparations, et quelque chose encore pour les dépenses imprévues, nous sommes en droit de nous demander en vertu de quel droit on voudrait imposer à l'Etat une dépense annuelle de $1,200 à $2,000 quand nous pouvons avoir la même chose pour $140.

Si l'honorable ministre des Travaux publics juge à propos de converser pendant que je parle et si l'honorable député d'Haldimand tient à m'interrompre, je leur ferai remarquer que l'opposition a des droits qu'elle entend exercer et qu'elle espère être traitée avec la déférence à laquelle elle a droit. Je l'ai écouté sans l'interrompre et je lui demande de faire preuve de la même courtoisie à mon égard. Je me rappelle avoir entendu le directeur général des Postes, sous le régime conservateur, déclarer que la règle adoptée par le gouvernement était de ne pas construire d'édifice public là où l'on pouvait se procurer les facilités nécessaires en payant un loyer. Il est même allé plus loin et a déclaré que la politique du gouvernement était, lorsqu'il s'agissait d'améliorer un port ou de construire un édifice public, de demander à la ville où les travaux devaient être exécutés, si elle était disposée à fournir gratuitement le terrain ou à

contribuer de quelque manière à la dépense. L'honorable député d'Haldimand est opposé à cette politique parce que l'érection de ces édifices est la seule occasion qu'ait le gouvernement de faire quelques dépenses dans les districts ruraux. Cela peut être ou ne pas être; mais beaucoup de villes seraient disposées à donner gratuitement le terrain pour avoir un édifice public. La chose a été faite mainte et mainte fois, même par des villes d'une certaine importance, et ces offres n'ont pas été acceptées.

Dans le cas actuel, nous basons notre opposition sur le fait que le ministre, sans demander à la ville en question ce qu'elle serait disposée à faire, s'empresse d'acheter un terrain très cher—probablement d'un ami du gouvernement.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de continuer l'énumération que j'avais commencée, il y a un instant; Blenheim a un revenu brut de $2,310 et pas de bureau de poste. Brighton a un revenu de $2.053 et pas de bureau de poste; Bowmanville, $2,721; Burford, $2,283; Campbellford, $2,344. Je crois qu'en voilà assez; il y en a d'autres en grand nombre dans le rapport du directeur général des Postes, où le service se fait à la satisfaction générale, avec une dépense variant de $65 à $150 par année, et cela comprend le loyer, le chauffage et l'éclairage. Quand nous pouvons obtenir un excellent service à ce prix, pourquoi imposer au pays une dépense de $15,000 à $20,000, sans compter des charges annuelles de $1,200 à $2,000? Je ne crois pas que le pays approuve une pareille politique.

M. THOMPSON : Je tiens à remercier l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) pour deux raisons. D'abord il m'a donné une leçon de savoir-vivre ; je lui demande pardon d'avoir échangé quelques mots avec l'honorable ministre des Travaux publics pendant qu'il parlait. Je crois avoir écouté l'honorable député aussi souvent qu'aucun de mes collègues dans cette Chambre, et je puise toujours dans ses discours des enseignements précieux pour un jeune député comme moi. Mais dans le présent cas, il aurait pu s'abstenir de me désigner aussi personnellement, vu que plusieurs autres députés, parmi ses propres amis, étaient également engagés dans des conversations ; mais cela se passait derrière son dos, et il ne les a pas vus.

Il m'a aussi rappelé l'importance d'étudier l'histoire ancienne ; cette étude a toujours été une de mes occupations favorites et c'est là que j'ai appris que l'honorable député de Grey a lui-même voté en faveur de l'érection d'un bureau de poste à Cayuga. Comment alors, peut-il blâmer le gouvernement actuel de faire une chose qu'il a approuvée, il y a des années ?

M. SPROULE : Autant que je puis me rappeler, je ne crois pas avoir voté en faveur de ce bureau de poste ; mais je n'ai rappelé l'incident que pour faire remarquer que l'honorable député condamnait implicitement ses propres amis, en nous reprochant notre opposition de ce soir.

M. LANCASTER : Puisque l'honorable député d'Haldimand a parlé d'histoire ancienne, je me permettrai de lui citer une épisode de l'histoire moderne, que je trouve dans le rapport de l'auditeur général, publié depuis quelques jours à peine. Je vois dans ce rapport, sous le titre de Cayuga, que le gardien de l'édifice, un M. G. A. Gibson, un nom qui m'est bien connu, a reçu $50.

M. THOMPSON : Je puis ajouter, pour l'information de l'honorable député, que cet homme est en même temps le directeur de bureau de poste.

M. LANCASTER : Mon honorable ami a déclaré en toutes lettres qu'il n'y avait pas de gardien au bureau de poste de Cayuga. Je n'habite pas aussi près de Cayuga que mon honorable ami, mais je n'en suis pas assez éloigné pour ignorer ces petits détails. Puisque nous obtenons plus de renseignements du député d'Haldimand que du ministre des Travaux publics, nous devons l'encourager à persévérer dans cette voie, tout en lui recommandant de nous renseigner aussi exactement que possible. Examinons encore un peu cette question de Cayuga. Je vois qu'on y a fait $721 de dépenses pour réparations, poignées de porte en cuivre poli, des grillages et des encoignures en noyer, et ainsi de suite. Ce bureau de poste était censé ne rien coûter de plus que les frais ordinaires d'entretien, mais l'an dernier, d'après le rapport de l'auditeur général, il a coûté $721, y compris le salaire du gardien. Voilà un des cas dans lesquels le ministre des Travaux publics ferait bien de ne pas s'en rapporter entièrement à l'honorable député d'Haldimand, quand il s'agit de renseigner la Chambre. J'ignore si ces dépenses auraient été faites si l'honorable député était resté chez lui, mais il était en Angleterre, pour d'excellentes raisons, je suppose, et c'est peut-être durant son absence que cette dépense de $721 a été faite—à moins que ce ne soit avant ou après. Je conseillerais au ministre des Travaux publics de recommander à l'honorable député de rester chez lui pour surveiller ces dépenses. J'espère aussi que lorsque nous aurons à nous occuper des estimations du directeur général des Postes, il demandera de retrancher certains crédits, comme inutiles. Il ferait bien de s'informer quel est ce M. G. A. Gibson et de lui faire restituer ces $50, car il n'est pas un gardien dans le sens légal du mot, d'après ce que vient de dire l'honorable député d'Haldimand.

M. TAYLOR : Si j'ai bien compris les explications de l'honorable député de Glengarry—et si je me trompe, je le prie de me reprendre, car je ne veux pas lui faire

dire autre chose que ce qu'il a dit—il prétend qu'avant qu'une demande de crédit eut été faite à la Chambre, l'an dernier, pour l'achat d'un terrain, la ville avait fait faire un recensement de la population d'Alexandria et que ce recensement avait donné une population de 2,800.

Une VOIX : C'était un jour de cirque.

M. SCHELL : 2,280.

M. TAYLOR : J'ai compris 2,800, et je ne crois pas m'être trompé, car les chiffres qu'il a cités indiquaient une augmentation d'environ 1,000, et un député qui l'écoutait a demandé si la population avait augmenté de huit ou neuf cents. J'aimerais à savoir si ce recensement a été fait avant que cette somme de $7,000 pour l'achat d'un terrain, fut mise dans les estimations.

M. SCHELL : Non, après. Le recensement a été fait par ordre du préfet du conseil, et les recenseurs étaient sous serment, comme le veut la loi, et comme l'honorable député (M. Taylor) ne doit pas l'ignorer. Le résultat fut communiqué à Toronto, en même temps que la demande d'une charte de ville.

M. BENNETT : A quelle époque de l'année?

M. SCHELL : En 1902; en septembre ou octobre, je crois.

Une VOIX : Y avait-il un cirque dans la ville, à ce moment-là?

M. SCHELL : Non.

Une VOIX : Y avait-il une foire d'automne?

M. SCHELL : Non.

M. PRINGLE : Avant que ce crédit soit voté je désire expliquer clairement l'attitude que j'entends prendre sur cette question. Si le gouvernement prend pour règle d'ériger des édifices de $17,000 dans des villes dont la population n'atteint pas 2,000 âmes, il n'y a pas de comté, en dehors de celui de Stormont, où je désirerais plus voir la chose mise en pratique, que dans celui de Glengarry.

Si j'ai provoqué cette discussion, c'était pour connaître la politique du gouvernement au sujet de l'érection de ces édifices. J'ai compris par les explications de l'honorable député de Glengarry, que le gouvernement ne construisait pas ce bureau pour répondre aux besoins du service, mais pour dédommager le comté d'avoir été privé de la maison de correction pour laquelle le gouvernement conservateur avait fait voter un crédit. Je n'ai pas pu, au cours de la discussion, saisir bien clairement ce que le gouvernement a l'intention de faire au sujet des bureaux de poste, dans les villes de la population d'Alexandria.

M. INGRAM : L'honorable ministre a parlé de terrains gratuits. Est-ce la politique du gouvernement d'obtenir le terrain gratuitement, partout où il fera construire des édifices publics? Quels sont les terrains qui ont été fournis gratuitement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de n'avoir pas cette liste ici, mais je sais que la chose s'est déjà faite.

M. COCHRANE : Je désire signaler au ministre le fait que dans le collège électoral que je représente, se trouve une ville considérable et prospère—Campbellford. La population est de deux à trois mille. C'est une ville industrielle et je crois que l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) me corroborera, si je dis que c'est une des villes les plus actives et les plus florissantes de l'est d'Ontario.

Je ne m'oppose pas à ce que le gouvernement construise des bureaux de poste, mais on devrait adopter une règle d'après laquelle on tiendrait compte de la population des localités dans lesquelles ces édifices seront construits, au lieu de tout laisser à l'arbitraire. Je me rappelle avoir souvent entendu l'honorable ministre des Travaux publics parler dans ce sens, quand il était dans l'opposition. J'espère qu'il daignera m'accorder ce qu'il reprochait comme une injustice aux conservateurs de lui refuser. Il ne voudra pas faire preuve de partialité envers mon comté parce qu'il se trouve à être représenté par un conservateur. Je me rapelle que c'est absolument ce langage qu'il tenait autrefois à l'égard de sa propre ville si prospère.

Pour parler plus sérieusement, je répète que j'ai toujours trouvé absurde le raisonnement des honorables députés de la droite qui répondent aux critiques de leurs adversaires en disant : " Vous en avez fait autant. " C'est l'argument le plus illogique dont puisse se servir un homme intelligent. J'admets que j'aie pu me tromper; j'admets que le gouvernement conservateur ait pu commettre des erreurs, mais je ne comprends pas que des hommes qui, devant la Chambre et devant le pays, ont reproché ces fautes à ce gouvernement conservateur, entreprennent de faire la même chose et cherchent à s'en excuser en disant : " Vous en avez fait autant." C'est le comble de l'hypocrisie. S'ils s'aperçoivent aujourd'hui qu'ils ont eu tort dans le passé, qu'ils disent franchement: " Nous nous sommes trompés, et nous acceptons maintenant la responsabilité de mettre en pratique les principes que nous blâmions chez nos adversaires quand ils étaient au pouvoir.

M. CLANCY : Je fais un dernier appel à l'honorable ministre. J'ai l'honneur de représenter un collège électoral qui renferme deux villes très importantes, Wallaceburg et Dresden. Elles sont au premier rang parmi les cités industrielles du pays ; le revenu postal de l'une est de $4,000, celui de l'autre,

de $2,247. Quelqu'un a-t-il demandé au ministre de construire dans l'une ou l'autre de ces villes un édifice dans le genre de celui qu'il fait construire à Alexandria. Dans chacun il a été construit depuis un an, des édifices qui ont coûté un demi-million de dollars—je veux parler des deux usines à sucre. L'histoire du comté de Bothwell au sujet des édifices publics est loin d'être réjouissante. Les libéraux prétendaient que pendant trente ans, ce comté a été puni pour avoir constamment élu un libéral. Plus d'un libéral a versé des larmes amères à ce propos. Aujourd'hui, ce comté a changé son allégeance politique, et on le punit encore pour la même raison. L'honorable ministre peut-il nous suggérer un moyen de sortir de ce dilemme?

Une VOIX : Le suicide.

M. CLANCY : C'est probablement ce qui va arriver, car je vois dans les journaux que cette circonscription est menacée de disparaître dans le prochain remaniement de la carte électorale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prends note des deux villes que vient de mentionner l'honorable député. Quant à l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) je lui ferai observer qu'il a mal compris. Si j'ai bonne mémoire, le chef-lieu de son comté a été doté d'un très bel édifice.

M. MACLEAN : Il se fait actuellement dans le pays un mouvement en faveur de la livraison des lettres à domicile, dans les districts ruraux. Cette idée fait de grands progrès aux Etats-Unis et les cultivateurs du Canada demandent la même réforme. Si l'argent qu'on gaspille actuellement en bureaux de poste était appliqué à la livraison à domicile dans les campagnes, la classe agricole en bénéficierait. Avec une somme de $500, qui représente l'intérêt sur le coût d'un de ces édifices, on pourrait établir un service de livraison à domicile, dans quatre districts importants. Avec l'argent que coûteraient les trente bureaux de poste qui nous serons probablement appelés à voter, ce service pourrait être installé sur quatre-vingts circuits. Voilà une réforme populaire. Le gouvernement nous a fait savoir que ce projet était à l'étude, mais je crains bien que sa réponse ne soit qu'il n'a pas à sa disposition l'argent nécessaire. Je demande aux représentants dans cette Chambre de se joindre à moi pour demander au gouvernement de cesser de gaspiller de l'argent en édifices inutiles, et d'appliquer cet argent à l'installation d'un service de livraison à domicile dans les campagnes. On pourrait du moins tenter l'expérience dans une cinquantaine d'endroits.

M. RICHARDSON : Puisque le ministre des Travaux publics consent à accorder des édifices publics à des villes dont la population dépasse à peine 2,000 âmes, je profite de la circonstance pour faire valoir les droits de la ville de Durham, dans mon comté. La plupart des membres de cette Chambre savent comme moi que c'est une des villes les plus prospères d'Ontario, dont les industries et la population augmentent rapidement. Elle aurait grandement besoin d'un édifice du genre de celui dont nous nous occupons en ce moment.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable député (M. Richardson) ne se plaint pas spécialement de l'insuffisance des facilités postales actuelles, et si le gouvernement adopte pour principe d'ériger des édifices dans les villes de l'importance d'Alexandria, il y en a plusieurs dans mon comté qui s'en trouveraient bien. Je mentionnerai particulièrement Rodney, West-Lorne et Dutton, tous des villages importants et qui n'ont pas d'édifices publics. Je ne demande pas de gaspiller les deniers publics, mais si l'argent doit être dépensé quand même, je veux que mon comté en ait sa part.

M. INGRAM : L'honorable ministre des Travaux publics vient d'entendre un député indépendant et s'il veut s'assurer son appui, il ferait bien de lui promettre deux ou trois bureaux de poste.

M. SPROULE : Quelle est la politique du gouvernement à l'égard de la construction des bureaux de poste?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué aussi clairement que possible que ce crédit est simplement un complément de celui qui a été voté l'an dernier.

M. SPROULE : Le ministre doit avoir une règle quelconque pour le guider dans la distribution de ces édifices?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La politique du gouvernement est de construire ces édifices dans les localités qui en ont besoin, tout en tenant compte, comme il convient, de l'intérêt public et des recettes postales dans ces localités.

M. SPROULE : Si c'est là la règle établie nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur le rapport du directeur général des Postes pour constater qu'il est constamment violé. Owen-Sound, avec un revenu de $14,000, n'a pas de bureau de poste; il y a sept ans, en ma présence, le directeur général des Postes faisait miroiter aux yeux des électeurs de Greynord, cette promesse d'un bureau de poste et leur laissait entendre que s'ils voulaient obtenir " entière justice ", selon l'expression de feu M. Hardy, ils devaient élire un partisan du gouvernement. Il disait : " Voici une ville prospère et grandissante, et cependant les conservateurs qui ont été au pouvoir pendant nombre d'années, ne lui ont pas donné un seul édifice public." Il visita la ville et examina deux ou trois emplacements qu'il déclara convenir à l'érection d'un bureau de

poste et, cependant, Owen-Sound, malgré ses revenus de $14,000, n'en a pas encore.

L'an dernier le ministre des Travaux publics disait : " Notre principe est celui-ci : Si une ville a besoin d'un bureau de poste, d'un bureau de douane, d'un bureau du revenu de l'intérieur, nous tâchons de ne construire qu'un édifice pour y installer les trois services, car nous sommes d'opinion qu'il est préférable de les réunir sous un même toit." A Owen Sound il y a un bureau de poste, un bureau de douane, un bureau d'accise, et tous trois donnent de forts bénéfices, mais il n'y a pas d'édifice public pour les abriter.

Quelle règle l'honorable ministre se propose-t-il suivre ? Actuellement, à Owen Sound, il loue un bureau de poste d'un de ses partisans, pour $6,000 par an. Je ne m'en plains pas, si cet arrangement donne satisfaction au public, car je prétends qu'un gouvernement n'est pas excusable de faire des dépenses considérables pour construire des édifices quand les besoins de l'administration peuvent être satisfaits à peu de frais. Si l'honorable ministre adopte le principe énoncé l'an dernier, pourquoi ne s'y conforme-t-il pas, et comment se fait-il qu'il nous donne le spectacle de gaspillages comme ceux qui ont été cités ce soir ?

Bowmanville—Edifice public, $10,000.

M. BROCK : J'aimerais à savoir du ministre s'il a acheté un terrain à Bowmanville pour y construire cet édifice, et dans l'affirmative, de qui il l'a acheté et combien il l'a payé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas acheté de terrain. Nous sommes en pourparlers avec la ville et j'ai eu une entrevue avec le conseil municipal. Il a été question de prendre un terrain que possède la ville, mais il n'y a rien de décidé. J'espère que nous finirons par nous entendre, car cet emplacement me paraît plus avantageux que tout autre que nous pourrions acheter.

M. BROCK : Bowanville est une ville très ancienne et le bureau actuel existe depuis une centaine d'années. Je ne sache pas que sa population ait augmenté dernièrement et je n'ai jamais entendu de plainte au sujet de l'insuffisance du service actuel. Les citoyens de Bowanville ont-ils demandé cette dépense de $15,000 ? Le ministre ne doit pas oublier qu'il s'est fait beaucoup d'affaires postales à cet endroit, et que les dépenses n'étaient que d'environ $300 par année ; et il n'est pas à ma connaissance que les affaires aient augmenté ou que des industries nouvelles aient été établies au point de nécessiter la construction d'un édifice public pour y installer le bureau de poste.

Mais une nouvelle politique a été annoncée au cours du présent débat. Autrefois les renseignements étaient fournis par le ministre lui-même, mais aujourd'hui nous en avons eu de très intéressants de l'honorable député de Glengarry et je conseillerais à l'honorable député de Durham-ouest (M. Beith) de nous expliquer pourquoi une dépense de $15,000 devrait être faite à Durham pour la construction d'un édifice public.

En agissant comme il le fait, le gouvernement met entre les mains de la Chambre une arme bien dangereuse. On sait le mal causé aux Etats-Unis par la maxime : " Aux vainqueurs les dépouilles ", mais on peut être certain que le peuple tient compte de ce qui se passe et les libéraux honnêtes et respectables ne sont pas les derniers à blâmer le gouvernement.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. BROCK : On a demandé ce soir au gouvernement en vertu de quel principe se faisait la distribution de ces édifices publics. Cette question n'a rien de déraisonnable et le ministre devrait pouvoir nous dire quelle règle il suit pour en accorder à une ville et en refuser à une autre.

Le ministre des Travaux publics a un si bon caractère qu'il y a du plaisir à discuter avec lui, et j'espère qu'il donnera libre cours à ses bons sentiments pour laisser savoir, non à l'opposition, mais à tout le pays, le principe adopté par le gouvernement sur cette question. Va-t-il proportionner les dépenses à l'importance de la ville ou du village où seront construits les édifices, ou se propose-t-il de tenir compte de l'importante recommandation de l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) appuyée par la classe agricole d'Ontario, en faveur d'un service postal à domicile dans les campagnes ? L'intérêt seul de la somme de $17,000 que l'on se propose de dépenser à Alexandria suffirait pour doter le comté de mon honorable ami d'un service de livraison postale à domicile, au grand avantage de ses commettants.

Je sais que l'installation de ce service serait une innovation, mais ce ne serait pas la première que se serait permise le gouvernement. Quand nos adversaires étaient dans l'opposition, ils avaient adopté une ligne de conduite, mais maintenant qu'ils sont au pouvoir, maintenant qu'ils ont la libre distribution du patronage, maintenant qu'ils touchent de forts émoluments comme ministres, ils en adoptent une toute contraire.

Nous voulons savoir sur quel principe le gouvernement se base, parce que nous voulons qu'il s'y conforme dans la pratique. Si le ministre des Travaux publics veut énoncer ce soir une politique définie nous sommes disposés à laisser passer ces crédits sans trop de discussion, non seulement pour cette année mais aussi pour le années à venir, car les cas particuliers nous importent moins que le principe de la chose.

L'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) a qualifié assez sévèrement la

conduite du gouvernement, et en justice pour le pays et surtout pour ses amis, il devrait donner quelques explications. Il est regrettable de voir si peu de députés ministériels venir à la rescousse du ministre des Travaux publics et même des autres ministres. On dirait qu'ils s'en rapportent aux membres du cabinet du soin de surveiller les intérêts de leurs électeurs, au lieu de s'en charger eux-mêmes. Hier soir mon honorable ami, (M. Boyd) a dû prendre sur lui de signaler au gouvernement les griefs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Pas un seul député libéral du Nord-Ouest n'a eu un mot à dire en faveur de cette importante et riche partie de la confédération et c'est un député conservateur qui a dû se charger de la tâche.

Pour ma part je cherche aussi à faciliter autant que possible la tâche difficile et ingrate des ministres, car si c'est une tâche difficile pour le ministre des Travaux publics, elle doit l'être doublement pour ceux qui n'ont pas sa connaissance approfondie des affaires. Il y a en arrière des ministres des députés assez loquaces à l'occasion et je ne comprends pas qu'ils gardent le silence dans un débat comme celui-ci et permettent qu'on dépense des sommes considérables sans un mot d'explication et sans même qu'ils soient en état de dire à leurs électeurs sur quel principe se base le gouvernement, pour faire ces dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Brock) a posé une question très à propos quand il m'a demandé si la population de Bowmanville, dans le comté de Durham a fait des démarches pour obtenir ce bureau de poste. Il paraît s'opposer fortement aux dépenses de cette nature, mais je puis lui dire que la population de Bowmanville a mis tout autant d'insistance pour obtenir ce bureau de poste qu'en ont mis deux autres députations de Toronto qui sont venues demander au gouvernement de consentir à une autre dépense. Pour ma part je suis fermemnt convaincu que la lépense faite à Bowmanville est en tout point aussi excusable que celle de Toronto. J'avais un peu de doute au sujet de cette dernière mais je l'ai approuvée avec plaisir parce que je la croyais dans l'intérêt public.

M. CLARKE : Pourquoi était cette dépense?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour votre exposition.

M. CLARKE : L'exposition générale du Canada?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Brock) que le gouvernement conservateur avait déjà demandé un crédit pour un édifice public à Bowmanville et je crois que nous sommes excusables de suivre cet exemple, quand nous voyons que cete ville si prospère, si industrieuse, si active quoique comparativement petite, nous donner un revenu de $15,000 par année.

M. SPROULE : Si le rapport du directeur général des Postes est exact, le revenu est de $4,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet édifice servira pour la poste, la douane et l'accise, et le revenu total dépasse $15,000. Je considère qu'il est parfaitement juste de doter cette ville d'un édifice public peu considérable, et que les citoyens de Bowmanville avaient des titres indéniables, aussi bien auprès du gouvernement actuel qu'auprès du gouvernement conservateur qui avait déjà demandé à la Chambre un crédit à cet effet.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est le coût tctal?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $10,000 ou $12,000.

M. HUGHES : Mais vous demandez $10,000 cette année et vous en avez eu $5,000 l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix que je viens de donner ne comprend que l'édifice.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai pas pris part à l'élection de West-Durham, il y a quelques années, mais c'est là que j'ai entendu parler de ce bureau de poste pour la première fois. Une couple de jour avant l'élection, les amis des honorables députés de la droite publièrent une circulaire dans laquelle ils demandaient aux électeurs de voter pour Robert Beith, afin d'être en état de pouvoir se présenter devant le gouvernement et en obtenir un bureau de poste. L'honorable ministre pourrait-il nous dire qui avait pris sur lui la responsabilité de lancer cette circulaire.

M. BEITH : Je tiens à expliquer à l'honorable député (M. Hughes)——

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député voudra bien s'adresser au président de la Chambre. Je ne veux pas lui parler.

M. BEITH : Je tiens à déclarer à la Chambre qu'aucune circulaire semblable n'a été publiée avant mon élection en 1901, et que le gouvernement n'a fait aucune promesse, ni directement, ni indirectement, au sujet d'un édifice public à Bowmanville.

En réponse à l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock), qui m'a demandé si la construction de cet édifice à Bowmanville était nécessaire, je puis dire qu'avant l'arrivée des libéraux au pouvoir, alors que les amis de l'honorable député étaient à la tête des affaires, une députation de Bowmanville s'est rendu auprès du gouvernement pour demander la construction d'un édifice public. Le gouvernement conservateur promit l'édifice et cette promesse fut exploitée contre moi, durant l'élection.

Quelques VOIX : Oh !

M. MACLEAN : Je propose :

Que la séance du comité soit levée et que le comité fasse rapport à la Chambre que dans son opinion, il serait plus avantageux pour le pays de dépenser de l'argent à l'établissement d'un service de facteurs ruraux que de l'employer à construire des bureaux de poste dans les villes d'une population moindre que 3,000 âmes.

M. CAMPBELL : J'admets que cette question des facteurs ruraux prend rapidement de l'importance et sous l'habile direction du directeur général des Postes, il y a tout lieu d'espérer qu'une réforme dans ce sens sera tentée avant longtemps. Mais, cela n'exclut pas la nécessité de construire des bureaux de poste, puisqu'il nous en faudrait, même avec un service de facteurs ruraux. Je considère la motion comme inopportune.

Quant à la question de l'érection des édifices publics, il est amusant pour ceux d'entre nous qui sont ici depuis quelques années, de voir des députés comme le député de Grey-est (M. Sproule), le député de Leeds et Grenville (M. Taylor), le député de Simcoe-est (M. Bennett), et l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane), combattre la politique du gouvernement actuel sur cette question quand on sait qu'ils ont donné leur appui sans réserve au gouvernement conservateur qui érigeait des bureaux de poste dans des villages dont le revenu ne dépassait pas $400, $500 et $600 par année.

Plusieurs VOIX : Nommez-en un !

M. SPROULE : Je tiens à faire savoir à l'honorable député que je ne l'ai jamais fait, et je le défie d'en donner la preuve.

M. CAMPBELL : Consultez les archives et vous la trouverez.

Plusieurs VOIX : Donnez les noms !

M. CAMPBELL : Cayuga a déjà été mentionné.

M. SPROULE : Son revenu n'est-il que de $400 ou $500 par année ?

M. CAMPBELL : Voyez aussi quel est le revenu de Laprairie, où un bureau de poste a été construit en 1892. Dans le comté de Peel on a aussi construit un bureau de poste dans une ville dont le revenu était très minime. Il y a beaucoup de force dans l'argument du ministre des Travaux publics quand il dit que dans ces comtés, il n'a jamais été fait de dépenses de deniers publics. Des sommes considérables sont dépensées dans toutes les grandes villes et je ne vois pas d'objections sérieuses à ériger des édifices raisonnables, dans ces localités moins considérables, mais qui sont des chefs-lieux de districts importants. Cela se pratique depuis l'établisement de la Confédération. Le gouvernement précédent le faisait et la Chambre l'approuvait. Il y a beaucoup à dire en faveur de cette coutume, car c'est la seule dépense que le gouvernement puisse faire dans ces localités, et elle sert un but utile.

Pour revenir à la motion de l'honorable député d'York-est, je répète que même si nous avions un service de facteurs ruraux, il nous faudrait encore des bureaux de poste. A Toronto, nous avons la livraison à domicile et gratuite et cependant on est obligé d'établir des succursales du bureau de poste dans les différents quartiers de la ville.

M. MACLEAN : Il nous en faudrait une dans Toronto-ouest et une dans Toronto-nord.

M. CAMPBELL : Toronto-nord n'est pas dans les limites de la ville, et il n'y a pas encore de service de facteurs, mais je suppose qu'il y en aura un avant longtemps. Dans la ville de Toronto, on dépense actuellement $20,000 ou $30,000 pour refaire et améliorer le bureau principal et on construit une succursale dans la partie ouest de la rue Queen. Je crois même que l'intention du directeur général des Postes est de diviser la ville en plusieurs quartiers et d'ériger trois ou quatre autres succursales.

On en demande trois autres—même si cette distribution devenait un fait accompli, il faudrait établir de nouveaux bureaux de poste où se ferait le triage et la livraison des matières postales. Pour toutes ces raisons, je crois que la proposition de l'honorable député d'York-est ne doit pas recevoir l'approbation de la Chambre.

M. SCHELL : Au cours de cette discussion, on semble s'être attaché surtout au service des postes. Dans les cas de Bowmanville et d'Alexandria, il faut tenir compte aussi du bureau de la douane établi dans chacune de ces villes. Si je ne me trompe, l'honorable député de Durham-ouest (M. Beith) a déclaré que les revenus des bureaux de poste et de douane s'élèvent à environ $15,000 par année. Quant à Alexandria, je puis dire que nous ne pouvons jamais savoir si les marchandises que nous exportons des Etats-Unis, nous viennent par voie de Smith's Falls, de Cornwall ou de Montréal. Il nous faut attendre des semaines et des mois avant de recevoir les rapports de la douane. Ce crédit n'est donc pas destiné exclusivement au service postal de cet endroit, mais encore au bon fonctionnement d'un bureau de douane.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que mon honorable ami d'York-est présente sérieusement cette motion.

M. MACLEAN : Au contraire, je n'ai, jamais de ma vie, parlé aussi sérieusement.

M. FRASER : Cela ne prouve pas grand chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable gentleman peut avoir raison, mais s'il espérait obtenir une ex-

pression d'opinion de la Chambre sur cette question de la distribution postale dans nos campagnes, il a pris précisément le moyen qu'aurait pu choisir tout adversaire de cette politique. Eneffet, dans les circonstances actuelles, les membres de cette Chambre se trouvent dans l'obligation de voter contre cette motion, quelle que soit leur opinion. L'honorable député siège ici depuis assez longtemps pour savoir que tel sera le sort de la proposition qu'il fait actuellement.

M. HUGHES (Victoria) : Je me lève pour remettre au point la déclaration que l'on a faite au sujet du bureau de poste de Bowmanville. Je me rappelle parfaitement qu'on s'est servi de cette question comme d'un cheval de bataille au cours de la dernière élection. Si mon honorable ami de Durham-ouest a pris la précaution de ne pas se compromettre et d'ignorer ce qui se passait alors, je puis lui affirmer que l'hôtel des postes de Bowmanville a servi d'asile pour une nuit au moins, avant l'élection, à des cabaleurs politiques très actifs.

M. BENNETT : Le capitaine Sullivan y avait établi ses quartiers généraux la nuit qui a précédé l'élection.

M. MACLEAN : On peut régler cette question de deux manières différentes, l'une bonne, l'autre mauvaise. Je veux, cependant, profiter de l'état actuel des choses, et demander aux représentants du peuple dans cette Chambre de protester contre ce gaspillage des deniers publics que n'exige pas l'intérêt général du pays, mais qui est dû aux réclamations urgentes d'amis politiques, s'il faut en croire les renseignements que nous avons. J'use de mon droit en demandant le vote de la Chambre sur cette matière importante. L'opinion publique s'intéresse spécialement à cette question de la distribution postale gratuite dans nos campagnes. Les cultivateurs s'en préoccupent. D'un autre été, je fais depuis assez longtemps partie de cette Chambre, pour profiter de l'occasion qui m'est offerte de mettre ce sujet devant le public et de demander au gouvernement de se prononcer enfin sur cette question.

Je veux faire dire aux ministres s'ils approuvent ces dépenses extravagantes ayant pour objet la construction de tous ces bureaux de postes ou s'ils préfèrent, comme moi, que l'argent du peuple serve à tenter l'établissement d'un système de destribution postale dans les campagnes. Savons-nous ce que celui-ci coûte aux Etats-Unis ? Des millions et des millions de dollars ; mais il faut tenir compte des avantages que cette politique rapporte aux habitants des campagnes américaines dont l'existence se trouve changée par ce fait même. On paie en moyenne $500 par année à chaque facteur rural. Voyons ce que nous dépensons pour la distribution de la poste. Je sais parfaitement qu'on paie $500 et $600, par année, pour la distribution de la malle à quatre ou cinq bureaux de poste dont le service laisse à désirer. Cette somme suffirait, si on l'appliquait d'après les règles nouvelles, à établir un service postal de beaucoup supérieur. Il n'y a qu'une manière de poser ces questions devant le public, et les ministres ont un grand problème à résoudre. On peut prétendre que c'est là une ruse cachée de l'opposition, mais la flèche ainsi lancée atteindra la direction qu'on lui a donnée. Je demande au gouvernement de déclarer s'il est partisan de la distribution postale gratuite dans nos campagnes, ou s'il veut continuer à gaspiller les deniers publics à construire tous ces bureaux de poste.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Cette question est importante et la discussion a pris une tournure tout à fait curieuse. Si l'on veut être sérieux et obtenir la distribution postale dans les campagnes, on doit reconnaître qu'il faut un bureau quelconque d'où se fera la distribution. Ainsi, lorsque j'entends l'honorable gentleman prôner cette réforme, je constate qu'il se contredit lui-même en ne réclamant pas la construction d'hôtels des postes d'où se fera cette distribution.

M. BOYD : J'ai appuyé la résolution présentée par l'honorable député d'York-est (M. Maclean), et je veux déclarer que je suis fortement en faveur de cette distribution postale gratuite dans nos campagnes. Il n'y a pas de question qui, à l'heure actuelle, intéresse autant nos cultivateurs. Ceux qui sont en relations suivies avec les cultivateurs, et qui vivent parmi eux, comprennent les grands avantages que ce système rapporterait à la classe agricole. Cette réforme aurait pour effet de la tenir au courant de ce qui se passe ailleurs ; elle mettrait un frein au désir des jeunes gens de quitter la terre paternelle pour aller gagner leur vie dans les villes, ce qui est certainement de nature à nuire le plus au développement de notre pays. Les membres de la gauche adressent leurs reproches au véritable coupable. Le ministre qu'il faudrait surtout prendre à partie, est le ministre des Finances. Je connais par expérience toutes ces questions ; je sais qu'il faut s'adresser au ministre des Finances pour obtenir la construction du moindre bureau de poste. Vous adressez-vous par exemple, au ministre des Travaux publics ? L'on vous renvoie au ministre des Finances pour obnir son assentiment à la moindre dépense nécessaire. Le ministre des Travaux publics se montre toujours heureux de pouvoir faire exécuter tel ou tel ouvrage dont vous lui parlez. Je crois qu'on attaque à tort le ministre des Travaux publics, ce soir. Le véritable coupable n'a tenté aucun effort pour soulager l'honorable gentleman du fardeau dont il l'avait chargé. Je demanderais à mon honorable ami de York-est (M. Maclean) de comprendre dans sa motion les villes dont la population est de 2,000 âmes seulement.

M. MACLEAN : J'accepte cet amendement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux d'apprendre que le ministre des Finances est omnipotent. Nous aimons tous à voir exalter notre influence, et je suis prêt à assumer volontiers toute la responsabilité qui m'incombe. La question de la distribution postale dans les campagnes revêt une telle importance, que c'est pitié de la voir traiter comme on l'a fait ce soir. Mon honorable ami d'York (M. Maclean) ne semble pas comprendre qu'on peut appuyer cette réforme tout en votant le crédit nécessaire à la construction d'un hôtel des postes à Bowmanville. Ces deux sujets ne s'excluent pas l'un l'autre. Ce service postal coûterait très cher et c'est une question importante que devra décider le directeur général des Postes qui a administré avec tant de succès ce ministère. Si mon honorable collègue peut opérer cette réforme et nous donner cette distribution nous en serons bien heureux ; cependant, on n'avancera pas l'exécution de ce projet en votant pour la motion maintenant soumise à la Chambre. Il est fort possible que certains députés croient opportun d'établir un hôtel des postes à Bowmanville ; alors pourquoi ne voteraient-ils pas cet item, tout en étant partisans du système de la distribution postale gratuite dans nos campagnes ? Si le coût de ce service ne dépassait pas le montant dépensé annuellement pour tous les bureaux de poste de second ordre répandus par tout le pays, ou encore, s'il nous coûtait six fois ce montant, on n'éprouverait aucune difficulté à mettre ce projet à exécution. Mais on ne saurait arriver à un résultat pratique en confondant deux choses qui s'excluent mutuellement. La Chambre comprendra l'inopportunité de l'attitude prise par l'honorable député d'York-est, si celui-ci ne se rend pas compte du fait par lui-même.

M. BROCK : Les ministres sont responsables eux-mêmes de toute cette discussion. Si l'honorable ministre des Finances avait mis toute sa grande habileté à répondre à la question raisonnable que lui posait l'honorable chef de l'opposition, quant au principe qui servait de règle au gouvernement pour toutes ses constructions de bureaux de poste à même les deniers publics, ce débat n'aurait pas eu lieu. Voici ce que nous voulons savoir : le gouvernement sui-il un principe déterminé dans toutes ces entreprises et, dans l'affirmative, quelle est cette règle ? Quant à ce crédit de $15,000 pour la construction d'un hôtel des postes à Bowmanville, je ne le combattrai point.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pourtant ce que fait mon honorable ami en appuyant cette motion.

M. BROCK : Je parle de la question de principe. Je ne m'oppose pas à ce qu'on bâtisse cet édifice, mais j'insiste pour obtenir une déclaration du principe sur lequel s'appuie le gouvernement pour faire ces travaux. Le ministre des Finances compte sur l'appui des partisans du gouvernement qui sont prêts, sans doute, à voter contre cette proposition établissant la distribution postale dans les campagnes ?

Quelques VOIX : Non.

M. BROCK : Mais je dis au gouvernement qu'il commet une erreur en ne se rendant pas à la demande si juste de l'honorable chef de la gauche. Ce dernier s'adresse au gouvernement pour savoir en vertu de quel principe on dépense les deniers publics à construire des bureaux de poste ici et là, par tout le pays.

L'ORATEUR SUPPLEANT : J'appelle l'attention du comité sur la nature de cet amendement qui, à mon sens, est contraire aux règlements. En effet, par cette proposition, on demande au comité de faire rapport sur un sujet dont il n'a été nullement question. Cet amendement n'a donc aucun lien avec la question discutée, et il est contraire aux règlements.

M. INGRAM : Comme on a permis à d'autres députés de discuter ce sujet, on souffrira peut-être que j'ajoute quelques mots aux discours déjà faits. L'honorable député d'York-est a présenté une motion concernant la distribution postale gratuite dans nos campagnes. Je suis prêt à appuyer cette proposition, je crois que c'est un pas dans la bonne direction. Je dirai, cependant, qu'il est un autre point de cette question qu'il ne faut pas perde de vue. Nous avons dans Ontario de petites villes et des villages considérables qui fournissent de gros revenus au ministère des Postes. On trouve à ces endroits un grand nombre de manufactures, mais on n'y fait pas de distribution postale gratuite. Je pourrais citer nombre de ces villes et villages, entre autres Woodstock, que représente ici l'honorable ministre des Travaux publics, Sainte-Catherine, Sault Sainte-Marie, Peterborough, Brockville, Berlin, Guelph, Stratford, Saint-Thomas, Chatham et Windsor. Ces villes sont toutes importantes, et l'on sait très bien que les ouvriers employés dans les fabriques établies à ces endroits trouvent tout à fait incommode de se rendre aux bureaux de poste, aux heures de distribution. J'espère donc que le gouvernement, en étudiant à fond cette question du service postal gratuit, verra aussi à appliquer ce système dans les villes et les villages dont je veux parler. Quant à ce sujet lui-même, bien que vous ayez, M. l'Orateur-suppléant, décidé que cette motion n'était pas conforme aux règlements de la Chambre, je veux déclarer que j'appuie cordialement la proposition de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), parce qu'elle est de nature à nous avancer d'un pas dans la bonne direction.

Le ministre des Finances a fait de grandes louanges du directeur général des Postes pour l'administration de son ministère. Se-

lon moi, l'honorable gentleman (M. Fielding) ferait bien d'insister auprès de son collègue, sur l'opportunité d'envisager cette question du service postal gratuit au seul point de vue des recettes ou des dépenses. Les districts dont la population est dense, pourraient jouir des avantages du système proposé, même si la mise en vigueur de ce dernier devait entraîner une dépense considérable. Notre population est assez intelligente pour ne pas faire de reproche à l'honorable directeur général des Postes, si les revenus de son ministère diminuent, pourvu qu'on accorde au peuple les avantages de cette réforme.

M. NORTHRUP : C'est le point soulevé par l'honorable chef de l'opposition, qui a donné lieu à cette longue discussion. Il est très important, en effet, que le gouvernement nous fasse connaître le principe qui l'engage à demander de lui voter ces crédits. J'ose croire qu'on pourrait trouver une règle que les ministres accepteraient et qu'approuverait le peuple. Grâce à ce principe, ceux qui occupent les banquettes ministérielles ne seraient plus importunés par leurs amis ; cette règle serait si parfaite que tout parti arrivant au pouvoir, ne voudrait s'en départir. Voici le principe que je soumets : le gouvernement, en distribuant les deniers publics, devrait agir comme le font les fidéicommissaires dans le placement de l'argent des particuliers, dans des circonstances semblables. Laissons le gouvernement bâtir un édifice public dans tout endroit où le volume des affaires est tel qu'un particulier, agissant comme fidéicommissaire, aurait raison de construire un bâtiment pour l'expédition de ses affaires. Mais que le gouvernement suive l'exemple de cet homme d'affaires à l'égard des localités où ce particulier ne juge à propos de se construire des bureaux. Les membres de la droite ne doivent pas perdre de vue que, lorsqu'un item est inscrit au budget pour la construction d'un édifice dans une ville de 2,000 à 3,000 âmes, le ministre se voit accablé de demandes de la part des partisans du gouvernement qui réclament les mêmes faveurs. Ceux-ci le laisseraient tranquille, si ce n'était l'encouragement qu'ils reçoivent en voyant de tels crédits inscrits au budget. Le pays exige que nous pratiquions l'économie.

Les membres de la gauche ne s'opposent pas spécialement à ces item pour la construction d'un hôtel des postes à un endroit où à un autre. Mais nous ne pouvons—et c'est aussi le cas des partisans du gouvernement—donner un vote intelligent sur ces matières, à moins qu'on applique un principe quelconque. Dès que le gouvernement aura énoncé cette règle, quelle qu'elle soit, nous pourrons étudier ces questions d'une manière intelligente ; mais, en attendant, la Chambre marchera à tâtons, n'ayant rien pour se guider. Quand nous examinons ce qui se passe dans le pays et les sommes qu'on dépense dans la construction de ces édifices publics dont plusieurs sont inutiles, lorsqu'on voit qu'on veut bâtir à un certain endroit un hôtel des postes dont le coût d'entretien s'élèvera chaque année, à $2,000, alors que, d'après la déclaration faite à la Chambre, le service actuel ne coûte que $150, j'ose dire qu'on rencontrera très peu de membres de la droite qui seraient prêts à défendre cette politique devant leurs électeurs. Nos adversaires semblent croire que le peuple devant lequel il leur faudra expliquer ce crédit, se limite à la population d'Alexandria et de Bowmanville. Mais il y a cinq millions d'habitants dans ce pays, tous intéressés à connaître la raison de la dépense d'un seul dollar faite par le gouvernement. C'est à eux que les membres de cette Chambre doivent expliquer pourquoi ils ont appliqué à tort ou à raison, les deniers publics à telle ou telle entreprise. Si les ministres voulaient poser un principe—tant pis pour eux si ce principe est mauvais—en vertu duquel se ferait la distribution des deniers publics, s'ils abandonnaient cette coutume qui consiste à faire exécuter des travaux ici et là, suivant l'influence ou le prestige personnel de tel ou tel député, cela serait à leur avantage et à celui du pays.

Clinton—Hôtel des postes, $8,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre devrait nous indiquer le coût du service actuel et l'augmentation des dépenses nécessitées par la construction de ce bâtiment.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons actuellement $200 de loyer par année et $36 pour le loyer du bureau de douanes, soit en tout $236. Il m'est impossible de dire au comité ce que sera l'augmentation des dépenses. Cependant, si le directeur de la poste loge dans cet édifice, on ne lui accordera que $100 tout au plus, suivant la pratique établie par le ministère. Ainsi la différence entre la dépense actuelle et l'intérêt sur le montant dépensé pour la construction de cet édifice, sera probablement de $100. Il faut aussi tenir compte de ce qu'on dépensera probablement de temps à autre en réparations à cet édifice.

M. HENDERSON : Je me rappelle que, lors du débat sur la construction de cet hôtel des postes, le ministre des Travaux publics d'alors (l'honorable M. Tarte) nous informa que l'hôtel des postes à Clinton serait construit d'après un nouveau système qu'il avait approuvé. L'honorable gentleman voulait construire des bâtiments plus modestes, mais en plus grand nombre. Tous les ans, j'ai prôné l'idée que, au lieu de dépenser $30,000 dans une ville située dans un comté qui contient quatre ou cinq petites villes, on devrait diviser ce montant et construire dans chacune de ces villes, des bâtiments dont le coût ne serait pas élevé, et où l'on pourrait installer convenablement des bureaux de poste. Ces édifices serviraient aussi de logement aux directeurs de la poste. Et je citais comme exemple le comté

de Halton où l'on trouve cinq villes et villages constitués en municipalités. Si l'on accordait $5,000 à chacune de ces villes ou à chacun de ces villages, en faisant une retenue de $1,000 pour l'achat du terrain—car je ne crois pas au principe qui consiste à faire acheter ces emplacements par les municipalités au nom du gouvernement—cette somme suffirait à la construction dans chaque endroit, d'un bâtiment convenable. J'ai parlé de Halton parce que, si l'on s'en tenait à la règle qu'il faut de gros revenus et une population considérable pour obtenir ces édifices, ce comté ne pourrait réclamer cet avantage. En effet, on n'y trouve et on n'y trouvera de longtemps aucune ville dont la population dépasse 1,700 ou 1,800 âmes. A chaque session, j'ai insisté sur ce point auprès du ministre des Travaux publics d'alors, et je croyais l'avoir enfin converti à mes idées. Il ne m'a fait aucune promesse et ne s'est pas engagé à m'accorder ce que je lui demandais pour le comté de Halton que j'ai l'honneur de représenter ici ; mais il m'a déclaré qu'il appliquerait ce principe d'une manière générale. L'honorable gentleman (M. Tarte) a dit à la Chambre qu'il suivrait ce système dans le cas de cet hôtel des postes à Clinton ; ce bâtiment, en effet, ne devait pas coûter cher, et l'on y logerait le directeur de la poste qui pourrait ainsi en avoir le soin ; de cette manière on éviterait toutes les dépenses considérables d'entretien, dépenses dont on a parlé alors. Je puis dire aussi que, il y a plusieurs années, non pas dans cette Chambre, mais ailleurs, j'ai discuté cette proposition avec le ministre des Travaux publics actuel (l'honorable M. Sutherland). L'honorable gentleman s'est montré favorable au système que j'ai proposé. L'honorable ministre se rappellera, sans doute, qu'il m'a laissé entendre que cette idée était raisonnable et juste, et que c'était le seul système à adopter pour accorder à certains comtés d'Ontario leur juste part des deniers publics. Tout en constatant que le ministre des Travaux publics a, dans le cas de Clinton, agi de manière à nous démontrer qu'on peut construire à un prix modéré, un bâtiment public bien aménagé, suffisamment grand pour une ville de 2,000 ou de 3,000 âmes contenant des pièces pour le directeur de la poste, et pour lequel on n'a pas besoin des services d'un gardien, j'ai le regret de constater que, chaque année, on nous demande des crédits supplémentaires pour cet hôtel des postes de Clinton. Je regrette que nous en soyons revenus à l'ancien système de construire un édifice dispendieux dans une petite ville, système condamné, ainsi qu'on l'a prouvé ce soir, par les libéraux eux-mêmes, alors qu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. Il me fait peine de constater que la réforme approuvée par l'ex-ministre des Travaux publics a été mis de côté, qu'on a abandonné l'idée d'établir des bureaux de poste convenables dans nombre de villes et de villages importants du Canada. Je vois avec chagrin que sous ce rapport, nous ne sommes pas plus avancés qu'il y a cinq ans, et qu'il n'y a pas d'espoir d'obtenir des bureaux de poste ou d'autres édifices publics dans nos petites villes.

Je demanderai au ministre de nous dire s'il va s'en tenir au système énoncé par l'ex-ministre des Travaux publics, et pourquoi il n'a pas cru mettre ce plan à exécution.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami apprendra sans doute avec joie que nous avons appliqué, dans nombre de cas, le système qu'il prône depuis si longtemps. Il peut, et c'est probablement mon fait, montrer un trop grand zèle pour tout ce qui se rapporte à cette question. L'honorable gentleman n'ignore pas que la population de Clinton dépasse de beaucoup le chiffre de 2,000 âmes. Le prix de cette entreprise n'est que de $9,500. L'honorable député se rappellera que nous avons prôné la politique qui consiste à ne construire dans les petites villes, que des bâtiments dont le coût ne dépasse pas $5,000. Les hommes d'affaires qui font partie de ce comité, n'ignorent pas que les salaires des ouvriers ont considérablement augmenté depuis deux ou trois ans ; il en est de même du prix des matériaux. Le chauffage, l'ameublement et les autres choses semblables coûtent aussi plus cher qu'autrefois. C'est pour cela que cette entreprise coûtera environ $18,000. Mon honorable ami admettra que, comparé aux édifices pour la construction desquels on a payé $35,000, $50,000 et $80,000 cet hôtel des postes ne nous coûtera pas bien cher. C'est un progrès considérable dans la bonne direction. J'ai discuté, à maintes reprises, avec l'architecte en chef, la nécessité d'adopter un système qui nous permettrait d'ériger des bâtiments publics dans toutes les petites villes, et c'est là la règle que nous allons suivre. Tout en construisant des édifices convenables, nous épargnerons de l'argent, contrairement à ce qui existait autrefois.

M. HOLMES : Je dirai à l'honorable député de Halton (M. Henderson) qui s'est montré si juste dans ses remarques, et aux membres de l'autre côté de la Chambre, que le principe dont on a parlé, et qui concerne le gardien, est strictement observé à l'hôtel des postes de Clinton. J'ai eu le plaisir de faire nommer, il y a quelques mois à peine, un nouveau directeur de la poste dans ma propre ville. Je regrette seulement d'avoir été obligé de prendre un avocat. Il était entendu expressément, qu'on se dispenserait des services d'un gardien. La personne choisie s'est montrée heureuse d'accepter ces conditions. De fait, un grand nombre de personnes auraient aimé habiter l'entresol de cet édifice, si elles avaient pu obtenir cet emploi. Je puis ajouter que les revenus de ces bureaux de poste et de douane s'élèvent à environ $13,000, par année.

M. LENNOX : Je désire féliciter l'honorable représentant de Huron-ouest (M.

Holmes) de son élévation à la position de sous-directeur général des Postes. En effet, il nous a dit qu'il avait, tout récemment, nommé quelqu'un à la position de directeur de la poste, et qu'il a dû choisir un avocat, parce qu'il ne pouvait trouver d'autres personnes aussi capables que ce candidat. Je serais fort en peine, moi-même, d'affirmer qu'on peut rencontrer homme plus habile qu'un avocat. Sans doute, depuis sa nomination au poste de sous-directeur général des Postes, l'honorable gentleman a rendu de grands services dans nombre de comtés ; il a laissé sa trace partout, afin de prouver son dévouement au gouvernement actuel.

Le ministre des Travaux publics dit qu'on a le droit de se féliciter de ce qu'on a fait en ce qui concerne l'hôtel des postes de Clinton, parce que l'entreprise n'a coûté que $9,500. Les estimations prouvent que nous avons voté un crédit de $7,500, l'an dernier, et l'on nous demande encore $8,000 cette année, ce qui fait en tout $15,500. En nous en tenant à ce chiffre, je ne vois aucune raison de se féliciter aussi hautement. Le ministre nous déclare que le coût total de ce bâtiment sera d'au moins $18,000. Lorsque nous aurons voté cette somme, s'il faut en juger par ce qui est arrivé par le passé, on nous demandera encore de nouveaux crédits. On ne doit donc pas espérer qu'on pratiquera l'économie dans cette affaire ; on agira comme on l'a fait dans tous les nombreux cas soumis au comité. L'honorable député de Halton nous dit qu'il a insisté auprès du ministre des Travaux publics sur la nécessité de rendre justice aux bourgs et aux villages. Tout nous prote à étudier sérieusement cette question, afin de doter les municipalités des campagnes d'édifices publics convenables, mais ne coûtant qu'un prix modéré. Mon honorable ami a suggéré, à bon droit, que le logement d'un directeur de la poste devrait se trouver à l'hôtel des postes, ce qui nous permettrait de nous dispenser des services des gardiens.

M. RICHARDSON : M. le Président, il serait opportun, à mon avis, d'appeler l'attention du gouvernement sur la pratique suivie par le ministère des Travaux publics. Celui-ci dépense des sommes considérables pour construire dans des bourgs qui n'étaient hier que de simples villages, des édifices trop dispendieux, d'un style trop monumental pour les fins auxquelles on les destine. C'est ainsi qu'on commet une injustice manifeste à l'égard des cultivateurs dont plusieurs sont obligés, pour avoir leur courrier, de parcourir deux, trois ou quatre milles. Et l'on gaspille l'argent dans la construction d'édifices plus magnifiques qu'utiles. Si l'on accorde des faveurs à des villes dont la population est de 2,000 âmes et plus. Je réclame le même privilège pour une ville de mon comté, la ville de Durham. J'appui, toutefois, tout mouvement dans le sens indiqué dans la motion de l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Je suis en faveur de la distribution postale gratuite. La mise en vigueur de ce système coûtera sans doute fort cher, et le ministère ne saurait opérer cette réforme partout, dès le début. Cependant, on devrait tenter l'expérience, afin de pouvoir constater quel montant il faudra dépenser pour établir ce système par tout le pays. Je crois qu'il est absolument nécessaire de prendre les moyens de faire connaître notre désapprobation de cette pratique qui consiste à construire des édifices plus coûteux qu'utiles.

M. INGRAM : Si je comprends bien la question, on a voté d'abord $5,000 pour ce bâtiment. Maintenant, on nous parle d'une entreprise du coût de $9,500. Quand cet édifice sera terminé, nous aurons dépensé environ $18,000. L'an dernier, j'appelais l'attention du ministre des Travaux publics sur l'état de choses qui prévaut dans la construction de ces édifices. J'ai demandé alors si l'on employait d'autres architectes que ceux du ministère pour préparer les estimations, les plans et devis de ces bâtiments. Si le ministre avait retenu les services d'un architecte étranger au ministère, cet homme aurait fait des calculs plus approximatifs et n'aurait pas estimé à $5,000 ou $6,000 le coût de la construction d'un édifice qui, nous dit-on aujourd'hui, doit coûter 18,000. On trouverait difficilement un particulier qui administerait ses affaires de cette façon. On ne peut donc s'étonner d'entendre les membres de la gauche critiquer des crédits semblables, quand ils constatent que le chiffre de ces items est trois fois plus élevé que la somme mentionnée d'abord. Il est grandement temps de tenter un effort pour mettre fin à ce mal envahissant, c'est bien là le mot. Si la ville de Clinton a le droit d'avoir un édifice public, dans l'intérêt de sa population, pourquoi le ministre des Travaux publics ne s'est-il pas adressé à un architecte ayant assez de courage pour dire si l'edifice en question doit coûter $5,000 ou $10,000 ? Au lieu de venir ici avec des calculs semblables, le ministre devrait être prêt à dire exactement ou à quelques centaines de dollars près, le montant que doit coûter un bâtiment public dans une ville comme Clinton. Je dénonce énergiquement cet état de choses qui se continue d'année en année. On a consacré à la discussion de tous ces crédits, plus de temps qu'on en a donné aux autres questions. Je ne blâme pas l'honorable ministre des Travaux publics, car ce mal existe depuis longtemps, il a toujours été aussi odieux. L'honorable ministre n'a pas inauguré ce système, mais j'espère que, vu ses bonnes dispositions habituelles, il fera tous ses efforts pour mettre fin à cet état de choses. En agissant ainsi, il méritera les louanges même des membres de la gauche.

M. SPROULE : Cet édifice servira-t-il d'hôtel des postes et de bureaux de douanes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Je trouve le compte suivant dans le rapport de l'auditeur général, page V—100 :

Potter, F. A., Potter, D., et Moore, T., exécuteurs testamentaires de feu Anne Moore, pour achat de terrain, $2,500.

Est-ce là le coût de l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le prix que le ministère a payé pour ce terrain.

M. INGRAM : Nous lisons encore :

Weatherald, T., arpentage, etc., $31.80.

Qui est ce gentleman ?

M. HOLMES : C'est l'arpenteur conservateur de Goderich.

M. INGRAM : Et plus loin:

Imprimerie de l'Etat, $69.08, annonces, $152.89, $221.97.

Cete somme de $69.08 a-t-elle servi à payer les annonces préparées par l'imprimerie de l'Etat, ou si on l'a payée à quelqu'autre imprimeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sagit du compte de l'imprimeur de l'Etat. Il doit être question des plans et devis.

M. INGRAM : Je trouve l'item suivant :

Annonces, $152.89.

L'honorable ministre veut-il nous dire quels sont les journaux qui ont publié cette annonce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en ai pas ici la liste.

M. INGRAM: L'honorable gentleman nous la soumettra-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec grand plaisir.

M. INGRAM : Voici un autre compte :

Voyage des fonctionaires : L. F. Taylor, avance par chèque 960, $25.

Qui est ce monsieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'architecte du ministère qui a surveillé les travaux.

M. INGRAM : Je trouve plus loin :

Honoraires d'avocat, James Scott, $34.

On aurait consulté M. Scott relativement aux plans, devis, etc.

M. HOLMES : Relativement au transport de la propriété en question.

M. INGRAM : A-t-on retenu les services d'un autre architecte à Clinton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est le ministère qui a fait toute la besogne.

M. INGRAM : A la dernière session, j'ai soulevé cette question de l'emploi d'architectes ; je crois, et c'est là aussi ce qu'indique le rapport de l'auditeur général qu'il a environ dix architectes employés par le ministère des Travaux publics. Je déclare à l'honorable gentleman que cette coutume de retenir les travaux de construction et de réparations des édifices publics, n'est pas avantageuse au pays. L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre sur ce sujet, et j'ai mentionné ce qui s'était passé lors de la construction de plusieurs édifices, dans tout le pays. J'ai fait remarquer qu'on avait payé de fortes sommes à des contremaîtres qui, en vérité, étaient des architectes demeurant aux endroits où l'on bâtissait ces édifices. Voici les abus créés par ces personnes relativement à la construction des bâtiments publics : ils reçoivent, par jour, comme contremaîtres des travaux, des appointements variant de $2.50 à $7 ; les architectes reçoivent ces appointements de tant par jour dans toute l'étendue du Canada ; ils ont donc intérêt à retarder les travaux de construction des édifices publics. Avec ce système il faut, pour terminer ces travaux, deux ou trois fois plus de temps qu'il n'est nécessaire. On devrait faire disparaître cet abus. Il vaudrait mieux pour le ministère avoir ses propres architectes, ou, s'il est obligé de retenir les services d'autres architectes, payer à ces derniers tant par 100 sur le prix de l'entreprise. La manière dont on a construit le dépôt d'armes dans la ville que j'habite, est une honte. On a employé deux ou trois hommes à cet ouvrage de temps à autre, tandis que, si on avait payé des appointements raisonnables à un architecte, il aurait poussé les travaux de construction et forcé l'entrepreneur à employer un plus grand nombre d'ouvriers ; cette entreprise aurait été terminée plus tôt, et les appointements de l'architecte auraient été moins élevés. Je n'impute aucun blâme au ministre actuel, parce qu'il vient d'être appelé à la tête de ce département; mais je dis que ce système existe depuis longtemps et qu'il serait temps d'y mettre fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Autant que faire se pouvait, j'ai adopté comme principe de m'adresser à un architecte qui demeure à l'endroit où se font ces travaux publics, pour connaître le prix qu'il exigera pour la construction de tel ou tel édifice. Je crois que cette règle est juste, que son application nous épargnera de fortes dépenses de deniers et rendra le service plus efficace. L'honorable gentleman (M. Ingram) se rappelle, comme moi, la construction d'un édifice public à Saint-Thomas. Ces travaux traînèrent durant plusieurs années, et l'on avait même nommé un gardien en permanence. Il nous faut éviter ces abus et nous efforcer de faire mieux.

L'honorable M. TARTE : J'ai tenté, à plusieurs reprises, d'employer des architectes résidant sur les lieux pour la préparation des plans de certains édifices publics, mais sans succès, la plupart du temps. L'expérience

que j'ai acquise au cours des six années que j'ai passées à la tête du ministère des Travaux publics, me porte à dire qu'il vaut mieux que les plans soient préparés ici, à Ottawa. Mon honorable ami (M. Ingram) ne doit pas perdre de vue que le ministère limite toujours le temps où doit se faire telle ou telle entreprise ; on ne peut donc prétendre que le fait de retenir les services d'un contremaître à $2 ou à $3 par jour, soit de nature à retarder l'exécution de ces travaux. J'ai déclaré, à la dernière session, qu'il était de mauvaise politique, à mon point de vue, de dépenser tant d'argent dans la construction d'édifices publics considérables, et je n'ai pas changé d'opinion depuis. D'autre part, toutefois, il faut bien se convaincre que les progrès du pays sont bien rapides, et que tous ces édifices ne sont pas bâtis pour une couple d'années seulement, mais pour au moins cinquante ans. Ce serait manquer de prudence et de sagesse que de ne pas nous s'occuper de l'avenir. Je dirai à l'honorable ministre des Travaux publics, que, si j'étais à sa place, je resterais assez indifférent à ce qui se dit ici au sujet de la construction de ces édifices—" tempora mutantur et nos mutamur cum illi," le temps change et nous changeons avec lui. L'honorable ministre pourrait trouver dans les casiers de son département plus de 500 demandes concluant à ce que l'on construise des édifices publics. Je ne suis peut-être pas aussi habile que mes honorables amis de la gauche à saisir la direction du sentiment public, mais je sais que, depuis dix ans, on n'a cessé de répéter dans cette Chambre que nous ne construisons pas assez d'édifices publics, et, de la gauche comme de la droite, il est venu au ministère des Travaux publics des centaines de requêtes demandant qu'on en construise. Si le public n'en veut pas, le gouvernement, de son côté, n'a pas grand intérêt à en construire ; je sais par expérience qu'il se fait avec cela plus d'adversaires que d'amis. Ce pays peut compter sur un brillant avenir ; nul ne saurait dire de combien de milllions il sera riche dans une douzaine d'années, ni quelle sera alors la population de telle ou telle ville. Je demanderai au ministre des Travaux publics de ne pas trop se laisser impressionner par les reproches qui se font de chaque côté de la Chambre chaque fois qu'il s'agit de la construction d'un édifice public bien qu'il doive, dans tous les cas, concilier son action avec les exigences de l'économie.

M. INGRAM : Sans vouloir me plaindre injustement de la construction d'édifices publics, je demanderai à n'importe quel membre de cette Chambre s'il mettrait plus d'un an à construire un édifice de $30,000, après avoir décidé d'en construire un. Il ne devrait pas lui falloir, pour cela, plus de six mois. Alors qu'est-il besoin d'employer un contremaître des travaux à la journée, et de le payer fort cher durant le si long délai que semble demander, aujourd'hui, la construction de ces édifices?

L'honorable M. TARTE : Sans un contremaître des travaux, l'édifice laisserait à désirer.

M. INGRAM : Il faudrait un temps limité.

L'honorable M. TARTE : Il est nécessaire qu'il y ait un bon contremaître des travaux et qu'il soit tout le temps à son poste, sans quoi l'ouvrage serait gâché.

M. LANCASTER : La construction de l'édifice dont il s'agit a-t-elle été surveillée par un contremaître des travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Je crois que mon honorable ami (M. Ingram) a dit que, dans le cas où nous pourrions faire un arrangement avec un architecte de l'endroit, celui-ci devrait toucher un percentage sur la valeur des travaux. Je reconnais l'excellence de ce principe et je m'en suis inspiré dernièrement dans plusieurs cas. Nous aurions grandement tort d'accorder une entreprise et de ne pas faire surveiller les travaux comme il convient.

M. LANCASTER : Qui était le contremaître des travaux dans le présent cas et quels étaient ses appointements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était M. Henry Stevens. Il était employé pour le prix de $3 par jour—c'était peut-être moins que le prix ordinaire.

M. LANCASTER : Quel est son état ?

M. HOLMES : Entrepreneur et constructeur de bâtiments.

M. BROCK : L'honorable député (M. Tarte) vient de nous dire que nous ignorons jusqu'à quel point ce pays se développera. C'est précisément pour cela que je tiens tant à ce que nous soyons économes et prudents. Il y a 45 ans que je fais affaires dans Ontario, et je puis vous dire que vous seriez fort surpris de voir combien peu de progrès les villes et villages de cette province ont faits depuis 20 ans. Leur population diminue constamment par suite de l'émigration vers le Nord-Ouest et vers les villes plus considérables. Le progrès des affaires exige, aujourd'hui, qu'on se groupe et non pas qu'on s'éparpille. Le gouvernement actuel semble avoir pris pour principe de distribuer ses faveurs dans tout le pays. Je suis d'avis qu'il ferait mieux d'agir autrement et de construire un bon édifice là où il en faut un réellement, que de donner, comme il le fait, de faibles sommes aux différents villages qui n'en ont pas vraiment besoin. Le service des postes et des douanes s'est aussi bien fait par le passé qu'il se fera à l'avenir dans ces nouveaux édifices. Si le Canada doit avoir une population immense, il ne s'ensuit pas qu'il faille doter les petits villages et les villes de la Nouvelle-Ecosse, de Québec et d'Ontario d'édifices qui seront une source continuelle de dépenses qui nous empêche-

rons de consacrer de plus grands efforts au développement du Nord-Ouest et des grandes cités.

On a beaucoup appuyé sur le fait que Toronto avait reçu une somme considérable. Etant donné l'importance de cette ville sous le rapport du commerce, je prétends que, toute proportion gardée, elle est très loin d'avoir reçu du gouvernement autant de faveurs que bien des petits villages.

J'ai le plus grand respect possible pour les opinions, l'énergie et le courage de l'ex-ministre des Travaux publics, mais je ne voudrais pas l'approuver dans toutes les dépenses qu'il a faites et entreprises non seulement pour des édifices publics, mais pour les canaux, chemins de fer, havres et quais. Nous avons dépensé des sommes considérables qui n'auront aucun résultat parce qu'elles ne peuvent pas en avoir, et je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics de se défier de la pression que ses amis ou toutes autres personnes feront sur lui pour l'engager à dépenser des sommes considérables dans les villes et les villages d'Ontario. Je parle en homme qui fait commerce dans ces endroits. Je ne m'occupe ni de leurs opinions politiques ni de leurs suffrages. Je suis ici pour exprimer seulement ce que je pense et ce que mon expérience me dit être juste sans m'occuper de l'effet de mes paroles sur la politique ou les élections, et je dis que si nous dépensons ainsi des centaines et des milliers de dollars dans la province d'Ontario, nous regretterons peut-être un jour, lorsque la vague de prospérité sera passée, de n'avoir pas employé notre argent d'une autre manière. Vous m'excuserez si je parle aussi longtemps, mais je veux vous dire ce que pense un homme qui est dans les affaires. Je sais que les temps sont prospères et que le gouvernement reçoit plus d'argent qu'il n'espérait, mais c'est justement le temps où il faut faire des épargnes. Ce n'est pas lorsque les temps sont durs, que les affaires sont mauvaises et que l'argent est rare qu'il faut penser à l'avenir, mais lorsque l'argent est abondant, lorsque le peuple est plein d'espoir, et c'est pourquoi je vous avertis que vous faites un faux pas en vous conduisant comme vous le faites, et vous vous tromperez encore davantage si vous vous laissez entraîner par l'ex-ministre des Travaux publics dans des dépenses qui ne sont pas justifiables.

L'honorable M. TARTE : Je ne demande pas que l'on dépense de l'argent sans rime ni raison ni que l'on érige des édifices inutiles ici et là. Mais il me semble que nous devrions suivre dans les affaires publiques la même conduite que nous suivons dans les affaires ordinaires. Le pays veut aujourd'hui que nous construisions bien. Mon honorable ami s'est construit lui-même de magnifiques postes d'affaires. Le Canada grandit et il me semble que le gouvernement devrait suivre le courant des affaires. Cela ne veut pas dire que nous devons dépenser de l'argent à droite et à gauche, mais je dis que lorsque nous décidons de construire un édifice public, nous devons le construire bien. Je ne dis rien de plus que cela, et je crois que c'est un principe juste. Mon honorable ami a généralement beaucoup de confiance dans le pays Je l'ai toujours connu pour être bon patriote; il a toujours parlé comme un vrai Canadien. Je ne crois pas me tromper en disant que dans dix ou douze ans la population du Canada s'élèvera à 10,000,000 d'âmes, et si telle doit être notre croissance, comme tout le monde l'espère, agissons en conséquence.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux faire savoir à mon honorable ami le ministre des Travaux publics qu'un journal, grand ami du gouvernement et publié à Owen-Sound, énonce cette politique très franchement. L'article que j'ai devant moi et que je veux lire à mon honorable ami a été écrit pendant la dernière élection à laquelle l'honorable ministre des Travaux publics n'a pas pris une part très active, mais d'autres membres du cabinet y portaient beaucoup d'intérêt. L'article cite des noms que je vais d'abord lire:

Les membres du parlement qui ont pris part dans cette campagne du côté libéral sont le colonel Thompson, d'Haldimand ; C. B. Heyd, de Brant-sud ; R. F. Sutherland, d'Essex-nord, et R. Holmes, d'Huron-ouest, ce dernier étant le seul qui reste dans le comté. M. Joseph Haycock, ex-député de Frontenac, fait aussi une propagande électorale excellente. Mardi soir, l'honorable D. C. Fraser, le géant de Guysborough, et le docteur Macdonald, assistant-orateur des communes, adresseront la parole aux électeurs d'Owen-Sound ; d'autres orateurs sont attendus pendant la semaine.

Je suis heureux d'apprendre par ces lignes que notre estimé et respecté président s'amusait bien alors en compagnie de notre honorable ami de Guysborough (M. Fraser).

L'honorable M. Fielding parlera ici vendredi après-midi, à une assemblée convoquée spécialement pour l'avantage des électeurs qui demeurent en dehors de la ville, et dans la soirée il parlera à une assemblée des citoyens. On s'attend que l'honorable M. Mulock sera aussi dans le comté la semaine prochaine.

Mais ceci n'est qu'un préliminaire. Vient ensuite la partie de l'article dans lequel est proclamée avec beaucoup de franchise et de précision la doctrine que mon honorable ami le ministre des Travaux publics a exprimée avec une grande franchise, mais pas aussi brutale que celle de l'auteur de cet article qui continue comme suit :

Le pays n'a jamais été aussi prospère qu'à l'heure actuelle sous l'habile direction du gouvernement Laurier——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Nous allons voir si les honorables députés vont applaudir autant le passage qui va suivre, particulière-

ment ce qu'a dit l'honorable député de Huron-ouest, qui a donné le signal des applaudissements et qui a saisi l'occasion de proclamer la même doctrine que celle énoncée dans cet article :

——et la ville d'Owen-Sound n'a jamais eu de meilleure occasion que la circonstance présente d'obtenir beaucoup d'argent pour la construction d'édifices publics et pour des améliorations au havre. Il y a des considérations qui ont invariablement beaucoup de poids dans les élections isolées, et qui, en y donnant un soin ordinaire, devraient assurer l'élection de n'importe quel candidat que le parti choisirait.

Ce sont là, je suppose, les sentiments de l'honorable député de Huron-ouest.

M. HOLMES : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis heureux de voir que mon honorable ami est aussi franc que celui qui a écrit l'article. Voici d'autres suggestions que mon honorable ami approuve également sans doute :

Le gouvernement a décidé d'accorder certaines faveurs à notre ville et pour parler bref les électeurs ne peuvent pas mettre en danger les chances qu'ils ont d'obtenir ces faveurs en élisant un adversaire du gouvernement.

Je suppose que tels étaient les arguments dont se servait l'honorable député de Huron-ouest; et peut-être que l'on peut trouver dans le désappointement que le résultat de cette élection a causé, la raison pour laquelle nous ne voyons pas le nom de la ville d'Owen-Sound dans ces estimations budgétaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a d'autres estimations à venir.

M. BORDEN (Halifax): Ah ! je comprends. Mon honorable ami se propose de mettre les sommes promises dans les estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis déjà prononcé en faveur de ces travaux l'année dernière, et j'aurai probablement à les demander encore cette année, si je veux réussir.

M. BORDEN (Halifax) : Cette élection a eu lieu il y a quelques semaines, et mon honorable ami a eu assez de temps pour étudier la question entre l'époque de cette élection et le jour où il a soumis ses estimations budgétaires. Si la raison que j'ai mentionnée n'est pas la raison réelle de l'absence du nom de cette viille dans le budget, je ne puis en découvrir d'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces estimations budgétaires ne sont pas les estimations complètes.

M. BORDEN (Halifax) : Le rédacteur de ce journal tenait évidemment une place très élevée dans les rangs du parti libéral ; il paraissait jouir de la confiance du chef du parti, car il savait d'avance quels orateurs devaient parler, et quelles promesses ils étaient pour faire aux électeurs. Mais pour parler sérieusement, n'est-ce pas un triste état de choses de voir un gouvernement promettre ou refuser à un comté l'argent du public selon que ce comté élit un député libéral ou conservateur. N'est-ce pas là purement de la corruption ? N'est-ce pas là une corruption aussi directe que d'offrir $5 à un électeur pour son vote ? La seule différence est que dans un cas vous corrompez les électeurs séparément, et que dans l'autre vous les corrompez en bloc. L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) est un de ceux qui ont adressé la parole aux électeurs de Grey-nord à la dernière élection. Ce sont les arguments dont il se servait, et il n'a pas nié lorsque je lui ai lu l'extrait du journal ce soir. Si les honorables députés le la droite peuvent trouver une différence entre corrompre les électeurs individuellement et les corrompre collectivement, qu'ils la montrent. L'honorable député de Huron-ouest nous a dit de son siège ce soir, qu'il était permis de faire des appels de ce genre aux électeurs, et que ceux-ci pouvaient voter d'après ces considérations.

M. HOLMES : Il ne faut pas que l'honorable député me montre dans une attitude que je n'ai pas prise. J'ai dit ces choses en badinant, et je ne crois pas que le gouvernement puisse être tenu responsable des écrits d'un journal.

M. BORDEN (Halifax) : Cela apprendra à mon honorable ami à ne pas rire trop vite une autre fois. J'avais compris qu'il affirmait distinctement, bien qu'avec un sourire moqueur, que c'était absolument comme il pensait et qu'on pouvait invoquer des arguments pareils auprès du peuple. Je suis heureux cependant, d'apprendre, qu'il ne croyait pas ce qu'il disait, ou qu'il en est venu à la conclusion qu'il ne pouvait pas convenablement défendre cette prétention. Mais ce n'est pas la première fois que Grey-nord est traité de la sorte. Lorsque le ministre des Douanes s'y est présenté, il y à quelques années, on demanda aux électeurs de considérer s'ils préféraient être traités avec une froide justice et élire un conservateur, ou avec la chaude sympathie à laquelle ils pourraient s'attendre s'ils élisaient le ministre des Douanes. Ce n'est pas la première fois que cet argument est avancé, et il l'a été dans plusieurs comtés. Il concorde exactement avec la politique que le gouvernement a fait connaître ici ce soir et contre laquelle je proteste en ce moment. Je prétends qu'il n'y a aucune différence entre corrompre des électeurs en bloc, et les corrompre individuellement.

M. REID (Grenville) : Je vois, dans un des journaux du soir, une autre preuve que cette politique a été suivie dans Ontario-nord. L'article est intitulé :

LA MARCHANDISE EST LIVREE, PAYEZ-NOUS !

Bracebridge veut que le gouvernement remplisse ses promesses d'élection dans Ontario-nord.

Bracebridge est depuis longtemps le principal endroit de villégiature dans le district de Muskoka, il est situé aussi dans un comté qui a dernièrement rejeté l'ex-ministre des Finances et élu George D. Grant, un ami du gouvernement. A ces deux titres Bracebridge s'attend à des faveurs, et une délégation composée de MM. J. D. Shire, maire, John Thompson, P. Hutchison, G. H. O. Thomas et H. J. Bird est arrivée au Grand-Union pour faire valoir les prétentions de la ville. Elle aura une entrevue avec sir William Mulock et les honorables MM. Sutherland et Paterson cet après-midi, et demandera un nouveau bureau de poste.

Je voudrais demander à l'honorable ministre des Travaux publics s'il a l'intention de faire droit à cette demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas quel est le journal que vient de citer mon honorable ami, mais toute ville est parfaitement dans son droit d'envoyer des délégations auprès du gouvernement pour exposer ses besoins. Cette délégation n'était pas composée de libéraux seulement, mais de libéraux et de conservateurs. Nous avons reçu aussi ces jours derniers des délégations de la ville de Toronto, qui étaient en grande partie des conservateurs très actifs, et auxquelles nous avons consacré beaucoup de notre temps. Pour ma part j'ai toujours consacré le plus possible de mon temps à recevoir des délégations, sans me préoccuper des prédilections politiques des personnes qui les composaient. Quant au projet de construire un bureau de poste à Bracebridge, il en était question bien longtemps avant que l'on songeât qu'il y aurait une élection dans Ontario-nord. Notre regretté ami, M. McLeod, qui représentait Ontario-nord et appuyait l'opposition, faisait valoir les titres de Bracebridge à un édifice public et si l'ex-député de Muskoka (M. O'Brien) était ici, il pourrait dire aussi que cette question était sur le tapis lorsqu'il était membre de cette Chambre, et qu'elle n'a rien eu à faire avec la dernière élection ou l'élection du député actuel. J'ai aussi reçu une délégation à la tête de laquelle était mon honorable ami le député de Muskoka (M. McCormick). Cette délégation se composait de conservateurs et de libéraux, de marchands et de manufacturiers importants, et je suis toujours heureux, lorsque je crois que l'intérêt public le veut, de favoriser les demandes de travaux adressées à un ministère ou à un autre, que ces demandes soient appuyées par un député conservateur ou par un député libéral. Je me souviens qu'à l'époque où le comté que représente aujourd'hui mon honorable ami était représenté par M. Masson, j'ai essayé, autant que mes faibles moyens me le permettaient, de faire reconnaître par l'ex-gouvernement la nécessité d'un édifice public dont cet honorable député demandait à cette époque la construction. Bien que je ne sois pas prêt à dire que, toutes autres conditions égales d'ailleurs, le gouvernement ne sera pas plus disposé à écouter les demandes de ses amis que celles de ses adversaires, pour ma part je demanderai toujours à la Chambre de ne se laisser guider que par l'intérêt public dans le vote de ces crédits. Si aujourd'hui nous demandons des crédits pour un plus grand nombre de comtés libéraux que de comtés conservateurs c'est parce que ces derniers, ayant été pendant longtemps représentés par des députés conservateurs, ils ont obtenu du gouvernement conservateur tout ce qu'ils voulaient avoir, et conséquemment n'ont pas besoin d'édifices publics. Pendant plusieurs années le gouvernement précédent a pratiqué la politique de refuser, excepté dans les cas extrêmes, toutes les demandes des comtés représentés par des libéraux. Pour ma part, je ne suis pas disposé à agir ainsi. Je crois que moins on agira en partisan dans ces questions, mieux ce sera, et qu'il faudrait adjuger toutes les demandes suivant leur mérite.

M. DAVIS : Il est beau d'entendre le chef de l'opposition accuser le gouvernement d'avoir voulu corrompre en bloc les électeurs de tout un comté. Mais a-t-il oublié que pendant dix-huit ans son parti a mis ces moyens en pratique. Je me souviens que l'on est allé jusqu'à promettre l'érection de casernes de police à cheval dans une certaine partie de mon comité, si le candidat du gouvernement était élu, et afin de montrer que l'on était de bonne foi on a fait choisir l'emplacement par un ingénieur et on y a fait transporter du sable. Mais lorsque l'élection fut terminée la pierre et le sable ont été enlevés et rien de plus n'a été fait. Dans une autre circonstance non seulement les journaux ont publié des articles, mais le candidat a dit lui-même ouvertement aux électeurs que s'ils votaient pour le gouvernement ils auraient des casernes valant de $60,000 à $70,000. Le candidat ministériel fut élu, et le gouvernement construisît les casernes. Je me souviens que lors d'une autre élection dans mon comté, on promît aux membres de la police à cheval des scrips et des médailles s'ils votaient pour le candidat conservateur. Les officiers colportèrent ces promesses de casernes en casernes et lurent des télégrammes du gouvernement disant aux soldats de la police que s'ils votaient pour le candidat conservateur, ils recevraient des scrips et des médailles. Ils votèrent en conséquence mais ils n'ont pas encore jusqu'à ce jour reçu de scrips ou de médailles. Ce système a été pratiqué dans tout le Nord-Ouest. Un candidat avait pris l'habitude d'employer l'argument suivant dans ses élections : A quoi vous sert-il, disait-il aux électeurs, de voter pour un candidat de l'opposition?—vous ne pourrez rien obtenir pour votre comté ; si

vous voulez avoir des améliorations ou des édifices publics, ou un poste de police, votez pour moi. Cela m'amuse d'entendre un honorable député parler d'économie lorsque ce même député, il n'y a pas encore deux semaines, était à la tête d'une délégation qui demandait au ministre des Travaux publics de dépenser $250,000 dans la ville de Toronto.

M. BROCK : Pour quel objet ?

M. DAVIS : Peu importe l'objet. L'honorable député (M. Brock) était à la tête d'une délégation qui demandait de dépenser cette somme dans la cité de Toronto. Aujourd'hui il nous dit que le gouvernement ne fait pas bien de dépenser certaines sommes dans de petites villes d'Ontario, parce que ces villes rétrogradent ou sont stationnaires. Mais je crois que les petites villes ont autant de droits que les grandes à une part des fonds publics. Elles contribuent au revenu, et je ne vois pas pourquoi elles n'auraient pas leur part des crédits que nous votons annuellement. Il est tout aussi nécessaire d'avoir un bureau de poste dans une petite ville que dans une grande, et j'espère que le ministre des Travaux publics continuera à protéger les intérêts des petites localités comme ceux des grandes qui ont les moyens d'envoyer auprès du gouvernement des délégations ayant à leur tête des députés influents dans la Chambre des communes.

M. THOMSON (Grey) : Je ne crois pas que le chef de l'opposition (M. Borden) a traité l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) avec justice. Il est vrai que cet honorable député a fait miroiter devant les électeurs, pour les engager à voter pour le candidat libéral, un bureau de poste, une calesèche et autres travaux publics, mais il s'est repenti le dimanche suivant au cours d'une conférence qu'il a donnée devant l'Association Chrétienne des Jeunes Gens dont le sujet était : "Du vrai chemin pour aller au ciel." Je suis heureux de plus d'entendre l'honorable ministre des Travaux publics, nous dire que l'election du candidat de l'opposition dans Grey-nord n'empêchera pas le gouvernement de dépenser de l'argent dans ce comté. Le gouvernement retire de grands revenus de la ville d'Owen-Sound, où il n'y a pas d'édifice public, et où je crois qu'il serait dans l'intérêt du pays et de l'économie d'en ériger. J'ai demandé à l'honorable ministre hier soir de faire savoir à la Chambre quelle somme le gouvernement dépensait en loyers à Owen-Sound. C'est une somme considérable, et je crois que si elle était capitalisée elle suffirait à la construction d'un édifice public splendide. J'espère conséquemment que le ministre ne refusera pas de donner un édifice public à Owen-Sound parce que cette circonscription a élu un partisan de l'opposition.

M. BROCK : L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) vient de m'attaquer en disant que j'étais à la tête d'une délégation qui avait demandé au gouvernement de dépenser $250,000 dans la ville de Toronto. D'abord——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député (M. Brock), veut critiquer quelque chose que j'aurais pu dire——

M. BROCK : Non, je critique ce que l'honorable député de Saskatchewan a dit. Il nous a dit comme le gouvernement précédent était extravagant. Il a blâmé la manière dont l'argent public était dépensé dans son comté, et il a dit que je m'étais présenté auprès de l'honorable ministre des Travaux publics à la tête d'une délégation qui demandait une dépense de $250,000 dans la ville de Toronto. Si ce que l'honorable député nous a dit à propos de pierre et de sable transportés dans son comté pour faire croire à la construction prochaine d'un édifice, est aussi exagéré que ce qu'il a dit de moi, il n'a pas avancé beaucoup la cause du gouvernement. Je puis l'assurer que ce qu'il a dit au sujet de demandes que j'aurais faites au gouvernement pour la ville de Toronto est ridicule et exagéré.

M. DAVIS : Je voudrais poser une question à l'honorable député (M. Brock). Prétend-il qu'il ne faisait pas partie d'une délégation qui est venue demander au ministre des Travaux publics de dépenser de l'argent dans la ville de Toronto.

M. BROCK : Absolument pas. Ou l'honorable député est mal renseigné, ou il affirme délibérément une chose inexacte. J'ai fait partie d'une délégation qui a demandé au gouvernement un octroi de $50,000 pour l'exposition fédérale, cet octroi devant être en grande partie utilisé dans le pays de mon honorable ami (M. Davis) en défrayant le coût du transport des animaux et autres produits que l'ouest enverra à cette exposition.

M. DAVIS : J'ai raison de croire et je pense être bien renseigné, lorsque je dis que l'honorable député (M. Brock) faisait partie d'une délégation qui a demandé une dépense de $250,000, sinon dans les limites mêmes de Toronto, du moins dans le port de cette ville. N'est-ce pas la même chose?

M. BROCK : Je dis que je n'ai pas fait partie de semblable délégation.

M. DAVIS : J'espère que nous pouvons conclure alors que l'honorable député n'approuve pas cette dépense de $250,000.

M. CLARKE : Il me semble que le ministre des Travaux publics a été obligé d'aller bien loin pour justifier quelques-uns des crédits qu'il demande, lorsqu'il a cru devoir parler de la délegation qui est venue il y a quelques jours lui demander de l'argent pour la ville de Toronto.

Une VOIX : C'est l'honorable député de Saskatchewan qui s'est servi de cet argument.

M. CLARKE : Non ; l'honorable ministre (M. Sutherland) avait dit la chose au commencement de la soirée. L'honorable député de Saskatchewan n'était pas à son siège, alors. Mais cela ne fait pas de différence. Si l'honorable ministre des Travaux publics avait été aussi franc qu'il l'est d'habitude dans les explications qu'il donne à la Chambre, il nous aurait dit quelle était la destination des sommes qu'on lui demandait. Un comité, sans caractère politique, à la tête duquel était le maire de Toronto, qui est libéral, est venu demander de l'aide en faveur de l'exposition nationale du Canada. Le maire était appuyé par des gens dont un très grand nombre sont des amis du gouvernement et font partie du bureau de direction de cette exposition. Et que demandait-on ? Je crois que la Chambre conviendra que l'exposition industrielle de Toronto offre aux producteurs les plus grandes facilités qu'ils peuvent trouver dans toute l'étendue du Canada et d'exposer leurs produits avec le plus grand avantage. Pendant les dernières vingt-cinq années l'exposition a rendu de grands services qui n'ont pas été limités à Toronto ou à la province d'Ontario, mais se sont étendus à tout le Canada. Les progrès considérables qu'a faits notre pays, depuis 1878, ont été photographiés pour ainsi dire par cette exposition d'année en année, et lorsque l'on dit qu'une délégation politique est venue demander au gouvernement un octroi de $50,000 comme aide en faveur d'une exposition du Canada cette année, on ne devrait pas oublier de mentionner que l'objet de cet octroi n'est pas de servir les intérêts particuliers de Toronto, mais de donner aux producteurs éloignés le transport gratuit de leurs produits, aller et retour. Ces $50,000 ne seraient employés qu'à payer le transport des articles destinés à l'exposition venant soit de l'est ou de l'ouest du pays, afin que cette exposition puisse remplir encore mieux son rôle éducateur, que l'exposition industrielle de Toronto, qui est certainement la meilleure et la plus complète de tout le continent ; celle où l'on a pu voir réunis le plus grand nombre de produits industriels, miniers et agricoles, montrant ainsi ce que le Canada peut produire. Je crois que la ville de Toronto a rendu service au gouvernement en lui offrant l'avantage, avec le moins de frais possible, d'une exposition, comprenant tout le pays. Combien les citoyens de Toronto ont-ils souscrit d'argent tous les ans pour maintenir cette exposition ? Le gouvernement précédent a donné le terrain en considération d'un loyer nominal de $100 ; mais les citoyens de Toronto ont dépensé plus qu'un demi million dans la construction de bâtiments. Et si le terrain est admirablement situé et bien adapté à une exposition, les citoyens de Toronto ont su en prendre avantage et ont dépensé généreusement pour construire les pavillons et bâtiments nécessaires, et donner ainsi aux exposants tous les avantages possibles. Les bienfaits de cette exposition se sont fait sentir d'une extrémité du pays à l'autre.

Mais l'on accuse la ville de Toronto de demander beaucoup, et que ce n'est pas $50,000 mais $250,000 qu'elle a demandés. Admettant qu'elle aurait demandé $250,000, à quoi aurait-elle employé cet argent ? A développer et compléter nos grandes voies de transport fluviales. Le plus beau port du lac Ontario ne devrait pas être négligé par les prédécesseurs de l'honorable député de même que par le présent gouvernement. Le havre de Toronto a virtuellement été détruit par la grande quantité de limon que charroie la rivière Don le printemps et l'automne et qu'elle dépose dans le havre.

Tous ceux qui sont au fait de la situation savent que c'est un crime national que d'avoir laissé ce port venir dans l'état où il est maintenant, et si une délégation de personnes importantes appartenant aux deux partis politiques vient ici demander au gouvernement de dépenser un peu d'argent pour défaire le mal qui a été fait par les serviteurs du gouvernement, par les commissaires du havre, soutenus comme ils l'étaient par les ingénieurs du gouvernement, Toronto reste dans ses droits en demandant que le remède soit appliqué et que le havre soit creusé à la même profondeur que les canaux. Les meilleures communications par eau que les améliorations du havre de Toronto offriront aux producteurs de l'ouest seront pour eux d'un avantage considérable. Toronto ne demande rien de déraisonnable au gouvernement. Ses citoyens ont fait tout leur devoir en mettant leur ville dans la position enviable qu'elle occupe aujourd'hui; ils ont dépensé sans compter pour faire la ville ce qu'elle est, et je dis qu'ils étaient dans les limites de leurs droits et devoirs, en demandant, non pas comme faveur, mais comme chose due, que le gouvernement dépensât une somme raisonnable dans la ville tant pour donner plus d'ampleur à l'exposition que pour faire de ce havre ce qu'il devrait être. Si le gouvernement avait porté à ce port autant d'attention qu'il en a porté, pour des raisons politiques, à beaucoup d'autres petits ports moins importants, ce serait le plus beau port du lac Ontario, et le commerce de la province comme celui de Toronto et d'autres parties du Canada bénéficierait beaucoup de cette dépense. Toronto ne se laisse pas guider par l'envie, des considérations locales ou égoïstes, et je serais porté à croire que mon honorable ami de l'ouest, qui est si intéressé à la question de transport, appuiera Toronto dans sa demande que le port soit amélioré autant qu'il peut l'être en y dépensant une somme raisonnable, afin de donner aux producteurs de l'ouest l'avantage d'une concurrence dont ils profiteraient si les communications par eau à la tête du lac Ontario étaient ce qu'elles devraient être. Je crois qu'il était indigne de la part de l'honorable ministre des Travaux publics de mêler à cette discussion cette dé-

légation composée d'adversaires comme d'amis politiques qui viennent ici demander certaines subventions, sans en faire connaître la nature et pourquoi on les demandait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami me blâme sévèrement, mais il part d'une fausse information. S'il avait été dans la Chambre et avait entendu ce qui a été dit il ne m'aurait pas critiqué ainsi. Mon honorable ami de Toronto-centre m'a demandé si les citoyens de Clinton avaient demandé la subvention que la Chambre est appelée à voter. J'ai pensé que la critique qu'il fait de ce crédit et des démarches de quelques citoyens de Clinton était injuste, et c'est alors que j'ai dit que les habitants d'autres localités avaient autant de droits de s'adresser au gouvernement que la délégation de Toronto. Mon honorable ami ne devrait pas avoir l'épiderme aussi sensible. Il sait que je lui ai toujours donné mon assistance lorsque j'ai cru que ses demandes étaient dans l'intérêt public. Je ne crois pas que Toronto soit négligé. Je n'ai voulu blesser personne par ma réponse ou dans mes remarques à l'adresse de son collègue au sujet du crédit qui était alors soumis au comité. Ainsi que je l'ai dit, l'année dernière une délégation à la tête de laquelle était l'ex-député est venue exposer au gouvernement les titres qu'elle avait à obtenir de l'aide. Je n'avais pas l'intention de jeter aucun blâme sur mon honorable ami. J'ai dit que tout citoyen avait le droit de présenter une demande et de la faire appuyer par d'autres citoyens de la ville en question. Si mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) nous critique très vivement et très injustement à cause de certaines sommes que nous votons à d'autres villes, il ne doit pas s'échauffer autant parce que nous prenons notre revanche. Nous en avons le droit et pourvu que nous restions dans la limite de nos droits et tant que nous le ferons d'une manière parlementaire l'honorable député ne doit pas se fâcher ni nous semoncer si vertement. J'ai reconnu l'importance de la ville de Toronto autant que lui; il admettra que j'ai toujours défendu activement les institutions et les intérêts commerciaux de cette ville. J'ai fait dans le passé tout ce qui était en mon pouvoir pour aider à son progrès, et je me propose de continuer, dans l'avenir, à me conduire de la même façon comme un homme public doit le faire, sans m'occuper des attaques de mon honorable ami. Je suppose qu'il ne m'a attaqué que parce qu'il voulait combattre le crédit proposé en faveur de Clinton qu'il ne croit pas mériter les mêmes égards qu'une grande ville.

M. CLARKE : Je regretterais de me faire la réputation d'être un criailleur. Que l'on consulte les Débats et l'on y constatera que je ne me suis jamais laissé aller à critiquer de parti-pris les crédits demandés par le gouvernement. Ce que j'ai voulu blâmer dans le cas présent c'est la tentative de mêler la ville de Toronto à ce crédit pour Clinton. J'ai parlé avec le plus grand respect possible des ministres de la couronne. J'ai dit et je dis encore que le ministre des Travaux publics aurait dû être plus franc dans sa réponse à la question très raisonnable de l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) qui voulait savoir quel principe le gouvernement suivait dans l'octroi de ces crédits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il demandait quel crédit particulier j'avais appuyé. La délégation fit d'autres demandes. Si l'honorable député s'était occupé des besoins de Toronto, il saurait que cette ville a demandé trois autres édifices publics.

M. CLARKE : Je sais parfaitement que c'est l'intention du directeur général des Postes de demander la construction de trois succursales du bureau de poste central. J'ai entendu les raisons données par le directeur général des Postes. Si le directeur général des Postes avait été a son siège, nous aurions probablement critiqué la sagesse de construire trois succursales au lieu d'un seul bureau central près de la gare du chemin de fer. J'ai déjà déclaré, il y a quelques années, que nonobstant les connaissances pratiques que le directeur général des Postes peut avoir acquises depuis qu'il est à la tête du ministère des Postes, que le public serait mieux servi par l'établissement d'un bureau central, situé près de la gare principale du chemin de fer, qu'en établissant des succursales en différentes parties de la ville. J'ai écouté avec beaucoup d'attention la réponse de l'honorable ministre à l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) et je regrette qu'il n'ait pas été à son siège lorsque ces crédits ont été demandés. L'honorable ministre a admis bien franchement que les demandes de la ville de Toronto étaient des demandes dans l'intérêt général du pays. Je puis ajouter que la ville de Toronto demande seulement ce qu'elle pense avoir droit d'avoir, et quant au project d'exposition, elle veut simplement que tout le Canada puisse en retirer des bénéfices plus grands encore que ceux qu'il a retirés de l'exposition industrielle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les citoyens de Clinton disent la même chose au sujet de leur demande.

M. CLARKE : J'allais dire que le but pour lequel les $50,000 de l'exposition sont demandées en est un qui mérite l'approbation de cette Chambre, et à l'égard des $200,000 que l'on demande, j'ajoute qu'en les votant, la Chambre ne ferait qu'une réparation tardive des torts causés à la ville de Toronto dans le passé par les ingénieurs du gouvernement. Nous prétendons que l'on devrait faire du port de Toronto un port de première classe, et nous croyons que si cela était fait, non

seulement la province d'Ontario, mais l'est et l'ouest du Canada recevraient de grands bénéfices, vu les plus grandes facilités qui seraient données au commerce et au transport des différentes sortes de marchandises.

M. DAVIS : Je voudrais dire un mot au sujet des plaintes de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke).

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Toute cette discussion est hors d'ordre, et s'écarte entièrement du crédit qu'il s'agit de voter.

M. DAVIS : L'honorable député m'a prêté des opinions que je n'ai pas exprimées. Il a essayé de faire croire——

Quelques DEPUTES : A l'ordre ! A l'ordre !

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Davis) a le droit de répondre à l'honorable député de Toronto-ouest.

M. DAVIS : L'honorable député a insinué que je m'opposais à certains octrois en faveur du port de Toronto, et il a dit que les améliorations qui seraient faites à ce port seraient dans l'intérêt de tout le pays. Je n'ai jamais eu l'intention et je ne me propose pas non plus de refuser de dépenser de l'argent dans le port de Toronto, mais je dirai que si les habitants de la ville de Toronto trouvent bon que le gouvernement dépense de l'argent pour eux, ils ne devraient pas s'opposer à ce que le gouvernement en dépense aussi dans des villes plus petites et dans les districts ruraux.

M. INGRAM : J'ai demandé au ministre de nous renseigner sur les personnes qui ont vendu ces terrains au gouvernement et j'ai nommé :

Potter, F. A. Potter, D. et Moore, T. exécuteurs testamentaires de la succession de feu Ann Moore, achat de terrain, $2.500.

Le ministre a dit que le gouvernement avait acheté le terrain de ces personnes. Est-ce bien exact ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis informé que le terrain appartenait aux administrateurs d'une succession. Il n'y a pas de doute là-dessus, car l'honorable député lit les noms des exécuteurs.

M. INGRAM : De qui le terrain a-t-il été acheté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une succession connue à Clinton sous le nom de la succession Potter.

M. INGRAM : Le ministre ne peut-il nous donner aucun nom ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous avez les noms là.

M. INGRAM : Je n'y comprends rien. Ce n'est pas ce que l'on nous a dit l'année dernière; on nous a raconté une histoire toute différente. On nous a dit que le terrain avait été acheté de M. A. W. Wilkie, qui était un bon tory.

M. HOLMES : M. Wilkie était simplement le locataire de la propriété, qui a été achetée de la succession Potter.

M. INGRAM : Je n'ai qu'à citer les paroles mêmes de l'honorable ministre des Travaux publics.

Nous avons acheté le terrain d'un de nos adversaires, M. A. W. Wilkie. Nous dépenserons plus de $8,000 dans la construction de l'édifice.

De ces deux déclarations, quelle est la bonne ? Je suis porté à accepter celle de l'honorable député de Huron-ouest, vu le fait qu'il a fait preuve d'un si grand esprit religieux, aux congrès des écoles du dimanche tenu à Owen Sound pendant la dernière élection à cet endroit. Je dois dire aussi que le député de Huron-ouest a un bon compagnon dans la personne de Preston, le même qui a chanté à l'école du dimanche à Saint-Thomas pendant la fameuse campagne de corruption à Elgin-ouest : " There is sunshine in my soul ". Je voudrais placer ces deux personnes côte à côte, car elles feraient une excellente paire.

Cobourg—Construction d'un dépôt d'armes.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que le gouvernement ne se propose pas de nous faire siéger toute la nuit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est peut-être un peu déraisonnable de passer notre temps à rien faire. Si mon honorable ami a quelque proposition à faire au sujet de ces crédits, nous pourrions en venir à un entente pour ajourner.

M. BORDEN (Halifax) : Je sympathise beaucoup avec mon honorable ami, car il a rencontré beaucoup d'opposition de la part de ses propres amis, mais nous n'en sommes pas responsables. Je proposerais donc, vu que nous avons déjà adopté trois crédits et que la discussion qu'ils ont provoquée n'est pas inutile, car nous n'aurons pas à la répéter lorsque nous aurons à voter des crédits semblables, que le comité lève la séance et rende compte de ses travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Votons ce crédit et ajournons.

M. BORDEN (Halifax) : Nous laisserons passer ce crédit avec l'entente acceptée par le ministre, que si un député qui n'est pas ici a des observations à faire, il pourra le faire à l'occasion d'autres crédits.

M. HUGHES (Victoria) : Peut-être que l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) nous donnera quelques explications au sujet du congrès des écoles du dimanche.

M. HOLMES : Je le ferai si l'honorable député de Victoria (M. Hughes) veut nous faire une conférence avec projections lumineuses sur Ontario-nord.

M. HUGHES (Victoria) : J'accepte le défi et je pourrai bientôt répandre beaucoup de lumière sur sa conduite dans ce comté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains fort que l'honorable député (M. Hughes) n'ait à son crédit aucun travail dans les écoles du dimanche. Je propose que le comité lève sa séance et rende compte de ses travaux.

La motion est adoptée et, à 11 heures 45 minutes, la Chambre s'ajourne sur la proposition du ministre des Finances.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 26 mars 1903.

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

PREMIERE DELIBERATION.

Le bill (n° 37) relatif à la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—M. Brown.

Le bill (n° 38) relatif à la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest. —M. McCreary.

Le bill (n° 39) tendant à établir de nouvelles dispositions répressives de la cruauté envers les animaux et à modifier le code pénal de 1892.—M. Brock.

QUESTIONS.

CHEMIN DE FER CANADIEN TRANSCONTINENTAL.

M. CASGRAIN :

Le gouvernement canadien a-t-il reçu du gouvernement impérial des représentations touchant l'importance de faire le tracé du prochain chemin de fer canadien transcontinental de façon à ce qu'il soit assez loin de la frontière pour être utilisé pour les fins militaires, et que les communications entre l'est et l'ouest par voie ferrée et télégraphique ne soient pas exposées à être interrompues ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir F. Borden) : Le gouvernement impérial n'a fait aucune représentation de cette nature au gouvernement canadien.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—EMBRANCHEMENT DE LA RIVIERE-OUELLE.

M. CASGRAIN :

1. Combien a-t-on dépensé de la somme de $43,000 inscrite à la loi des crédits. 2. Edouard VII, chapitre 1, pour la " construction d'un embranchement de chemin de fer à partir de la station de l'Intercolonial à la Rivière-Ouelle jusqu'au quai sur le Saint-Laurent " ?

2. L'embranchement en question est-il terminé ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de relier cet embranchement avec un bateau passeur qui ferait le service entre le quai de la Rivière-Ouelle et la rive nord du Saint-Laurent ?

4. Dans l'affirmative, a-t-on fait des arrangements, pour un semblable service avec quelque personne ou compagnie, et dans ce cas, avec qui ?

5. L'établissement de ce service a-t-il été recommandé par écrit par quelque membre de la Chambre des communes, et dans ce cas, par qui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Il a été dépensé jusqu'au 31 janvier 1903, sur l'embranchement de la Rivière-Ouelle, $19,578.08.

2. Non.

3. Oui. Nous nous proposons de prendre les mesures voulues pour l'établissement d'un raccordement de ce genre.

4. Il n'a encore rien déterminé à ce sujet.

5. Il n'est pas d'usage que le gouvernement fasse connaître les noms de ceux avec qui il s'est consulté sur des questions de ce genre.

DOUKHOBORTSES—INSCRIPTION DE HOMESTEADS.

M. WILSON :

Combien les Doukhobortses ont-ils pris d'inscriptions de homesteads dans les Territoires du Nord-Ouest, au cours des années 1900, 1901 et 1902 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir Wm. Mulock) :

Année civile.	Nombre d'inscriptions.
1900	Rien.
1901	62
1902	207
Total.....	269

LOGEMENTS ET COMBUSTIBLE POUR IMMIGRANTS.

M. WILSON :

En prévision d'une immigration considérable au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement a-t-il pris des mesures pour leur procurer des logements et du combustible pour l'hiver prochain ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Le ministère n'est nullement en lieu de croire que les immigrants venant au Canada ne soient pas en mesure de se pourvoir de maisons d'habitation et de combustible.

PELERINAGE DES DOUKHOBORTSES.

M. WILSON :

1. Combien les Doukhobortses ont-ils abandonné de chevaux, moutons et bestiaux à l'automne de 1902 dans le district de Yorkton ?

2. Combien de ces animaux les officiers du gouvernement ont-ils recueillis ? Qu'en a-t-on fait, et combien en a-t-il coûté au gouvernement ?

3. Si les animaux ont été vendus, quel a été le produit de la vente, par qui a-t-elle été faite et que sont devenus ces derniers ?

4. Lorsque les Doukhobortses sont partis en pélerinage du district de Yorkton, à l'automne de 1902, combien en a-t-il coûté pour les faire revenir à leurs établissements, qui a soldé cette dépense et à qui ces fonds ont-ils été payés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) :

1. Le chiffre précis n'est pas consigné dans l'état que j'ai par devers moi; toutefois, il y avait aproximativement 120 chevaux, 95 moutons et 285 bêtes à corne.

2. Les fonctionnaires du gouvernement ont pris soin de 120 chevaux, 95 moutons et 285 têtes de bétail.

3. La vente des animaux a produit $16,-024.25. L'acheteur est C. J. Macfarlane, un encanteur autorisé par le ministère, et le produit de la vente a été déposé en fidéicommis, pour être distribué en secours aux Doukhobortses.

4. Les frais relatifs au pélerinage des Doukhobortses ont atteint le chiffre de $7,-292, et ont été acquittés à même le fonds de fidéicommis. Ces deniers ont été dépensés par les fonctionnaires de l'Etat, et reçu en a été donné par trois chefs des Doukhobortses dûment autorisés à ce faire, à une assemblée spéciale de ces derniers, convoquée dans ce but. On ne nous a pas encore transmis les détails de ces dépenses.

EXPEDITION DE GRAIN DE PORT-ARTHUR ET DU FORT-WILLIAM.

M. HOLMES :

Quelle a été la quantité totale de grain expédiée de Port-Arthur et du Fort-William, au cours de la saison de navigation des années 1901 et 1902, et à quels points ce grain a-t-il été expédié ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable W. Patterson) : Voici l'état des expéditions de grain, des ports ci-après mentionnés, au cours de la période de navigation :

	1901. Boisseaux.	1902. Boisseaux.
Port-Arthur	709,032	6,801,209
Fort-William	13,856,168	29,400,652

Etat circonstancié des expéditions de grain, de Port Arthur, durant les périodes de navigation qui suivent:

	1901. Boisseaux.	1902. Boisseaux.
A Parry-Sound		34,000
Meaford		329,053
Collingwood	45,602	
Pointe Edward	55,919	
Sarnia		56,540
Kingston	272,255	780,389
Goderich	134,682	882,578
Montréal	45,814	229,133
Midland	26,061	1,821,484
Owen-Sound	50,111	362,857
Depot-Harbour	35,000	458,989
Totalité aux ports canad.	665,444	4,955,023
A Buffalo	8,012	1,690,916
Port-Huron	35,576	155,270
	709,032	6,801,209

M. WILSON.

Etat circonstancié des expéditions de grain, du Fort William, durant les périodes de navigation qui suivent:

	1901. Boisseaux.	1902. Boisseaux.
A Midland	2,160,090	6,710,898
Parry-Sound	42,000	
Depot-Harbour	636,000	3,354,382
Owen-Sound	1,809,136	1,080,934
Meaford	100,00	322,588
Goderich	1,179,182	1,866,788
Sarnia	678,000	636,463
Kingston	2,459,570	3,993,522
Montréal	118,000	100,000
Collingwood		31,000
Totalité aux ports canad.	9,181,978	18,096,575
A Buffalo	4,674,190	10,343,319
Port-Huron		960,758
	13,856,168	29,400,652

SOUS-PERCEPTEUR DES DOUANES A TRACADIE, N.-B.

M. WILMOT :

M. E. Bourgeois a-t-il été revoqué de la charge de sous-percepteur de douane à Tracadie, N.-B.? Dans l'affirmative, quand a-t-il été destitué et pour quel motif ? A-t-on porté plaintes contre lui ? Dans l'affirmative, de quelle nature étaient-elles et lui a-t-on donné l'occasion de se défendre ? Qui a porté ces plaintes, et à la recommandation de qui a-t-il été destitué ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. W. Paterson) : M. E. Bourgeois, sous-percepteur des Douanes à Tracadie, N.-B., a été retraité du service douanier, le 1er février 1903, pour raison d'âge, et parce qu'on a jugé urgent de le remplacer à ce poste par un jeune homme plus énergique.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud): Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire rappeler au ministre des Finances qu'il nous a promis hier, de déposer immédiatement sur le bureau un rapport dont j'avais fait la demande.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. S. W. Fielding) : Je n'ai pas promis de faire ce dépôt "immédiatement," mais promptement. Ce rapport sera peut-être déposé aujourd'hui même, ou en tout cas demain.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Est-ce un rapport compliqué et volumineux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BORDEN (Halifax) : On devrait viser à l'uniformité dans ces réponses apportées aux interpellations. Aujourd'hui, le ministre des Douanes a donné une réponse de fort longue haleine à une question posée par un de ses partisans, et il est hors de doute que si un député de la gauche lui adressait pareille interpellation, force nous serait de demander le dépôt d'un rapport. En pareille matière, les députés de la droite et de la gauche, devraient se trouver sur un pied

d'égalité. Il n'y a certainement pas lieu de faire de distinctions odieuses à cet égard ; cela ne tend pas à assurer la prompte expédition des affaires de la Chambre. Sans vouloir faire des récriminations injustes, je dois dire que j'ai souvent observé qu'on fait un tout autre accueil à une question, suivant qu'elle est posée par un député de la gauche ou par un député de la droite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne devrait pas exister de pareilles distinctions, et du reste, je ne pense pas qu'il y en ait. Il ne s'est pas encore produit de retard appréciable au sujet de ce rapport, et il sera déposé sur ce bureau à brève échéance.

M. BORDEN (Halifax) : La question posée par l'honorable député (M. Taylor) demande sans doute une réponse plus courte que celle posée par le député de Huron-ouest (M. Holmes), à laquelle le ministre des Douanes a apporté une réponse ; et cependant, dans le premier cas, force nous a été de demander le dépôt d'un rapport, tandis que dans l'autre cas, la réponse a été donnée sans retard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous apportons autant de bonne volonté à répondre aux questions des députés de la gauche qu'à celles des députés ministériels.

M. BORDEN (Halifax) : Nous serions fort aises qu'on nous en donnât la preuve.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : Il nous faut obtenir ces renseignements des différents ports canadiens, ce qui nous nous efforçons de faire avec toute la rapidité voulue ; et une fois qu'ils auront été transmis nous les communiquerons à la Chambre sans retard. Je ne sache pas qu'il y ait d'autre moyen d'expédier la besogne parlementaire.

TRADUCTION FRANÇAISE DES DOCUMENTS LA CHAMBRE.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) (Texte) : Je désire, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, appeler son attention sur la manière dont la traduction de nos documents est faite.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) (Texte) : Est-ce des " Débats ' que vous parlez ?

M. CASGRAIN (Texte): Non, je parle maintenant des documents de la Chambre. L'année dernière, j'ai eu l'occasion d'attirer l'attention sur ce même sujet, et aujourd'hui, je désire donner un exemple qui prouve jusqu'à quel point cette traduction est parfois défectueuse, pour ne pas dire plus.

J'ai fait inscrire à l'ordre du jour d'aujourd'hui une interpellation se rapportant au service de bateau-traversier entre la Rivière Ouelle et la rive nord du Saint-Laurent. Or, on a traduit le mot " ferry " par bac. Si je relève la chose, c'est que je ne veux pas être couvert de ridicule en laissant croire au public que je me suis servi du mot bac pour désigner le service à être établi entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie. Si on consulte le dictionnaire Bescherelle, on lira ce qui suit : " Bac, grand bateau plat principalement destiné à passer les animaux, les charrettes, etc., d'un bord du fleuve à l'autre, au moyen d'un câble fixé aux deux bords."

M. le PREMIER MINISTRE (Texte) : Où se trouve le texte dont vous vous plaignez ?

M. CASGRAIN (Texte) : En tête de la troisième page de l'ordre du jour d'aujourd'hui.

Il aurait été absolument ridicule pour moi de me servir d'un tel mot pour désigner le service à être établi entre la Rivière-Ouelle et le nord du Saint-Laurent. Je crois donc que ceux qui sont chargés du soin de faire la traduction française devraient apporter plus d'attention à leur travail.

LOI CONCERNANT LES SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

AMENDEMENT PROPOSE.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je propose la deuxième délibération du bill (n° 2) tendant à modifier la chapitre 8 des statuts de 1900, autorisant l'octroi de subventions aux compagnies de chemins de fer. Le chapitre 8 des statuts de 1900 contient une disposition à laquelle je désire faire subir une légère modification. Cette disposition figure à l'article 3, sous-article C, et en voici la teneur :

Sur estimation de l'état des travaux et sur certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'œuvre entreprise et à l'aide accordée, l'état des travaux autorise le paiement d'une somme non inférieure à $60,000.

En pratique, on constate que cette disposition législative tourne au détriment des compagnies de voies ferrées dont les subventions ne dépassent pas le chiffre de $60,000. Une compagnie de chemin de fer, jouissant d'une subvention plus élevée, peut, sur estimation de l'état des travaux, demander une avance prise à même la subvention, et sur rapport de l'ingénieur en chef, elle peut obtenir pareille avance. Mais c'est toute autre chose, quand il s'agit d'une compagnie de chemin de fer, dont la subvention est de $60,000 ou même inférieure à ce chiffre, bien que le chemin puisse être presque complété et que l'estimation de l'état des travaux établisse qu'il ne faudrait qu'une légère somme pour parfaire les travaux ; car, en pareilles circonstances, cette compagnie se trouve dans l'impuissance de demander une avance à même la subvention, sur estimation de l'état des travaux.

Il est évident qu'il y a ici injustice commise à l'endroit d'une compagnie de chemin de fer ne jouissant que d'une légère subven-

tion, et qui se trouve sur un pied d'égalité relativement aux compagnies bénéficiant de subventions plus élevées. C'est pour remédier à cet inconvénient que j'ai présenté ce projet de loi dont l'unique article porte que le chiffre $30,000 sera substitué à $60,000.

M. MONK : Cet amendement s'appliquera-t-il aux compagnies de chemins de fer qui n'ont droit qu'à une subvention inférieure au chiffre de $60,000, ou bien est-il d'application générale?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je dois faire observer qu'en 1898 nous nous sommes départis de la règle établie, régissant le paiement des subventions, et cela en statuant, relativement à la Compagnie du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ainsi qu'à celle du pont Victoria, si je ne me trompe, qui devaient gagner de fortes sommes, et qui ne seraient pas en mesure de compléter leur ligne par sections de dix milles, que nous serions autorisés à faire les paiements sur estimation de l'état des travaux, pourvu que la somme ainsi gagnée ne fût pas inférieure au chiffre de $60,000. Non pas que la totalité de la subvention alors gagnée ne pourrait pas excéder $60,000, mais lorsque la somme ainsi gagnée, sur estimation de l'état des travaux, n'excèderait pas $60,000.

M. MONK : Est-ce de 1900 que date cette disposition législative?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, elle est antérieure à 1900. Elle remonte à 1898, je crois ; car c'est alors que fut passé le contrat du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. A cette même époque, la Compagnie du Grand Tronc construisait le pont Victoria.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer se rappelle sans doute qu'hier il y a eu débat sur cette même question, et que j'ai affirmé que la loi des chemins de fer avait été modifiée de façon à autoriser le paiement de la subvention, sur estimation de l'état des travaux, au fur et à mesure de leur construction. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a alors déclaré que cette disposition législative ne s'est appliquée qu'à la Compagnie du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'honorable député fait erreur.

L'honorable M. HAGGART : Que le ministre consulte le compte rendu du débat d'hier et il verra que mon affirmation est d'une parfaite exactitude.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai cru comprendre que l'honorable député faisait allusion à la modification primitive de la loi, relativement à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à celle du Grand Tronc.

L'honorable M. HAGGART : Voici ce que j'ai affirmé : que la loi des chemins de fer, telle qu'interprétée, autorise le gouvernement à faire des avances, sur estimation de l'état des travaux, et non pas sur achèvement de sections de dix milles. Le ministre a répondu que cela ne s'appliquait qu'au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'était pas là ma pensée.

L'honorable M. HAGGART: La loi en question statue que les subventions par les présentes accordées et toutes subventions jusqu'ici accordées sous l'empire de toute loi du parlement canadien, encore en vigueur, mais non entièrement acquittées, pourront être payées, sur estimation de l'état des travaux et sur certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, déclarant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble des travaux entrepris et à l'aide accordée, l'avancement des travaux justifie le paiement d'une somme non inférieure à $60,000. Cette disposition législative n'a pas l'application que prétend le ministre. Il déclare que cette prescription législative ne s'applique dans le cas où il n'y a pas dix milles de chemins de fer complétés et lorsqu'il a été dépensé $60,000 sur une section qui ne constitue pas une section complète de dix milles. La loi n'a nulle application pareille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas affirmé la chose.

L'honorable M. HAGGART : Il est fâcheux que, lorsque je répète les paroles mêmes que le ministre vient à peine de prononcer, il croit devoir rectifier mon assertion, comme si je m'étais mépris sur le sens de ses paroles. Je laisse à mes collègues le soin de juger si je ne suis pas bien fondé à dire que c'est là l'impression créée sur leur esprit par les paroles du ministre. Il s'est peut-être mal exprimé, mais il n'en reste pas moins acquis que les paiements peuvent se faire sur estimation de l'état des travaux, abstraction faite de la question de savoir si on a complété, oui ou non, une section de dix milles. Le projet de loi à l'étude tend à amender la loi de façon à étendre son application, et cela à bon droit, à des sommes non inférieures au chiffre de $30,000.

M. CHARLTON : La loi vise une classe de compagnies de chemins de fer, d'ailleurs peu nombreuses, auxquelles est accordée une subvention atteignant, ou à peu près, la limite fixée dans ce projet de loi. Ainsi, il se peut qu'un chemin de fer de quinze milles de long ait droit à une subvention de $3,200 par mille.

M. L'ORATEUR : Je désire faire remarquer à l'honorable député que comme il a déjà parlé une fois sur cette question, il ne peut recommencer la discussion qu'avec le consentement unanime de la Chambre.

M. CHARLTON : La subvention a accorder pour un chemin de fer de cette étendue serait d'environ $48,000. Cette somme serait suffisante pour terminer les travaux. On aurait pu faire suffisamment d'ouvrage pour compléter quatorze milles de chemin, sur les quinze, sans que pour cela la section de dix milles le soit. Il se pourrait qu'une somme de $2,000 ou $3,000 serait suffisante pour compléter les travaux, mais la subvention ne serait pas payée par suite de cette disposition, qui ne peut avoir pour but de créer une pareille injustice à l'égard des chemins de fer d'importance secondaire; c'est pourquoi le bill demande simplement à ce que le mot " trente " soit substitué au mot " soixante," afin que ces chemins de fer de moindre importance puissent être traités avec autant de justice que les compagnies plus puissantes. Le but de ce bill est de faire disparaître du statut une disposition qui, tout en étant trop sévère, y a été placée sans mauvaise intention, et nullement dans le but de nuire à l'intérêt public.

M. MONK : Il ne me parait pas sage de modifier le statut de 1900. L'article 3 de cette loi dit que les subventions devront être payées dans deux cas : premièrement, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer. Ceci me parait tout à fait raisonnable. Deuxièmement, sur estimation de l'état des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, attestant, qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise, et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de $60,000 ; ou bien partie de l'un et partie de l'autre ; c'est-à-dire lorsque partie de la section de dix milles de chemins de fer est construite et que partie des $60,000 est gagnée. Ces dispositions me paraissent donner au gouvernement et aux compagnies de chemin de fer une latitude suffisante. Je ne crois pas que la Chambre soit justifiable de réduire ce chiffre de $60,000, surtout si l'on tient compte du fait que l'on abuse souvent des subventions ainsi payées, comme on l'a fait remarquer hier dans cette Chambre. A moins de raisons plus sérieuses que celles alléguées jusqu'à présent par l'honorable minstre, je considère que nous devrons nous en tenir à l'acte de 1900.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'on puisse me considérer comme ayant déjà parlé sur cette question, vu les explications que j'ai fournies ; mais dans le cas où il en serait ainsi, je demande à la Chambre la permission de dire encore un mot au sujet ce bill. Tout en n'ayant aucune objection à l'adoption de la motion de mon honorable ami, et étant bien décidé à ne lui susciter aucun embarras, je crois que la Chambre ferait bien de décider si nous devons continuer la méthode suivie jusqu'à présent de payer des travaux. Je ne vois aucune des objections auxquelles le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait allusion, car je considère que l'intérêt public peut être protégé aussi efficacement en payant sur estimations de l'état des travaux, qu'en payant d'après le plan original. Cependant, il existe, par rapport au ministère, certains inconvénients qu'il faut faire disparaître. On se rappelle qu'en 1898, je crois, on adopta comme coutume de payer les subventions sur des estimations de progrès, sans s'occuper de savoir si les travaux, sur la section de chemin de fer de dix milles, étaient terminés. Il s'agissait du Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, et l'on fit remarquer au gouvernement que, dans une entreprise de cette nature, il était impossible de demander le parachèvement des sections de dix milles avant de payer. Les travaux à exécuter étaient très dispendieux. La compagnie voulait pousser l'ouvrage avec toute la célérité possible, niveler son chemin sur tout son parcours à la fois, si possible, et elle était dans l'impossibilité de faire le nivelage et le ballastage de la voie, ainsi que la construction des gares sur chaque section de dix milles, avec toute la rapidité qu'elle désirait. Le parlement, sur ces représentations, consentit à ce que, pour ces deux entreprises, la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau et le pont Victoria, le gouvernement fut autorisé à leur payer la subvention de $60,000, du moment que ces deux compagnies lui démontrèrent qu'elles avaient dépensé des montants suffisants dans ces travaux pour le justifier de leur payer cette somme. Depuis ce temps, un amendement a été inséré dans la loi générale, et dans certains cas particuliers nous avons payé sur estimations de l'état des travaux, quand les parties intéressées ont réussi à démontrer qu'elles s'étaient conformées aux exigences de la loi actuelle.

La mise en vigueur des dispositions de cette loi offre certaines difficultés. Ainsi, on demande souvent au ministère d'envoyer des ingénieurs faire l'inspection de la voie, puis les demandes de paiement arrivent à leur tour, ce qui occasionne un surcroit d'ouvrage considérable, à tel point que, si la chose devait se continuer, le personnel actruel du ministère serait insuffisant. Plus vous réduisez le montant, plus les inspections sont nombreuses et plus le travail requis pour le paiement de ces subventions s'en trouve augmenté. C'est à cause de cela que nous avons fixé la limite à un montant aussi élevé. Je ne crois pas que le cas actuel soit de nature à nuire aux compagnies ou à augmenter leurs charges. C'est mon intention de faire disparaître cette condition de paiements à l'achèvement des sections de dix milles, comme cela existait auparavant. Je ne m'opposerai pas à l'adoption de ce projet de loi, car même en supposant qu'il deviendrait loi, son existence sera de courte durée, puisque nous devrons revenir à l'état de choses qui existait avant ce changement.

La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Article 1.

M. MONK : Vu la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux, affirmant que tout en ne suscitant aucune objection à ce bill, il est d'avis que l'on devrait revenir à l'ancien mode de paiement des subventions aux chemins de fer, après l'achèvement des sections de dix milles, il me semble qu'il serait plus prudent, avant d'aller plus loin dans la direction que nous avons adoptée en 1900, de renvoyer ce bill devant le comité des chemins de fer, et d'attendre son rapport, avant de prendre aucune décision.

M. CHARLTON : Je regrette de rencontrer de l'opposition de la part de mon honorable ami de Jacques-Cartier sur cette question. S'il connaissait tous les détails, il verrait que cet amendement ne comporte pas une innovation dangereuse, mais est simplement une disposition permettant de traiter avec justice et équité les entreprises en voie d'exécution ou presque terminées, et les placer sur un pied d'égalité, sous ce rapport, avec les corporations plus puissantes. Le fait de rejeter cet amendement aura pour résultat, dans un ou deux cas, de permettre qu'une injustice soit commise à l'égard de certains chemins de fer dont les subventions n'atteignent pas $60,000, mais qui sont presque terminés et en bien meilleure position de demander le paiement de l'argent qui leur est dû, qu'un grand nombre d'autres voies ferrées plus importantes, qui ont demondé le paiement de ces subventions et l'ont obtenu. J'ai présenté ce bill après m'être enquis parfaitement des faits. Je ne crois pas que l'opposition de mon honorable ami soit justifiée, et j'espère que ma demande sera acceptée.

M. MONK : Je ne suis pas prêt à nier que des inconvénients peuvent en résulter dans quelques cas, mais tout fait présager que des subventions considérables vont être accordées durant la présente session, et si le comité doit tenir compte des remarques du ministre des Chemins de fer, il est préférable que nous revenions à l'ancien mode de paiement, après que chaque section de dix milles de chemin est terminée. C'est pour cette raison que, sur une question de cette nature, il serait plus sage d'obtenir l'opinion du comité des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement devrait nous faire connaître sa politique sur cette question. Le projet de loi actuel est un amendement à un principe important contenu dans la loi des chemins de fer, que l'honorable ministre (M. Blair) croit mauvais. Le gouvernement vient en aide aux chemins pour qu'ils soient utiles aux parties du pays qu'ils traversent, ce qui ne peut avoir lieu que lorsqu'ils sont terminés. Dans ce cas, sur quel principe peut-on se baser pour demander au gouvernement d'avancer de l'argent à un chemin de fer qui ne sera peut-être jamais terminé et exploité. Puisque tout le subside peut être payé sans que le chemin soit jamais terminé et exploité. Je ne connais pas quel est le cas particulier que l'honorable député entend protéger au moyen de ce bill, mais il me semble qu'ils ne peut être d'une grande importance. Les estimations de progrès exigent que les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme de $60,000, et il veut réduire ce montant à $30,000. Il est certain que si l'entreprise est quelque peu importante, la compagnie doit être en mesure de la compléter ; et une fois terminée, elle pourra retirer le plein montant de la subvention à laquelle elle a droit. Je suis entièrement opposé à ce que l'on avance de l'argent sur des estimations de progrès des travaux d'un chemin qu'il est possible, ou même probable, de ne jamais voir terminé et exploité. Les travaux préliminaires peuvent avoir été exécutés, le terrain acheté, la voie tracée, déblayée et mise en état de recevoir les rails, et tous ces travaux peuvent permettre à la compagnie de retirer des avances, d'après les dispositions de la loi du chemin de fer, sans qu'elle soit obligée pour cela de terminer entièrement l'entreprise ; et dans un cas comme celui-là, le pays se trouve à perdre l'argent qu'il a ainsi payé d'avance sur des estimations de l'état des travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Il existe, à part cela, une autre raison à laquelle le ministre des Chemins de fer attachera certainement une grande importance. On a dit dans cette Chambre que des subventions accordées à certains chemins de fer actuellement en opération, n'avaient pas été employées à l'usage auquel elles étaient destinées. Je n'ai pas une connaissance personnelle de la chose, mais si cela est vrai, est-ce qu'il ne serait pas du devoir du gouvernement d'énoncer une politique qui entourerait le paiement de ces subventions de précautions encore plus sévères au lieu de les relâcher ? J'ignore quels sont les chemins de fer qui seront soumis au dispositions de ce bill, et quelle est la voie ferrée à laquelle le député de Norfolk (M. Charlton) a voulu faire allusion. Cependant, il est certain que ce qui s'est dit dans la Chambre à ce sujet, depuis quelques jours, devrait nous porter à resserrer les cordons de la bourse, quant à ce qui concerne le paiement de ces subventions, plutôt qu'à les relâcher.

M. MONK : Je propose que le comité recommande que ce bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois faire remarquer à mon honorable ami (M. Monk) que sa motion n'est pas conforme au règlement. Une motion de ce genre ne doit pas se faire quand la Chambre siège en comité.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette motion n'est pas conforme au règlement.

M. MONK : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations, et obtienne la permission de siéger de nouveau.

M. CHARLTON : Je ne combattrai pas cette motion, mais je suis persuadé qu'avant que le comité ait fini de prendre connaissance de ce bill, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) sera prêt à admettre qu'il a fait preuve de trop de zèle dans le cas actuel. Dans tous les cas, qu'on adopte la motion.

L'honorable M. HAGGART : Cette motion n'est pas faite dans le but de tuer le bill, mais simplement pour permettre de demander à la Chambre de renvoyer le bill devant le comité des chemins de fer, pour qu'il y soit étudié de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de ses délibérations.

FOSSES GARDE-BESTIAUX SUR LES CHEMINS DE FER.

M. LANCASTER : Je propose que le bill (n° 6), modifiant l'acte des chemins de fer, soit lu une deuxième fois, et à l'appui de ma motion, M. l'Orateur, je désire faire quelques remarques. Voici la troisième session que je crois de mon devoir d'essayer de faire adopter ce bill par la Chambre. Je dois dire immédiatement, qu'on ne doit m'imputer aucun blâme si ce projet de loi n'est pas encore adopté. A chaque session, depuis trois ans, j'ai discuté le principe de ce bill devant la Chambre et devant le comité des chemins de fer. Je dois avouer que, malgré toute cette discussion, nous ne sommes pas plus avancés qu'au commencement. Dans chaque circonstance, le gouvernement a cru devoir se débarrasser du bill en ayant recours à un moyen détourné, au lieu de se prononcer pour ou contre le principe qu'il contient. Il y a deux ans passés, quand le bill fut soumis à la Chambre pour la première fois, j'ai consenti à le laisser référer au comité des chemins de fer, croyant qu'il y serait étudié d'une manière raisonnable, soumis à la Chambre en temps opportun, et décidé sur son mérite. Je n'ai pas soulevé d'objection dans cette circonstance, croyant qu'il convenait de fournir au gouvernement une occasion de le mettre à l'épreuve. Mais une fois rendu devant le comité des chemins de fer, le gouvernement, appuyé par sa majorité, le renvoya devant un sous-comité, peu nombreux, qui fit un rapport se résumant à dire qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays de l'adopter. Ce rapport fut adopté comme question de forme, d'abord par le comité des chemins de fer et plus tard par la Chambre, en se basant sur la règle reconnue que les rapports des comités doivent être approuvés. L'année dernière ce fut encore la même chose, et quand vint la deuxième lecture du bill, je voulus l'empêcher d'être renvoyé devant le comité des chemins de fer, mais la majorité l'emporta. Il fut discuté longuement devant le comité et finalement laissé en suspens, non parce qu'il n'avait pas sa raison d'être, mais parce que le gouvernement s'était engagé à y voir. Le comité décida qu'il devait être laissé de côté pour cette session.

Tout retard de cette nature constitue une injustice, et nous voici de nouveau devant la Chambre cette année, sans avoir obtenu une expression d'opinion de la part du gouvernement sur ce bill, et sans qu'il y ait eu rien de fait. Si j'ai bien compris, le bill du ministre des Chemins de fer, qui a déjà subi sa première lecture, mais qui n'est pas encore terminé, contient, paraît-il, une disposition tendant à référer cette importante question de la responsabilité des chemins de fer qui tuent les animaux des cultivateurs ou autres, à une commission des chemins de fer, sans que l'on sache quels seront les principes qui devront guider cette commission. Si je fais erreur sur ce point, l'honorable ministre peut me corriger. Puisqu'il ne le fait pas, il est évident que j'ai raison, et dans ce cas, je déclare immédiatement que ce principe est absolument faux. Nous sommes 214 représentants du peuple dans cette Chambre, dûment élus par nos commettants pour légiférer, et je considère qu'aucune commission de chemin de fer ne devrait obtenir la permission de faire et de défaire des règlements concernant cette importante question de savoir qui est responsable des animaux tués par les convois des compagnies de chemins de fer, sur leurs voies ferrées, là où elles croisent les chemins publics. La décision d'une question de cette importance ne doit pas être laissée à la discrétion d'une commission qui sera parfaitement libre de se prononcer d'une façon une année et de dire le contraire l'année suivante, laissant les éleveurs dans une incertitude continuelle. Si la loi est amendée de manière à rendre justice à tout le monde, si, par exemple, la Chambre croit que le projet de loi que je présente aujourd'hui doit être adopté, et que cette commission des chemins de fer sera disposée à agir honnêtement et convenablement dans la mise en vigueur des dispositions de ce bill, comme nous avons droit de nous y attendre, le meilleur moyen de forcer ses membres à en agir ainsi, c'est d'adopter le bill actuel et de les obliger à s'observer, en leur laissant tout simplement le soin d'en appliquer les dispositions.

Je me crois donc tenu de déclarer immédiatement que la seule chose que nous puissions faire dans l'intérêt public, c'est d'imposer cette responsabilité aux compagnies de chemins de fer, ou bien de déclarer, une fois pour toutes, que les membres de cette Chambre sont d'avis que les cultivateurs devraient recevoir la mesure de protection qui leur est garantie par mon amendement. Agir

autrement, référer la question au comité des chemins de fer, puis à un sous-comité, après cela à une commission chargée de faire une enquête, et finalement à une commission permanente des chemins de fer, qui pourra, comme je l'ai dit, faire une chose une année et une autre l'année suivante, cela me paraît, pour ne pas dire plus, vouloir essayer de se moquer des droits des gens. Il vaudrait cent fois mieux que les membres de cette Chambre, sans distinction de parti, auraient le courage de se lever et de dire : Nous ne croyons pas que la loi doive être modifiée dans le sens proposé par l'honorable député de Lincoln, par conséquent nous voterons contre ce bill. Voilà ce que je demande à la Chambre de faire, car je veux me laisser guider par l'opinion de la majorité, et je tiens à ce que cette majorité puisse se prononcer en connaissance de cause, sachant qu'elle est en frais de prendre une décision sérieuse sur une question importante, au lieu de chercher à l'éviter.

Maintenant, dans le but de faire connaître cette question sous son vrai jour, et non pour retarder les travaux de la Chambre, je vous demanderai quelques minutes d'attention, M. l'Orateur, pendant que je vais faire l'historique de cette question.

Lorsque les chemins de fer commencèrent à être livrés à l'exploitation dans ce pays, la loi était bien différente de ce qu'elle est à présent. J'ai plus d'une fois entendu dire, par les adversaires de ce projet de loi, durant les deux dernières années, qu'il était trop radical, qu'il nous reportait à une époque éloignée, que nous ne suivions pas la marche du progrès et de la civilisation, que nous voulions permettre aux cultivateurs d'être négligents, et d'oublier les responsabilités qui leur incombent. Voilà ce que disent les adversaires du bill, et cette expression d'opinion est tellement entachée de partialité, que je ne crois pas me tromper en disant qu'elle a pour auteur les compagnies de chemins de fer, car ces dernières ont elles-mêmes rétrogradé et refusé d'exécuter ce qu'elles se croyaient obligées de faire dans le passé. Elles ont prise cette attitude, quand elles se sont apercues que les représentants du peuple ne veillaient pas avec autant de soin sur leurs intérêts, qu'elles-mêmes veillaient sur leurs propres affaires ; et c'est alors que ces compagnies manœuvrèrent de manière à faire modifier la loi et diminuer leur responsabilité.

La première loi adoptée sur cette question se trouve aujourd'hui dans les statuts revisés du Canada de 1886, article 13. Elle stipule que des fosses garde-bestiaux devront être établies et entretenues par la compagnie de chemin de fer à tous les croisements de grandes routes, convenables et suffisantes pour empêcher le bétail et les animaux de passer sur la voie ferrée. C'était là toute la loi sur cette question à cette époque ; elle obligeait formellement la compagnie à construire des fosses garde-bestiaux suffisantes pour empêcher les animaux de passer sur la voie ferrée. En 1888, l'Acte des chemins de fer fut refondu et revisé, cet article subit le même sort, et au lieu d'obliger les compagnies à maintenir des fosses garde-bestiaux, à tous les croisements de grandes routes, suffisants et convenables pour empêcher le bétail et les animaux de passer sur la voie, il fut modifié, et en vertu de l'article 194 de l'Acte des chemins de fer de 1888, dûment refondu, les compagnies ne furent plus obligées qu'à établir et entretenir de chaque côté de la voie ferrée, traversant une terre, des clôtures avec des ouvertures, barrières ou barres, ou des barrières à coulisse, etc., aussi des fosses garde-bestiaux à tous les croisements de grandes routes convenables et suffisantes pour empêcher le bétail et les animaux de passer sur la voie ferrée. Puis à cette déclaration de responsabilité, on ajouta :

Si, à l'expiration des délais mentionnés, ces clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux ne sont pas faites et achevées, ou si, après qu'elles auront été faites et achevés, elles ne sont pas entretenues en bon état, la compagnie sera responsable de tous dommages causés sur sa voie par les trains ou locomotives aux bestiaux, chevaux ou autres animaux de l'occupant du terrain sur lequel n'auront pas été établies ou entretenues, suivant le cas, des clôtures, barrières ou fosses garde-bestiaux, comme l'exige le paragraphe précédent.

Voici que l'on commence à diminuer leur responsabilité. Jusque-là la compagnie n'avait pas autre chose à faire qu'à payer pour l'animal tué sur sa voie, du moment qu'il ne s'y trouvait pas illégalement. Maintenant, il y a un article qui défend de laisser les animaux sur la grande route, moins d'un demi mille de distance d'un croisement de voie ; de sorte que, en prenant la loi telle qu'amendée en 1888, il est impossible de découvrir un seul cas dans lequel la compagnie puisse être rendue responsable. Elle est sans doute responsable si l'animal ne se trouve pas illégalement sur la voie ferrée. Mais cet animal est considéré comme étant illégalement sur la voie, s'il n'est pas accompagné d'un gardien, comme cela a été décidé par les cours de justice, et ce dans un rayon d'un demi mille du croisement de voies, tel que l'exige cet article de la loi que je viens de mentionner.

Je me demande pourquoi ces fosses garde-bestiaux sont établies ? Quelqu'un peut-il prétendre qu'une fosse garde-bestiaux est nécessaire pour les animaux qui sont sous la garde de quelqu'un ? Si un animal est accompagné d'un gardien, il est bien évident qu'il ne peut y avoir de responsabilité de la part de la compagnie, car ce gardien serait, de son côté, coupable de négligence contributoire pour avoir permis à l'animal de s'engager sur la voie. Nous avons donc depuis 1888 une loi qui est absolument ridicule, une loi qui devrait être révoqués sinon modifiée, car elle établie un principe inappli-

cable et auquel il est absolument impossible d'avoir recours pour faire redresser une injustice. L'article dit que la compagnie sera responsable de la mort de l'animal qui se trouvera légalement sur la voie ferrée, mais il ajoute que cet animal ne pourra s'y trouver légalement quand la responsabilité de la compagnie pourra être engagée.

Cette loi fut de nouveau amendée en 1890 de manière qu'elle puisse se lire comme suit:

> Si la compagnie omet de faire et achever des clôtures et fosses garde-bestiaux, ou si après les avoir faites, elle néglige de les entretenir, et qu'en conséquence de cette omission ou négligence, un animal pénètre sur sa voie d'un lieu adjacent où, dans les circonstances, il pouvait être licitement ; en ce cas la compagnie sera responsable envers le propriétaire de tous dommages qui pourraient lui être causés, à l'égard de cet animal.

Elle ajoute que la compagnie est responsable de la mort de tout animal que la loi tolère de laisser errant. J'en arrive maintenant à l'animal qui est considéré comme "errant" par la loi, car c'est bien là celui qui a besoin d'être protégé. Un animal échappe à son propriétaire, hors sa connaissance, se rend jusqu'à un croisement de la voie ferrée avec le grand chemin, et tandis qu'il se trouve à cet endroit dangereux, s'y fait tuer. Dans un cas comme celui-là, le propriétaire n'aura pas le droit de réclamer aucun dommage. Voilà un état de choses auquel il faut mettre fin, et c'est à essayer d'en arriver à ce résultat que je travaille depuis deux ans. Le seul argument invoqué à l'encontre de ce projet de loi, consiste à dire qu'il y a un principe en jeu, et que l'on devrait encourager le cultivateur à empêcher ses animaux d'errer sur les grandes routes.

Ceux qui habitent des maisons de verre ne devraient pas lancer de pierres. Les compagnies de chemins de fer violent, de propos délibéré, un acte du parlement; elles refusent de se conformer aux dispositions de cette loi; elles se soustraient à l'obligation qui leur est imposée d'établir des garde-bestiaux sur les voies ferrées.

Cela ne justifie pas le cultivateur de violer lui aussi la loi, à un degré moindre, mais voici comment les choses se passent : Un animal s'échappe à l'insu de son propriétaire. Nous devons supposer que l'intention de ce cultivateur n'est pas de commettre un délit et que tout son désir est de garder ses animaux chez lui. Mais il arrive qu'un animal s'engage sur la voie publique. Son propriétaire n'est-il pas en droit de supposer qu'il restera sur la voie publique? C'est là qu'il sera responsable de tout ce qui pourra lui arriver. Que l'animal s'engage sur la voie publique par sa négligence ou autrement, on doit s'attendre à ce qu'il y reste. Mais si, en parcourant la voie publique, il parvient à un point où se trouve un passage à niveau et se fait tuer à ce point d'intersection, le cultivateur subit la perte de l'animal. Il n'est que juste qu'il supporte les conséquences d'un accident survenu à ce point d'intersection. Les animaux peuvent s'engager sur la voie publique, à l'insu du cultivateur, de plusieurs manières. Un voisin qui lui rend visite peut laisser une barrière ouverte, en s'en retournant, et, sans qu'il y ait eu négligence de la part du propriétaire, son animal peut s'évader et se rendre jusqu'à la traverse de chemin de fer. C'est lui qui doit subir la perte, si l'animal est tué pendant qu'il est sur la voie publique. Les responsabilités sont équitablement réparties dans le bill que j'ai présenté, puisque c'est le cultivateur qui est responsable si l'animal est tué au point où devraient être les garde-bestiaux. Si ces garde-bestiaux existent l'animal passera tout droit; s'il n'est pas tué au point d'intersection, il ne le sera pas ailleurs, car si le bill est adopté, si les compagnies de chemins de fer sont obligées d'établir des garde-bestiaux, l'animal ne pourra pas s'engager sur la voie ferrée. Tout propriétaire au Canada est tenu de clôturer sa propriété. Les compagnies de chemins de fer y sont tenues en vertu du droit coutumier et si les compagnies et ceux qui combattent ce bill prétendent que nous avons tort d'encourager les cultivateurs à violer un principe en laissant errer leurs animaux, ils oublient qu'ils violent un principe beaucoup plus ancien et plus important—celui qui oblige de clôturer sa propriété.

Mais, comme il faut être pratique, j'admets qu'il faut qu'une voie ferrée traverse la voie publique et qu'il est impossible de mettre des clôtures à ces points d'intersection. En Europe, les compagnies sont obligées de mettre des barrières qu'on ouvre et qu'on ferme, après le passage des trains ; ailleurs, les compagnies sont tenues de traverser la voie publique, soit au moyen d'un viaduc, soit au moyen d'un tunnel; c'est ce qui a lieu dans la plupart des Etats de l'Union américaine. Ici les compagnies de chemins de fer font ce qui ne leur serait permis de faire nulle part ailleurs. Elles ne sont pas tenues de mettre des barrières pour protéger la vie des citoyens, excepté quand le comité des chemins de fer du Conseil privé les y oblige, dans quelques quartiers populeux de quelques grandes villes. Dans les campagnes, elles ont des passages à nivaux, sans barrières ; elles ne sont pas tenues de construire des viaducs, ni des tunnels.

On nous répond que dans l'intérêt du pays nous devons encourager la construction des chemins de fer, mais les compagnies, de leur côté, devraient prendre les moyens de prévenir les accidents qui se produisent sans négligence de la part des cultivateurs. Or que peut-on exiger d'elles de moins onéreux que ce que je demande par mon bill ? Ce bill les oblige à établir des garde-bestiaux aux endroits où la voie ferrée traverse la voie publique, pour empêcher les animaux

de s'engager sur la voie ferrée. Que trouvez-on de déraisonnable ou de draconien dans cette proposition? Si les compagnies ne se conforment pas à cette obligation, elles devront payer le coût de l'animal qui aura pénétré sur leur propriété, par leur propre négligence, et c'est la seule occasion où elles seront appelées à payer. Je répète que les responsabilités sont équitablement réparties, bien qu'on ait reproché tout le contraire à mon bill. Je me suis adressé à des collègues des deux côtés de la Chambre et je leur ai demandé d'en rédiger un qui ne favoriserait pas plus une partie que l'autre, m'engageant à l'appuyer. Tous m'ont répondu qu'il n'était pas possible de rédiger un bill plus impartial, un bill qui, tout en atteignant l'objet en vue, ferait une répartition plus équitable des responsabilités. Si le principe est juste, je demande que le bill soit adopté tel que présenté.

J'ai dit et je répète que ce bill pour lequel j'ai combattu trois ans, parce que je le crois juste et utile, ne met pas toutes les responsabilités à la charge des compagnies de chemins de fer. Il en met plus à la charge des cultivateurs qu'à la charge des compagnies. Il n'oblige une compagnie de chemin de fer qu'à l'obligation de droit coutumier de clôturer sa propriété autant que cela est compatible avec l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés. Les compagnies de chemins de fer devraient être tenues de construire des tunnels ou des viaducs aux endroits où leur ligne traverse la voie publique, ou d'y établir des garde-bestiaux. Il ne devrait pas leur être permis de laisser un chemin de fer dangereux sans protection, sans garde-bestiaux, pour empêcher les animaux de s'engager sur la voie. La responsabilité pèse plutôt sur le cultivateur, car en y réfléchissant, on verra que l'animal est plutôt exposé à être tué au point d'intersection que sur la voie ferrée; il sera plutôt porté à rester sur la voie publique qu'à changer de direction. S'il y a des garde-bestiaux, l'animal ne peut que rester sur la voie publique, mais s'il n'y en a pas, il peut se diriger dans trois directions différentes. En l'absence de garde-bestiaux, la seule manière d'atteindre un résultat pratique c'est de rendre la compagnie responsable des dommages causés par son refus de se conformer à la loi. Si la loi ne tient pas les compagnies responsables des dommages causés aux animaux qui pourraient s'engager sur la voie ferrée en l'absence de garde-bestiaux, soyez certains que les compagnies n'en mettront pas.

Quand un animal arrive à un point d'intersection il faut qu'il tourne, soit à droite, soit à gauche, ou qu'il continue à avancer. S'il prend ce dernier parti, il ne surviendra aucun accident. Notre devoir dans cette Chambre est de légiférer de manière à prévenir les pertes pour qui que ce soit. Nous n'avons pas à faire de loi pour mettre la responsabilité sur le compte des compagnies de chemin de fer ou sur le compte des cultivateurs, mais notre but doit être d'empêcher les accidents de se produire. En l'absence de garde-bestiaux, ou si les garde-bestiaux sont insuffisants l'animal, rendu au point d'intersection, peut tourner à droite ou à gauche et s'engager sur la voie ferrée, et deux fois sur trois, la faute en sera à la compagnie. S'il n'y a pas de garde-bestiaux, il y a deux chances contre une que l'animal sera tué, et c'est la compagnie qui sera responsable.

Si la loi oblige la compagnie à mettre des garde-bestiaux, elle ne peut pas se plaindre d'être tenue responsable si elle n'en met pas, ou si ceux qu'elle met sont insuffisants. Je crois qu'en voilà assez pour démontrer que ce bill n'est pas du tout dans l'intérêt d'une seule partie.

On a aussi prétendu qu'il est impossible d'établir des garde-bestiaux qui empêcheront toujours les animaux de passer et qu'il y a des animaux auquels nul garde-bestiaux ne peut résister. Cela est possible; il y a aussi des clôtures que certains animaux franchissent.

A ceux qui combattent ce bill, je demande d'appliquer aux compagnies de chemins de fer la même loi qu'on applique au cultivateur. Pourquoi un cultivateur ne serait-il pas admis à plaider? Je possède un animal qui saute par-dessus ma clôture et je n'y puis rien ; qu'on décrète une clôture réglementaire, et si je me conforme à cette obligation et que mon animal franchisse cette clôture, je ne pourrai pas être accusé de négligence.

C'est cependant de cet argument que les compagnies se servent à l'encontre des cultivateurs quand elles disent ; nous ne connaissons pas de garde-bestiaux capables d'empêcher les animaux de s'engager sur nos voies et par conséquent nous devrions être dégagées de toute responsabilité. Elles ne tiennent pas compte du fait qu'un garde-bestiaux ordinaire suffirait à éloigner 90 ou 95 animaux sur cent ; elles préfèrent s'appuyer sur le petit nombre d'exceptions pour réclamer le droit de les tuer tous.

Que diraient les compagnies de chemins de fer, si on voulait les tenir responsables de la mort des animaux vicieux qui auraient réussi à franchir une clôture réglementaire érigée par un cultivateur autour de sa propriété. Cela serait cependant tout aussi censé que d'entendre les compagnies prétendre s'affranchir du droit coutumier et refuser de faire ce qu'elles étaient obligées de faire en vertu d'un statut, mais qu'elles négligent de faire depuis longtemps, parce que les droits et les intérêts du public n'ont pas été surveillés et défendus aussi jalousement, ni avec autant d'énergie devant ce parlement, que les intérêts des compagnies de chemins de fer.

Pour démontrer que le bill que je propose est le seul moyen pratique de sortir de la difficulté, je puis citer d'autres témoignages recueillis depuis l'an dernier. Le Daily Star de Toronto, dont la compétence ne sera pas

M. LANCASTER.

recusée par certains ministres du moins, disait le 27 mars dernier :

La nécessité est la mère de l'industrie et si les compagnies de chemin de fer étaient tenues responsables de la mort des animaux tués partout ailleurs qu'au point d'intersection, elles ne mettraient pas de temps à trouver un garde-bestiaux qui empêcherait la plus grande partie des animaux errants, sinon tous, à s'engager sur la voie ferrée.

Dans l'état actuel des choses au Canada, elles n'ont pas le moindre intérêt dans la question. Elles ont aboli les garde-bestiaux et elles s'en rapportent à la puissance de leurs locomotives pour débarrasser la voie de tout animal qui pourrait s'y engager.

Cela n'est pas juste, et le parlement n'aura guère de repos tant qu'il n'aura pas fait cesser cette injustice.

J'espère que cette déclaration catégorique du Star de Toronto, me vaudra le concours du directeur général des Postes, bien qu'il n'ait pas appuyé mon bill, l'an dernier.

La question devrait être réglée dès maintenant et une fois pour toutes, et j'espère que c'est la dernière fois que je suis appelé à la traiter devant cette Chambre. Il ne faut pas que les compagnies de chemins de fer, le gouvernement ou qui que ce soit, concluent de là que si le bill est rejeté, on n'en entendra plus parler, car tant que j'occuperai un siège dans ce parlement, je travaillerai à faire cesser ce grief ; je continuerai à frapper à la porte, dans l'espérance qu'on finira par m'ouvrir.

Ce bill a été longuement discuté durant la dernière session et depuis ; il n'y a pas d'autres solutions offertes à la difficulté ; le bill n'a jamais été rejeté par la Chambre, sur le mérite de la question ; pour toutes ces raisons je me crois autorisé à le présenter de nouveau. L'an dernier, le bill a été discuté à fond. Mais devant ce comité il a suffi de cinquante membres de cette Chambre pour en empêcher l'adoption. Par cinquante voix contre quarante-trois—une majorité de sept—le comité fit rapport qu'il valait mieux ne pas l'adopter à cette session. Il n'a pas décidé que le bill ne devrait pas être adopté dans une autre occasion, qu'il n'apportait pas un remède au mal dont on se plaint, mais simplement qu'il n'était pas prudent de l'adopter à cette session. Ainsi, cinquante députés ont pu faire ce qui n'aurait pu être fait ici que par cent sept députés, soit la moitié de la députation. L'honorable premier ministre m'a reproché mon attitude en cette occasion, en disant que mes remarques équivalaient pratiquement à un refus d'accepter le rapport du comité et que cela ne devait pas se faire, car la règle est que la Chambre doit toujours respecter la décision des comités.

Dans ces circonstances, il est temps que la Chambre se charge elle-même de la question et décide s'il est juste que le cultivateur soit responsable de tous les accidents qui peuvent survenir pendant que la compagnie de chemin de fer n'encoure aucune responsabilité. On permet aux compagnies d'exproprier la propriété d'autrui et de traverser les voies publiques avec leurs dangereuses machines, et cependant elles ne sont pas responsables des dommages qu'elles peuvent causer. J'admets la nécessité pour un pays d'avoir des chemins de fer, mais pourquoi n'obligerait-on pas ces compagnies à traiter leur voisin, le cultivateur, comme un particulier est obligé de le traiter ?

Il y aura toujours des accidents en dépit de toutes les précautions ; une clôture peut se briser, une barrière peut être renversée par le vent, et les animaux s'échapperont. Si un animal dans ces conditions est tué au point d'intersection, la perte est subie par le cultivateur ; mais s'il est tué sur la voie ferrée et s'il n'y a pas de garde-bestiaux, c'est la compagnie qui est responsable. Comme le dit le Star de Toronto, le seul moyen d'avoir des garde-bestiaux efficaces, c'est de rendre la compagnie de chemin de fer responsable. Si elle a besoin d'un nouvel attelage, d'un nouveau frein, d'un nouveau sifflet, d'un nouvel instrument télégraphique, va-t-on prétendre que c'est l'Etat qui doit le lui fournir ? Non ; c'est la compagnie qui entreprend elle-même de se le procurer et elle devrait être tenue de se procurer aussi des garde-bestiaux. Il est possible que ces garde-bestiaux n'éloignent pas tous les animaux de la voie, mais elle peut s'en procurer qui en éloigneront 95 sur 100. Si ce bill devient loi, les compagnies seront peut-être appelées à payer, assez arbitrairement, dans environ cinq pour 100 des cas, quand les animaux auront été assez rusés ou habiles pour franchir le garde-bestiaux, mais ne vaut-il pas mieux que les compagnies de chemin de fer paient, même injustement dans cinq pour 100 des cas, que de leur donner le droit de refuser de payer des réclamations légitimes dans 95 pour 100 des cas ? C'est tout simplement la question du plus grand tort au plus grand nombre ou du plus grand bien au plus grand nombre. Parce qu'il y a une infinie proportion de cas dans lesquels la compagnie pourrait avoir à se plaindre, est-ce une raison pour qu'elle soit dégagée de toute responsabilité dans 95 cas sur cent ?

Je ne fatiguerai pas la Chambre plus longtemps, d'autant plus que d'autres députés se proposent de prendre la parole. Si le bill subit le second épreuve, comme je l'espère, nous aurons toute la latitude nécessaire pour le discuter en comité. Si alors, quelqu'un peut offrir un amendement qui apporterait un remède plus efficace aux maux dont on se plaint, un remède moins onéreux pour les compagnies de chemins de fer je me ferai un devoir d'appuyer l'amendement pourvu que le principe de chemin de fer soit respecté, c'est-à-dire, que les compagnies de chemins de fer soient tenues de clôturer leurs propriétés de manière à empêcher les animaux qui sont sur la voie publique d'y pénétrer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je déclare tout d'abord que je n'ai aucune objection à ce que ce bill soit adopté en deuxième délibération, mais après la deuxième lecture, je proposerai à ce qu'il soit envoyé devant le comité des chemins de fer et canaux et télégraphes, parce que je considère qu'un bill dont la nature même, prête à autant de discussion, ne peut pas être débattu et étudié aussi avantageusement devant la Chambre que devant le comité. J'admets avec l'honorable député qu'il est important de régler ces difficultés dont je comprends toute la gravité. Je sais que dans une partie du pays, au moins, il existe un sentiment très prononcé sur cette question. Beaucoup de gens désirent qu'un remède soit apporté à la situation et je ne doute pas qu'ils veulent que le remède qui sera adopté soit équitable et impartial, et je suis prêt à donner mon concours le plus entier à tous ceux que la question intéresse, pour trouver une solution qui, tout en faisant disparaître les griefs, rendra justice également aux deux parties intéressées.

Quand cette question est venue devant le comité, l'an dernier, il était évident qu'il existait des opinions très divergeantes, chez la majorité des membres du comité, sur les moyens à prendre pour arriver au résultat désiré. Voyant que les probabilités étaient que le comité ne pourrait pas s'accorder, j'ai suggéré que pendant les vacances, certaines personnes fussent choisies pour étudier la question des garde-bestiaux, pour faire des expériences avec les divers appareils connus, et de faire un rapport sur le résultat de leur enquête. Si ces personnes étaient d'opinion qu'il existe un ou plusieurs garde-bestiaux qui répondent au besoin et offrent une protection suffisante, le gouvernement proposerait une loi pour rendre obligatoire l'emploi de ce garde-bestiaux. Mon honorable ami partagea entièrement cet avis. Si je ne me trompe pas, il proposa même, ou appuya une motion dans cette Chambre, demandant que la question, pour cette session, fut réglée de cette manière.

Après la session deux personnes furent chargées de conduire cette enquête. Elles ont fait des recherches et des expériences et elles ont à préparer un rapport qui, je l'espère, sera prêt dans quelques jours. Je ne suis pas actuellement en état de dire si ce rapport pourra nous être d'un grand secours, pour nous permettre de déterminer la nature de la loi qui devra être adoptée, mais je puis dire, dès maintenant, que si le comité, après discussion, en vient à la conclusion que le principe sur lequel est basée la loi actuelle doit être changé pour un autre plus équitable, rien ne sera plus facile que d'intercaler cet amendement dans le bill établissant une commission des chemins de fer, pour qu'il fasse partie de la loi générale des chemins de fer du pays. C'est, à mon avis, le meilleur moyen de régler cette question de manière à en obtenir les meilleurs résultats.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Dois-je comprendre que le ministre dit que la commission n'a pas encore fait son rapport?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas encore.

M. ROBINSON : Peut-on espérer l'avoir avant la fin de la session?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans aucun doute.

M. ROBINSON : La question est très importante et devrait être réglée à cette session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je promets qu'elle le sera en même temps que le bill concernant les chemins de fer.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Depuis quand cette commission est-elle nommée?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'elle a été nommée au mois d'août dernier. Les membres de cette commission ont visité des différentes parties du pays, et ils ont été retardés par le fait qu'ils ont voulu soumettre à des expériences concluantes tous les genres de garde-bestiaux. Beaucoup de gens s'imaginent avoir inventé un garde-bestiaux parfait et ont voulu le faire examiner. Certaines expériences qui restent à faire auront lieu très prochainement puis le rapport sera envoyé au gouvernement.

M. SPROULE (Grey-nord) : Comment se porte le jeune taureau borgne?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député devra attendre le rapport pour en avoir des nouvelles.

M. SPROULE : J'ai toujours été très favorablemnt disposé envers le principe de ce bill qui est destiné à rendre justice à une classe importante de la populatoin qui n'a pas toujours été traitée avec justice par les compagnies de chemins de fer. Il est regrettable cependant que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'ait pas mis plus d'empressement à nommer cette commission pour que nous eussions eu le rapport dès l'ouverture de la session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous l'aurez bientôt.

M. SPROULE : Le ministre n'ignore pas que les questions de cette nature sont exposées à beaucoup de retards, de dangers et de difficultés quand la Chambre n'en est pas saisie dès le commencement de la session. Pour une raison ou pour une autre elles sont remises à plus tard, et quand arrive la fin, on en dispose d'une manière qui est souvent

loin d'être satisfaisante. Cette commission aurait dû prévoir qu'après la longue discussion de l'an dernier, la Chambre aura hâte de reprendre cette question. Nous sommes dans la troisième semaine de la session, et pourquoi ce rapport n'est-il pas encore prêt? Il est à craindre que si les commissaires ne sont pas poussés par qui de droit, leur rapport n'arrive trop tard pour régler la question cette année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas à craindre.

M. SPROULE: Ma longue expérience dans cette Chambre et devant le comité des chemins de fer me porte à entretenir des doutes sur le sort d'un bill de cette nature qui est renvoyé devant ce comité. J'ai souvent eu l'occasion de constater qu'il était le cimetière des espérances de ceux que ces questions intéressaient.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Espérons que cette fois-ci sera une exception.

M. SPROULE : Pour une raison ou pour une autre, il arrive souvent que ces bills trouvent une fin bien lamentable devant ce comité, et je redoute le même sort pour celui-ci. Après les longs débats de la dernière session, ici et devant le comité des chemins de fer sur un bill semblable à celui-ci, il me semble que nous pourrions très facilement en disposer en comité général, au lieu de le renvoyer devant le comité des chemins de fer. Peu importe le comité devant lequel il sera discuté, pourvu qu'il le soit loyalement sans que la Chambre ait à céder à certaines influences occultes. Je considère que la discussion pourrait parfaitement se faire devant le comité général de la Chambre sans injustice pour personne.

M. ROBERT JOHNSTON (Cardwell) : Je comprends que chaque acte constituant en corporation une compagnie de chemin de fer renferme une clause stipulant que la compagnie établira des garde-bestiaux suffisants. Evidemment, chaque fois que nos municipalités ont octroyé des primes, il a été entendu que cette mesure de protection leur serait fournie. Il semble, cependant, qu'une autre loi empêche nos agriculteurs d'obtenir une indemnité lorsque des animaux sont tués sur la voie ferrée. Nous avons cherché à remédier à cette défectuosité de la loi ; nous avons cherché à obliger les compagnies de chemins de fer à accorder une protection suffisante à la classe agricole, mais depuis trois ans que la Chambre et le pays ont été saisis de ce projet, rien n'a encore été accompli, et nos cultivateurs doivent supporter la perte de leurs bestiaux sans pouvoir recouvrer aucune compensation. Quelle assurance avons-nous que cet état de choses ne durera pas une autre année ? Un convoi d'une compagnie traverse le chemin public et tue des animaux qui errent sur la voie ferrée et les propriétaires ne peuvent pas se faire indemniser ! La loi permet de mettre en fourrière un animal qui erre en liberté dans le champ du voisin et rien ne s'oppose à ce que les compagnies de chemins de fer enferme les animaux qui s'engagent sur leur terrain. Tout l'avantage est du côté des compagnies. Celui qui fait feu sur un animal errant sur sa terre doit en payer la valeur, mais une locomotive peut tuer un animal sans que le propriétaire ait un recours contre la compagnie. Cela n'est pas rendre justice à la population. Après avoir entravé pendant trois ans l'adoption de cette proposition de loi en la renvoyant devant les comités, nous devrions, ce me semble, la délibérer en comité général de la Chambre et en finir. Il y a deux ans, la question fut soumise à un comité composé de cinq députés, dont deux étaient favorables et trois étaient hostiles au projet d'obliger les compagnies à établir des garde-bestiaux plus efficaces. Il est temps d'agir. Je me demande pourquoi le gouvernement serait tenu de déterminer quel garde-bestiaux les compagnies de chemins de fer devront établir. Les compagnies, en acceptant les primes, se sont engagées à protéger efficacement la vie du bétail et la loi qui les constituent en corporation les y obligent. Peu nous importe que les garde-bestiaux soient d'acier ou de bois du moment qu'ils sont efficaces, et on devrait laisser aux compagnies le soin de déterminer quel garde-bestiaux est nécessaire. Tout ce que nous voulons, c'est qu'il soit efficace. C'est ce à quoi les compagnies se sont engagées lors de leur constitution civile et lors de leur demande de primes aux municipalités. Le gouvernement a été saisi de l'affaire pendant trois années consécutives et il n'a pas encore fait un seul pas. J'espère qu'à la présente session, le parlement rendra justice aux cultivateurs et obligera les compagnies à établir des garde-bestiaux qui empêcheront les animaux de s'engager sur la voie ferrée. Tout ce que le gouvernement a fait jusqu'ici a été de constater que le bouvillon borgne dont il a été question, peut franchir n'importe quel garde-bestiaux qu'on pourrait établir. En toute justice, je demande que nous traitions les compagnies de chemins de fer comme nous traiterions tout particulier qui enfreindrait la loi.

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

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je propose que ce bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

La motion est mise aux voix.

POUR :

Messieurs

Bazinet,	Mackie,
Beith,	MacKinnon,
Belcourt,	MacLaren (Huntingdon),

Bernier,
Bickerdike,
Blair,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Carbonneau,
Carroll,
Christie,
Copp,
Costigan,
Davis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Desjardins,
Dugas,
Emmerson,
Ethier,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fraser,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Harty,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Macpherson,
McColl,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Martineau,
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Mulock (sir William),
Murray,
Parmelee,
Paterson,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.),
Ross (Yukon),
Russell,
Schell,
Scott,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Thompson (Haldimand et Monck),
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wright.—99.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Broder,
Bruce,
Cargill,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Earle,
Gourley,
Hackett,
Hale,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell).
Kidd,
Lancaster
Lavell,
Lennox,
Léonard,
Maclaren (Perth),
McCarthy,
McGowan,
McIntosh,
Monk,
Morin,
Northrup,
Pringle,
Puttee,
Reid (Grenville),
Richardson,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Seagram,
Sherritt,
Sproule,
Taylor,
Thompson (Grey),
Tolton,
Ward,
Wilson.—53.

M. BLAIR.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Oppositionnistes.
Hyman,	Gilmour,
Dyment,	McCormick,
Logan,	Lefurgey,
Wade,	Simmons,
Cartwright,	Tupper,
McCool.	Vrooman.

La motion est adoptée et le bill envoyé devant le comité des chemins de fer et canaux.

ACTE MODIFIANT L'ACTE D'INTERPRETATION.

La Chambre passe à l'ordre du jour.

Deuxième lecture du bill (n° 18) intitulé : Acte modifiant l'Acte d'Interprétation.—M. Mulock.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Le député de Saint-Jean-Iberville (M. Demers) est absent. Il a présenté un bill qui ressemble de près, quant à sa portée et à son objet, à celui dont je suis l'auteur, et j'aimerais mieux attendre son retour avant de délibérer les mérites du bill.

M. l'ORATEUR : En suspens.

Cet article de l'ordre du jour reste en suspens.

LOIS CONCERNANT LA LIBERATION CONDITIONNELLE DES DETENUS. —PERMIS D'ELARGISSEMENT.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) demande le dépôt d'une

Copie de tous décrets du conseil, documents, papiers, correspondance, etc., au sujet de l'élargissement en vertu des Actes concernant la libération conditionnelle des détenus entre le 1er janvier 1902 et le 12 mars 1903, et un état indiquant,—

Combien de personnes ont obtenu leur élargissement en vertu des Actes concernant la libération conditionnelle, entre le 1er janvier 1902 et le 12 mars 1903 ;

Pour quels délits et à quelles dates elles ont été condamnées ;

A quelles dates elles ont obtenu leur élargissement ;

Si quelques-uns des permis d'élargissement ainsi accordés ont été révoqués ; et, dans l'affirmative, combien.

L'avis de motion contenait le paragraphe suivant : " Quels sont les noms de ces provinces? " Après les observations faites l'autre jour par mon honorable ami, le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick), je prie la Chambre de me permettre de modifier ma motion en biffant ce paragraphe.

La motion est adoptée.

PREROGATIVE DE PARDON.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) demande le dépôt d'une

Copie de tous décrets du conseil, documents, papiers, correspondance, etc., concernant l'exer-

cice de la prérogative de pardon par Son Excellence le Gouverneur général pour infractions aux lois fédérales ou provinciales depuis le 1er janvier 1902 jusqu'au 12 mars 1903, et un état indiquant,—

Combien de personnes ont bénéficié de ce pardon pendant ladite période ;

Pour quels délits lesdites personnes avaient été condamnées ;

A quelle peine lesdites personnes avaient été condamnées ;

A quelles dates avaient été prononcées les sentences contre lesdites personnes ;

A quelle date la prérogative de pardon a été exercée dans chaque cas.

Dans ce cas-ci, je demanderai à la Chambre la permission de modifier ma motion à peu près comme je l'ai fait quant à la motion qui vient d'être adoptée. L'avis de motion demandait " les noms des personnes qui ont bénéficié de ce pardon." Je me propose de remplacer les mots " quels sont les noms des " par les mots " combien de ".

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chs. Fitzpatrick) : Mon honorable ami consentira peut-être à laisser cette motion en suspens. Je me propose de la combattre parce qu'elle est contraire à la pratique reçue en Angleterre et à l'usage établi par le ministère de la Justice. Je fais cette demande parce que je n'ai pas encore pu trouver en quelle circonstance cette règle a été adoptée par le ministère de la Justice, du temps de sir John Thompson. J'espère avoir ce renseignement d'ici à un jour ou deux. Je propose l'ajournement du débat.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice cherchera-t-il des précédents?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Il consentira probablement à nous communiquer une copie de la réponse à l'interpellation dans l'intervalle.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ferai préparer la réponse et la communiquerai au chef de l'opposition aussitôt que j'aurai trouvé le renseignement que je cherche.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

COUR DE DIVORCE.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je propose la résolution suivante :

Cette Chambre est d'avis que les lois du Canada devraient définir d'une manière précise et restreindre autant que possible les causes pour lesquelles le divorce peut être accordé, mais que le mode actuel de l'obtenir au moyen de mesures législatives entraîne trop de frais et est souvent entaché d'arbitraire et d'incertitude ; que s'il existe une raison de divorcer, les mesures à adopter pour obtenir le divorce devraient être moins coûteuses qu'à présent, et que vu que la justification du divorce en vertu d'une loi établissant le bien fondé d'une demande ne peut être établie qu'au moyen d'une enquête consciencieuse, les procédés à prendre en vue d'obtenir un décret de divorce sont en conséquence du domaine judiciaire, et que par suite, les procédures pour un cas de cette nature devraient être prises devant une cour régulièrement constituée à cette fin.

L'an dernier, la Chambre étant saisie d'un bill accordant un divorce, j'ai déclaré, en motivant la répugnance que j'éprouvais à agir comme juge dans un procès dont je ne connaissais pas le premier mot, que je présenterais à la présente session une résolution demandant un changement dans le mode actuel d'obtenir le divorce au Canada. J'ai profité de la circonstance pour faire ressortir que le mode d'accorder le divorce au Canada était sans exemple, parce que le décret de divorce est accordé par un tribunal dont le tiers des juges ne connaissent pas le premier mot de la cause qu'ils instruisent, ajoutant que ces décrets étaient souvent l'effet des caprices, que leur obtention était incertaine et que toujours elle entraînait de grands frais.

Pour ces motifs, j'exprimais alors l'opinion qui est consignée dans la motion que j'ai maintenant l'honneur de vous soumettre et je disais qu'il fallait changer notre mode d'accorder le divorce, que les procédures devraient être intentées devant une cour de justice et non devant un corps législatif. Députés et sénateurs, dans ces circonstances, exercent des pouvoirs judiciaires, et il ne m'a jamais semblé, pendant les trente années de ma carrière parlementaire au Canada, qu'on traitait cette question du divorce avec toute la gravité voulue. On l'a généralement envisagée avec beaucoup de légèreté et souvent les influences mises en jeu ont produit des résultats qui étaient peu, ou n'étaient point, d'accord avec le mérite de la cause. Neuf fois sur dix, un membre de cette Chambre, s'il s'est formé une opinion après s'être enquis des faits, accepte une preuve faite devant une autre Chambre, une preuve qu'il n'a pas entendue. Il ne connaît aucunement le caractère des témoins, ni les circonstances où ils se trouvaient lors de leur témoignage; il n'a pas eu l'occasion de les contre-interroger ce qui est nécessaire à un juge avant de se prononcer; néanmoins, il accepte le rapport que lui présente l'autre branche de la législature nationale et il doit se baser sur ce rapport pour exercer ses fonctions judiciaires.

Quand je me suis prononcé dans une instance en divorce, je n'ai jamais cru agir comme je le devais. Il m'a semblé qu'en me prononçant, j'agissais les yeux fermés sans savoir au juste si ce que je faisais était légitime. Or, j'ai toujours désiré me dégager d'une telle responsabilité. Il m'a toujours semblé qu'une demande de divorce était du domaine judiciaire, que si le divorce doit être permis, il y a une question de droit et de preuve qui est du ressort d'une cour de justice.

En ce qui concerne cette Chambre, la question présente une autre difficulté qui peut quelquefois empêcher le dénouement d'une instance intentée et instruite au Sénat,

difficulté qui a peut-être souvent produit ce résultat. Par exemple, un groupe nombreux de la députation est opposé au divorce et ne veut pas en entendre parler dans n'importe quelle circonstance. Ces députés sont opposés au divorce par principe, et, à cause de cela, ils se prononcent contre tout décret de divorce. Or, si une cause était soumise à un tribunal présidé par un juge que ses convictions empêcheraient de rendre un arrêt que la loi lui prescrirait de rendre dans certaines circonstances, on ne pourrait évidemment pas obtenir justice d'un tel tribunal. Le but de la création de ce tribunal serait rendu illusoire par les préjugés de ce juge, s'il les laissait l'emporter sur le droit et la preuve, et le guider, sans tenir compte de la loi et des dépositions. C'est ce qui se passe nécessairement dans cette Chambre où il y a des députés qui croient honnêtement et consciencieusement qu'on ne doit jamais briser le lien conjugal. On peut mettre en doute la légitimité du divorce et, si je croyais que celui-ci n'est pas permis, jamais je ne présenterais une semblable résolution, jamais je ne proposerais la création d'une cour de divorce.

Toutefois, je crois que Dieu autorise le divorce dans certaines circonstances. Je crois qu'il faut le restreindre autant que possible, comme le dit la résolution, qu'une seule cause justifie un décret de divorce, et que cette cause est mentionnée dans l'Ecriture sainte, dans des paroles du Sauveur rapportées dans deux versets de l'évangile selon Saint-Mathieu, où il est dit que le divorce n'est pas permis et qu'il ne peut pas être accordé, sauf pour cause d'adultère. Mais, pour cette raison seule, pour raison d'infidélité conjugale, je crois que Dieu nous autorise à briser les liens matrimoniaux. Si nous supposons qu'il en est ainsi, ce que nous faisons par nos coutumes parlementaires, par les lois en vigueur dans ce pays, il nous reste ensuite à déterminer de quelle manière la loi sera appliquée. De quelle manière réprimera-t-on ce crime? A quels moyens aura-t-on recours? Sera-ce à des moyens compliqués, coûteux, impraticables, que les préjugés, les influences contraires ou les passions politiques pourront déjouer. Est-ce ainsi que seront vidées les instances en divorce, ou créerons-nous, comme il en a été créé dans tous les pays civilisés, sauf le Canada, si je ne me trompe, un tribunal pour trancher ces litiges?

Je répète ce que je disais, il y a un instant, en vertu de la loi un décret de divorce dépend du droit et de la preuve. Les procédures pour l'obtenir sont à proprement parler du domaine judiciaire et ne peuvent être rigoureusement observées devant le parlement du Canada.

Des procédures vraiment judiciaires, entièrement à l'abri de toutes les préjugés et de toutes les influences qui peuvent agir sur l'esprit des députés ou faire pencher la balance, ne peuvent être observées devant un corps législatif comme le nôtre ou devant toute autre réunion semblable. Il faut des juges pour examiner la cause, entendre les dépositions et rendre un arrêt conforme à la loi, des juges impartiaux qui prendront pour règle la loi telle qu'elle existe, la loi qui décrète que leurs décisions devront découler des témoignages établissant s'il existe une raison d'accorder le divorce.

Si la constitution accorde à la personne lésée, à l'offensé, à la victime d'une faute dont la commission lui permet de demander un décret de divorce, l'endroit d'obtenir la rupture du lien conjugal, il faut que la grande masse des sujets britanniques au Canada puisse se prévaloir de ce droit que la loi leur confère. Aujourd'hui les frais sont onéreux, les inconvénients et les obstacles que rencontre le requérant sont très grands. La cause ne peut être instruite qu'à de rares intervalles ; elle ne peut l'être que lorsque le parlement est réuni. Témoins, mis-en-cause, demandeurs, tous doivent accourir ici, peut-être de très loin et, attendre complaisamment le bon plaisir du Sénat. Les circonstances où ont lieu ces procédures sont propres à détourner de venir les personnes qui ont des sentiments délicats. Ces enquêtes ont lieu au grand jour, et tout ce qui se rapporte à une instance en divorce devant le Sénat répugne, les procédures n'ont pas le caractère judiciaire, elles sont surannées et prêtent le flanc à tant d'objections qu'il est temps d'opérer une innovation. Il vaudrait mieux, je crois, abolir le droit au divorce, que de conserver les procédures qui sont encore en vogue aujourd'hui Abolissons ces procédures ou créons un tribunal régulièrement constitué pour vider ces procès.

J'énumérerai brièvement, ne désirant pas retenir la Chambre bien longtemps sur cette question, les raisons qui militent contre le maintien de la procédure aujourd'hui suivie. La première de toutes, c'est une publicité injuste, nuisible à la morale, qui n'est ni convenable, ni désirable. Le deuxième motif de changer notre mode d'obtenir le divorce est le grand inconvénient auquel sont soumis ceux qui demandent à cette Chambre le remède qui devrait être mis à leur portée d'une manière facile et expéditive. Autre raison, les frais trop élevés. Dans l'état actuel de la loi, le riche peut intenter des procédures ici et obtenir justice, mais le pauvre en est empêché. Un autre motif encore, le danger d'un déni de justice, cas qui s'est déjà présenté et qui peut se présenter de nouveau. Personne ne l'ignore, le résultat dépend de la composition de la Chambre. Ceux qui croient que le divorce est permis dans certaines circonstances peuvent être plus nombreux un jour, tandis que les adversaires du divorce quelles que soient les circonstances pourront former la majorité une autre fois et la demande sera refusée. Quelles que soient les circonstances, les dépositions, les motifs du demandeur, si l'élément hostile au divorce se trouve en majorité au moment où le bill est présenté à la Chambre, ce der-

nier sera infailliblement rejeté. Cette incertitude est si grande qu'il y a souvent un déni de justice. Une autre raison, c'est que l'intérêt personnel peut influencer et influe souvent sur le résultat d'une instance en divorce devant le parlement canadien. Voilà quelques-unes des raisons qui militent en faveur d'un changement dans le mode de procédure à suivre dans les instances en divorce.

La raison que j'aurais à donner en faveur de l'institution d'une cour de divorce, c'est que les procédures qui se font devant une cour de ce genre, sont purement judiciaires, la partie opposée au divorce ne pouvant, dans aucun cas, faire valoir pour le triomphe de sa cause, d'autres moyens que des moyens de droit ; l'incertitude, le doute, l'influence politique ne peuvent lui servir ; la cause doit être jugée d'après la loi. Une autre raison, c'est que la loi sera appliquée d'une façon impartiale. Une autre raison encore, c'est qu'il y aura moins de frais et d'inconvénients ; non pas que je trouve bon de favoriser le divorce en le rendant plus facile à obtenir, mais en disant dans quels cas il sera permis de le demander, la loi comporte qu'il faudra y procéder selon les dispositions qu'elle contient, et que si l'on a assez lieu de se plaindre pour être justifiable de requérir l'intervention de la loi, il faut que cette dernière puisse remédier au mal dont on se plaint. Du moment que la loi accorde un remède, ce serait le comble de l'injustice que d'en rendre l'usage assez difficile, assez incommode et assez coûteux pour paralyser l'effet de la loi. L'institution d'une cour de divorce telle qu'on la propose, garantit donc qu'il y aura aussi peu de frais et d'inconvénients que possible, et que l'application de la loi se fera d'une manière expéditive, impartiale et pour ainsi dire gratuite, et qu'on évitera en outre des délais qui n'ont pas leur raison d'être. Le parlement ne se réunit qu'une fois l'an. On pourrait faire une demande de divorce et s'exposer à voir traîner la cause durant toute une autre année. Les délais sont intolérables et les frais si élevés qu'ils rendent la procédure impossible. Grâce à l'institution d'une cour de divorce, ces causes seraient vite terminées et seraient instruites et jugées conformément à la preuve, à la loi et aux exigences de l'ordre public. S'il faut accorder le divorce, il faut aussi que dans la procédure à cette fin, il y ait un certain degré de solennité et qu'on ait égard aux comparants. Ces deux conditions, les observe-t-on ici ? Ne traite-t-on pas souvent ces causes à la légère, et n'arrive-t-il pas au parlement, à l'occasion de ces procédures, de faillir à cette dignité dont une cour de justice ne saurait manquer sans se déprécier, si elle avait à juger une cause aussi importante que l'est une cause de divorce ? S'il y avait une cour chargée d'entendre et de juger les causes de divorce, on les soumettrait non seulement dans l'espérance que justice serait rendue, mais avec l'entière certitude que ses arrêts seraient dictés par la justice. Les procédures se feraient de façon digne, impartiale, conforme à la loi et à la preuve, et l'on verrait ainsi disparaître l'odieux qui s'attache aux procédures auxquelles il faut recourir, d'après la loi actuelle, dans les cas de divorce que la Chambre des communes est appelée à juger.

M. l'Orateur, il serait étrange que le système actuel, système primitif, condamnable, coûteux, compliqué, incommode et inefficace se conservât dans cette confédération déjà vieille de 35 ans. Il est temps que nous mettions fin à cet état de choses et que nous fassions à cet égard comme d'autres peuples éclairés. Il est temps que nous ayons une cour qui soit chargée d'entendre et de juger ces causes-là, selon les dispositions de la loi et selon la preuve qui sera faite devant elle ; une cour qui commande le respect, rende justice et réponde aux exigences de la situation.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : La seule cour de divorce que nous avons maintenant au Canada, c'est le Sénat. A mon sens, il faudrait en établir une autre. Je ne partage pas l'opinion de ceux qui aimeraient à voir accorder le divorce comme cela se pratique ailleurs, pour la raison ridicule d'incompatibilité de caractère. Je crois, cependant, que le Sénat n'est pas la cour qui doit juger ces causes. Fait déplorable à mon avis : on publie les procédures qui se font au Sénat dans les instances en divorce et l'on communique ainsi la preuve établie dans ces causes à tous les membres de la Chambre des communes. Ce que j'ai jamais lu de plus immonde, de plus immoral, je l'ai trouvé dans certains de ces documents qu'on m'a mis entre les mains depuis que je fais partie du parlement. Les pages et nombre de personnes de toutes les classes de la société d'Ottawa lisent ces détails honteux. Je ne veux pas qu'on répande ainsi par tout le pays, les détails de la preuve faite devant le Sénat. Cette pratique est pernicieuse—j'allais employer un mot plus sévère. L'honorable député (M. Charlton) a rendu service au pays, en soulevant cette question ici. Si l'on ne peut décider cette question de divorce elle-même, du moins j'ose espérer qu'on mettra fin à la pratique que je viens de condamner.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) a déjà soulevé cette question ici même.

M. CHARLTON : Je tiens à déclarer que je n'ai jamais présenté de motion semblable à celle que je soumets maintenant. J'ai pris part à la discussion, en deuxième délibération, d'un projet de loi concernant le divorce, mais je n'ai jamais présenté de motion sur ce sujet.

Une VOIX : L'honorable député veut parler du bill présenté par M. Britton.

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Mon honorable ami (M. Charlton) a exprimé alors les vues dont il vient de faire part. A cette époque, la Chambre n'a pas cru devoir partager l'opinion de l'honorable député. Depuis, il ne s'est produit aucun fait nouveau de nature à modifier ce sentiment.

Mon honrable ami (M. Charlton) nous a dit que le Canada est le seul pays civilisé où il n'y ait pas encore une cour de divorce; c'est vrai dans une grande mesure, mais je ne crois pas que ce soit une tache sur le blason du Canada qu'il soit resté 35 ans sans éprouver un besoin pressant d'une cour de ce genre. Quant à moi, je trouve qu'il est toujours grave de modifier les institutions d'un pays même en les améliorant. Si le peuple est satisfait de ses institutions, il vaut beaucoup mieux les laisser telles qu'elles sont, même si aux yeux de plusieurs elles laissent à désirer.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : Je ne doute pas que nombre de gens ici, comme dans certains autres pays, soient portés à croire à la nécessité d'une cour de divorce; cependant, tout le monde ne pense pas ainsi, et l'opinion publique, en tant qu'elle a le droit et le pouvoir de s'exprimer sur cette question, ne s'est encore révélée au parlement par aucun des moyens qu'elle emploie d'ordinaire à cette fin. Il ne s'est encore fait aucune requête demandant au Canada d'instituer une cour de ce genre, on n'a adopté aucune résolution dans aucune partie du pays; seules, et dans certaines circonstances, des corporations religieuses de certaines dénominations dont l'opinion est très prononcée sur ce sujet, en ont adopté; mais ces résolutions là sont loin d'exprimer le sentiment général et de parler au nom de tout le pays. Je crois donc qu'il vaudra mieux laisser les choses dans l'état où elles sont et nous abstenir d'instituer une cour de divorce tant que l'opinion publique ne l'exigera pas et tant qu'on n'aura pas fait de demande générale à cette fin.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : Bien loin d'être une honte, c'est au contraire un honneur pour le Canada qu'il y ait si peu de demandes de divorce dans ce pays. On a institué des cours de divorce dans la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, et dans la Colombie-Anglaise, bien avant la confédération, et je crois savoir que les requêtes pour divorce y sont si peu nombreuses, que les juges de ces cours-là n'ont presque rien à faire. Dans les autres provinces, le divorce doit être demandé au moyen d'un bill d'intérêt privé qui prend naissance au Sénat, et même dans ce cas, je suis heureux de le dire, le nombre des requêtes n'a pas augmenté d'une année à l'autre. Les archives démontrent que depuis la confédération jusqu'à ce jour, le nombre des requêtes pour divorce n'a pas augmenté, bien que le pays, je me plais à le dire, ait fait des progrès sous le rapport de la population et sous plusieurs autres.

Que nous soyons si exempts des maux qui ont généralement pour résultat le divorce, voilà qui témoignent des bonnes mœurs du Canada. En thèse générale, l'opinion publique ne s'est pas prononcée en faveur d'une réforme de notre système, si l'on peut appeler cela une réforme, et je crois que l'honorable député (M. Charlton) devrait trouver satisfaisant l'état de choses actuel. Si, un jour—je regretterais sincèrement que ce jour vînt, et j'ose espérer qu'il ne viendra jamais—l'opinion publique s'agite à ce sujet, et que les mœurs en ce pays, au lieu de s'améliorer, se corrompent assez pour que les requêtes en divorce soient plus nombreuses qu'à présent ; si l'honorable député (M. Charlton) n'a pas alors changé d'opinion, il pourra s'adresser au parlement. Je ne me sens pas absolument à l'aise pour traiter cette question, parce que la religion à laquelle j'appartiens défend le divorce ; mais, laissant ce point-là tout à fait de côté, et m'adressant à ceux qui pensent autrement et croient que, dans certaines circonstances, le divorce devrait être permis, je dis qu'il me paraît, de toute évidence, qu'il n'est pas nécessaire d'instituer une cour de divorce, et j'espère que cette Chambre sera de cet avis.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance se continue.

L'honorable W. ROSS (Victoria, N.-E.) : M. l'Orateur, l'esprit de réforme est évidemment disparu de cette Chambre. Les députés d'Ontario se tarquaient d'être de grands réformateurs, et cependant, voici qu'une question des plus importantes les laisse indifférents, et qu'ils sont prêts à léguer à leurs successeurs le souvenir de la façon grossière, j'allais dire barbare, dont ils traitent aujourd'hui, un sujet de ce genre. En vérité, les sauvages ont des points à nous rendre à cet égard. Chez eux le divorce n'a pas d'autre cause que celle que notre Sauveur lui a reconnue, et si l'un ou l'autre des conjoints paraît coupable d'infidélité et surtout, si c'est la femme qui est en faute, son mari la rend à sa tribu, et là le divorce s'accomplit. Les choses se passent beaucoup plus convenablement que chez nous. Voyons ; un requérant peut nous arriver des extrémités du Nouvel Ontario ; il lui faut payer $200 et les frais de tous ses témoins ; il se présente au comité du Sénat composé de gens qui n'ont pas étudié le droit et n'ont aucune expérience en fait de droit ; ces derniers font prendre les dépositions par écrit et les soumettent à la considération des deux Chambres. Inutile de parler de la nature même de ces dépositions ; on en ferait une litière aux pour-

ceaux, qu'ils refuseraient de s'y reposer. Les femmes de peine qui vont faire le ménage au Sénat, le matin, y trouvent des morceaux de papiers imprimés ; elles les emportent à leur domicile, les distribuent aux membres de leurs familles qui les lisent au grand préjudice des bonnes mœurs.

Pourquoi le Canada n'emprunterait-il pas au Nouveau-Brunswick, à la Colombie Anglaise et à la Nouvelle-Ecosse la réforme qui s'est opérée dans ces provinces à ce sujet ? Dans la Nouvelle-Ecosse, la cause s'instruit devant un juge de la cour Suprême, et pas un mot de la preuve n'est copié ni livré aux journaux. Tout ce qui est publié, c'est que telle ou telle cause s'est instruite devant le juge Graham et que ce dernier a accordé ou refusé le divorce. Lorsque les provinces maritimes se sont unies au Dominion, il a été imposé au peuple canadien certaines réformes. A cette époque, les provinces d'Ontario et de Québec étaient dotées du double mandat, mais, grâce au bon exemple que nous avons donné dans cette Chambre, ce système fut aboli. Les élections avaient lieu à des dates différentes, et on commençait par les faire dans les comtés les plus forts et les plus susceptibles d'élire des amis du gouvernement du temps. Nous avons aboli ce système-là et persuadé au Canada de faire toutes ses élections le même jour, comme cela se pratiquait dans les provinces maritimes. Il lui faudrait faire un pas de plus et adopter notre méthode relativement au divorce ; c'est la seule qui soit rationnelle et qui puisse rendre justice au pauvre comme au riche. Le système actuel ne favorise que le riche ; il est souverainement injuste pour le pauvre, incapable qu'il est de se pourvoir. Dans les provinces maritimes il n'y a pas d'inégalité de ce genre, et, je suis heureux de le dire, les divorces sont aussi peu nombreux dans ces provinces-là que dans le Dominion. Bien que la loi, telle qu'elle est, rende l'obtention du divorce facile, il nous est permis des parler avec orgueil des excellentes mœurs de notre population. Le sentiment de la justice devrait engager cette Chambre à mettre pauvres et riches sur un pied d'égalité. S'il en était ainsi, bien des Canadiens trop pauvres pour recourir à la loi actuelle, décideraient de s'y adresser.

Je n'en dirai pas beaucoup plus à ce sujet. Jé crois, cependant, qu'il est temps que ceux qui se prétendent réformateurs devraient s'occuper de mettre fin au système actuel, système imparfait et qui n'a certainement pas son pareil dans aucun autre pays civilisé.

Il ne s'est fait aucune requête en faveur de cette modification, a déclaré le premier ministre. Eh bien ! je n'ai pas connaissance qu'il se soit fait des requêtes en faveur de ces autres réformes dont je viens de parler; je ne sache pas qu'on ait demandé, au moyen d'une seule requête, l'abolition du double mandat ou le vote simultané, lorsque ces mesures furent adoptée. Cette raison ne m'en paraît pas une. Si mes honorables amis, le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer et Canaux, étaient libres d'exprimer leur pensée, ils parleraient bravement, logiquement et efficacement sur cette question. Ils ne veulent pas froisser leur maître, mais ils savent fort bien que la loi qui existe aujourd'hui au Canada, on ne songerait jamais à l'adopter dans les provinces maritimes, éclairées comme elles le sont. Je pense bien que rien de ce que je dis-là n'aura la moindre influence sur la Chambre, mais j'espère qu'il viendra un jour où le pays comprendra la nécessité de modifier le système actuel de façon à assurer justice égale aux pauvres et aux riches.

L'honorable DAVID TISDALE : M. l'Orateur, la motion que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) vient de présenter, est certainement de nature à provoquer une considération beaucoup plus sérieuse que celle que la Chambre a parfois attachée au sujet qu'elle traite. Si je ne me trompe, la loi du divorce existe dans tous les pays civilisés. Il n'est pas un de ces pays qui soient dans la même situation que le Canada par rapport à cette loi; c'est ici seulement que le divorce ne peut se demander au moyen de procédures judiciaires.

L'honorable député qui vient d'adresser la parole l'a fort bien dit, il existe des cours de divorce dans plusieurs des provinces. La proposition a donc une grande portée et ne devrait pas, suivant moi, manquer de se recommander à notre sérieuse considération, parce que ceux qui l'ont déjà faite dans cette Chambre, n'ont pas réussi à intéresser suffisamment la députation pour la pousser de l'avant. Cette question a été soumise à la Chambre la dernière fois, par M. Britton, alors député de Kingston et aujourd'hui, juge, et juge distingué. Il provoqua, dans cette circonstance, une discussion beaucoup plus approfondie que ne vient de le faire mon honorable ami par sa motion. Cependant elle n'eut pas de résultat, et vu l'attitude que vient de prendre le très honorable premier ministre, la présente motion promet bien de ne pas en avoir plus. Quoi qu'il en soit, je me range à l'avis de l'honorable préopinant et je pense, comme lui, que, alors même que le premier ministre ne serait pas, sur ce sujet, du même avis que bien d'autres membres de cette Chambre, ceux qui sont en faveur de la motion, et ils sont assez nombreux, ne devraient pas conclure de là qu'ils ne peuvent absolument pas l'appuyer sans préjudice à leur allégéance politique. Je suis un franc conservateur généralement reconnu comme tory, et, bien que, à mon avis, le gouvernement de parti soit le plus conforme à l'intérêt public, cependant, lorsque le gouvernement n'est pas en cause, les membres de la droite, comme ceux de la gauche, devraient pouvoir exprimer leur propre opinion sur toute question étrangère à la discipline de parti. Cela

donnera un caractère plus sérieux à notre législation et prouvera au peuple que ses mandataires n'agissent pas comme de simples automates dont le mouvement est réglé par les chefs de partis. La question que nous examinons est une des plus importantes à tous les points de vue, et après ce que j'ai appris concernant le divorce, et attendu que dans tous les pays civilisés on a jugé le divorce bon dans certains cas, je me déclare favorable à la proposition sur laquelle la Chambre est invitée à se prononcer aujourd'hui. Evidemment, je concède à mes collègues le droit de différer d'opinion avec moi sur ce sujet; mais une des grandes leçons que nous enseignent les libres institutions qui existent en pays britanniques principalement, c'est que la différence de religion n'empêche point le respect dû à toutes les opinions honnêtes et que l'on concède volontiers que le dernier mot doit rester à la majorité.

Je crois que le divorce est une nécessité sociale, mais je n'oublie pas néanmoins que j'ai été élevé à la vieille école où l'on enseigne sur le divorce que s'il en faut, pas trop n'en faut. Une des plus fortes objections qu'on oppose d'ordinaire à une modification dans nos lois de divorce, c'est la crainte parmi le peuple que nous tombions dans l'extrême contraire, et que le divorce devienne une pratique trop fréquente, comme cela existe dans la république américaine. Pour ma part, j'estime que cette appréhension n'est qu'un préjugé ; mais le très honorable premier ministre nous a formulé le plus solide argument contre l'opportunité de modifier notre loi du divorce. Il affirme que le public ne demande pas ces changements. Néanmoins, je suis de l'avis de l'honorable député qui vient d'adresser la parole : il n'est pas indispensable d'attendre qu'on nous adresse des pétitions pour nous décider à voter une loi que nous jugeons d'utilité publique.

Je n'ai plus sur l'importance des pétitions en pareils cas les idées que je possédais dans ma jeunesse, parce que l'expérience m'a appris que les prétendues manifestations du sentiment public ne sont, après tout, que l'œuvre de quelques individus qui veulent nous faire accepter leurs désirs comme l'expression d'un vœu national qui n'existe pas en réalité. Je pense—et la plupart des membres de cette Chambre seront de mon avis—que les facultés dont Dieu ou la nature nous a doués nous rendent responsables de nos actes et de nos jugements, et je ne prêterai l'oreille aux demandes contenues dans des requêtes que si elles me convainquent de leurs mérites et de la présence d'un motif justifiant une action de ma part. Le premier ministre a-t-il raison d'affirmer que le sentiment public ne s'est pas prononcé en faveur d'une modification de la loi du divorce ? Je le lui accorde dans la mesure que j'ai indiquée tout à l'heure en parlant de la prétendue crainte populaire qui existerait à l'égard de la facilité de contracter le divorce, sous la nouvelle loi ; mais je crois qu'il incombe au parlement de définir les causes ou les raisons pour lesquelles le divorce pourra être accordé, et c'est sur ce principe fondamental, je pense, que la résolution de notre ami est basée. Je suis de ceux qui voudraient que les demandes de divorce fussent examinées et décidées par les tribunaux de justice. L'honorable premier ministre a dit que le peuple ne demande pas une nouvelle loi du divorce ; je lui répliquerai que les tribunaux ordinaires connaîtraient de ces causes avec plus de compétence et seraient un arbitre bien plus désirable que n'importe quelle commission parlementaire.

Si nous pouvions créer un mécanisme judiciaire plus simple, plus sûr et plus abordable pour les pauvres gens que celui qui existe, libéraux et conservateurs sont convaincus, je n'ai aucun doute à cet égard, que nous ferions une bonne action. Cette question a été discutée ici depuis des années à ma connaissance. Elle y a fait le sujet de nombreux débats avant même mon élection au parlement. On a dit que l'opposition qui a été faite à tout projet de création d'un tribunal de divorce reposait dans des motifs de religion. Eh bien! M. l'Orateur, j'affirme que nul homme ne respecte plus que moi les convictions religieuses de ses concitoyens. J'en ai donné autrefois des preuves évidentes, dans des circonstances où mes intérêts politiques me commandaient de ne pas le faire—et je suis prêt à recommencer. Les croyances religieuses de qui que ce soit ont droit au plus grand respect ; mais, M. l'Orateur, la question qui fait l'objet de ce débat est une question de morale entre toutes, et tant que nous ne pourrons pas l'examiner ensemble comme des hommes, et sur toutes ses faces, il est impossible que nous atteignions jamais une solution définitive.

Au surplus, je suis certain que tous ceux qui m'entendent en ce moment, tous les catholiques qui me connaissent ou qui ont écouté mes discours, attesteront que je suis toujours disposé à leur reconnaître la plus entière liberté d'opinion, comme je la réclame pour moi-même, et que mon esprit n'est point rebelle aux commandements de la raison, toujours prêt à modifier une opinion erronée. Ce que j'affirme—étant donné que le pays a besoin de l'institution du divorce—c'est qu'un tribunal de justice est indispensable pour recueillir les témoignages dans les procès en divorce. Les procédures, telles qu'elles sont conduites ordinairement devant les tribunaux, exposeront à moins d'atteintes la moralité publique que dans l'opération du système actuel. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Charlton), les témoignages resteront dans la chambre des juges et ne seront point, comme cela se fait aujourd'hui, jetés par l'imprimerie en pâture au public, et dont une trop grande partie porte le scandale jusqu'au sein des familles. Par conséquent, au point de vue moral, ce changement mériterait d'être bien accueilli. Au

M. TISDALE.

point de vue légal, il n'y a rien à discuter. Les témoignages se rapportant au lien du mariage devraient être exposés devant un tribunal de justice, car il n'existe rien de plus sacré que le lien du mariage, si ce n'est la croyance en l'existence de Dieu et à une vie future. Si les causes de divorce doivent être jugées par les tribunaux, il faudra les confier au plus haut et au plus respectable tribunal du pays. De toutes façons, mon honorable ami (M. Charlton) a pris une initiative qui mérite notre plus entière approbation. L'étude de ces graves questions concernant les fondements même de la société aura pour effet d'inspirer à notre peuple des pensées salutaires et une haute conception de la vie sociale.

Nous devons décider ces questions suivant les principes de la liberté anglaise, car, sous le drapeau britannique, que les nations civilisées reconnaissent aujourd'hui plus que jamais comme étant le symbole même de la liberté, sous ce drapeau, dis-je, il n'est personne, que ce soit un païen ou un chrétien, qui ne soit assuré d'avoir toute la liberté compatible avec les institutions britanniques. S'il est nécessaire, comme je le crois, et comme la pratique de toutes les nations civilisées semble le sanctionner, que la société autorise la disjonction des liens du mariage, cette disjonction ne devrait pouvoir se faire que suivant les conditions stipulées par le parlement. Nous devons restreindre le plus possible les causes qu'on peut invoquer pour accorder le divorce. Mais, cela fait, nous devrions laisser le reste à nos cours de justice, car j'ai raison de croire que ces cours, ainsi que le proclame du reste l'histoire, sont, au Canada comme dans tous les pays anglais, celles qui peuvent le mieux rendre un verdict en ces matières.

M. HAUGHTON LENNOX (South Simcoe) : Je suis quelque peu surpris que la Chambre ne paraisse pas prendre grand intérêt à la discussion de cette question importante. On pourra peut-être en trouver la raison dans l'avis émis par l'honorable député de Victoria (M. Ross) que plusieurs députés de cette Chambre—dont entre autres, si j'ai bien compris, le ministre des Finances (l'honorable F. Fielding) et le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) ne sont pas libres de prendre en ces matières l'attitude qu'ils voudraient. Pendant la dernière session, l'honorable gentleman (M. Charlton) qui a présenté cette résolution nous en a appris assez long sur les rouages intimes du parti de la réforme, ou parti libéral, comme on l'appelle généralement, et l'honorable député de Victoria nous a encore ce soir appris du nouveau au sujet des tendances de ce parti. L'honorable gentleman nous a dit qu'il y a eu un temps où la province d'Ontario se targuait de ses principes de réforme. Si l'honorable gentleman veut faire allusion aux députés qui constituent la majorité de la représentation d'Ontario dans cette Chambre, je ne crois pas qu'il ait aucun sujet de les attaquer là-dessus, parce qu'il n'est pas arrivé jusqu'ici à ma connaissance qu'aucun d'eux se soit montré hostile à la résolution. Mais ces remarques ne nous surprennent guère de la part d'un honorable député qui a déjà une longue expérience des pratiques libérales, qui peut remonter en arrière jusqu'au jour où l'attitude de son parti sur plusieurs questions n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui, qui peut faire un retour sur la position prise en cette Chambre par l'opposition libérale et celle prise dans Ontario il y a de cela plusieurs années, et mettre cette position en contraste avec la triste situation où se trouve, par exemple, en ce moment acculé le parti libéral dans Ontario.

Maintenant, pour ce qui est de la convenance de tenir secrète la procédure suivie en ces cas-là, il nous est inutile d'engager à ce sujet une discussion plus à fond, parce que si la Chambre décide qu'il est désirable de changer la procédure en matière de divorce au Canada, les détails de la mesure et le mode de procédure pourront être discutés plus tard. Je ne crois pas, cependant, que nous ferions bien de revenir aux anciennes méthodes de jurisprudence, avec leurs délibérations à huis clos, ainsi qu'on comprenait alors ces choses. Il peut y avoir plusieurs bons points à invoquer en faveur de la position prise par l'honorable député de Victoria, pour ce qui est de ne pas communiquer au public, par la voie des journaux, les procès-verbaux de ces délibérations avec tous leurs détails risqués. Mais, d'un autre côté, je ne comprends pas qu'on puisse maintenir dans la Nouvelle-Ecosse des tribunaux absolument secrets, du genre de ceux qu'on avait dans des temps plus reculés. Pour ce qui est de la diminution des frais de justice, cela, aussi, prête à discussion. Depuis que j'exerce la profession d'avocat, j'ai eu connaissance de plusieurs circonstances où des époux avaient l'intention de demander le divorce, et étaient sur le point de faire appel au parlement, mais en ont été empêchés par la question des frais. Ces époux se seraient séparés, et auraient laissé leurs familles sans foyers, si ce n'eût été que les dépenses qu'ils devaient encourir les ont empêchés de franchir le pas. Et il est arrivé, par la suite, que ces époux ont vécu heureux ensemble. Sur cette question des dépenses, il y a beaucoup à dire de côté et d'autre. C'est certainement une dureté du sort qu'un homme ou une femme qui ont de justes motifs de demander le divorce—et ces cas-là sont en très petit nombre—soient empêchés d'obtenir remède à leur peines par suite de leur pauvreté. Nous agirions fort imprudemment, j'en suis sûr, et nous commettrions une lourde faute si nous facilitions encore davantage les moyens d'obtenir le divorce, sauf seulement pour ce qui a trait aux dépenses.

Je n'étais pas présent quand le très honorable leader de ce gouvernement a parlé sur

ce sujet, mais d'après les remarques faites par le député de Victoria j'en conclus que le leader du gouvernement a dit que cette motion ne devrait pas être adoptée maintenant, parce qu'il n'y a pas de pétitions en demandant l'adoption. Eh mais, est-ce là donner la réponse qu'il convient à cette proposition, ou à aucune autre ? A venir jusqu'à présent, l'expérience semble faire foi que, dans cette Chambre, plus il y aura de pétitions demandant le redressement d'un grief, moins il y aura de chances d'obtenir satisfaction. Non seulement pendant cette session du parlement, mais pendant les sessions précédentes, nous avons été débordés de pétitions en faveur de certaines mesures, et il ne s'en est rien ensuivi. Voyez par exemple la question de la protection du bétail. Si nous devons juger de l'efficacité des pétitions parce qui s'est déjà passé dans cette Chambre, nous en arriverons plutôt à la conclusion que moins il y aura de pétitions plus grandes seront les chances d'obtenir satisfaction.

J'en arrive maintenant à la résolution même. L'honorable gentleman qui l'a présentée a dit :

> Que cette Chambre est d'avis que les lois du Canada devraient définir d'une manière précise et restreindre autant que possible les causes pour lesquelles des divorces peuvent être accordés.

Sur ce point, je suis entièrement d'accord avec l'honorable gentleman. Je crois qu'il serait grandement dans les intérêts du Canada de définir exactement les causes qui peuvent justifier d'accorder le divorce. Je suis absolument d'avis que nous devons renfermer ces prétextes dans des limites très étroites. Pour ma part, je dois dire que je suis absolument opposé au principe du divorce, sauf dans des cas très extrêmes. Tous nos efforts doivent tendre, tant par la législation que par l'éducation du sentiment public, à diminuer le plus possible le nombre des cas où un divorce peut être obtenu dans ce pays. Ce serait un malheur d'ouvrir la porte aux divorces aussi grande que dans la république voisine, où tant de facilités existent pour trancher les liens du mariage, et où en conséquence il y a tant de divorces qui sont accordés. L'honorable gentleman dit ensuite :

> Mais que le mode actuel de les obtenir au moyen de mesures législatives est trop dispendieux et souvent entaché d'arbitraire et d'incertitude.

Je parlerai plus loin de la question des dépenses, mais je suis d'avis que les moyens actullement en usage pour obtenir le divorce sont dans une grande mesure capricieuses et instables. Il dit encore :

> Que s'il existe une raison de divorce, les mesures à adopter pour l'obtenir devraient être moins coûteuses qu'à présent.

Je suggérerais que ces moyens soient rendus moins dispendieux sans tomber dans l'extrême opposé, c'est-à-dire, sans faciliter

les moyens d'obtenir le divorce. J'espère que ce parlement va s'occuper de cette question, non pas dans le but d'encourager les divorces—et je crois que c'est là ce qui rend certains honorables gentlemen si hésitants en ces matières—mais en admettant que, dans quelques cas isolés, le divorce peut être nécessaire. En admettant cela, je suis d'avis que la résolution est probablement conçue dans un bon esprit, lorsqu'elle demande au parlement de déclarer que la procédure à suivre pour obtenir le divorce devra être moins dispendieuse qu'elle ne l'est actuellement, afin de permettre au pauvre comme au riche d'obtenir justice. Il dit encore :

> Et que vu que la justification du divorce en vertu d'une loi établissant le bien fondé d'une demande, ne peut être établie qu'au moyen d'une enquête consciencieuse, les procédés à prendre en vue d'obtenir un décret de divorce sont du domaine judiciaire, et que, par suite, les procédures pour un cas de cette nature devraient être prises devant une cour régulièrement constituée à cette fin qui donnerait sa décision dans l'espèce.

Quelle que soit l'opinion que l'on soutienne au sujet du divorce, considéré abstraitement, il ne saurait y avoir aucune divergence d'opinions quant à l'endroit où ces enquêtes peuvent le mieux être conduites. L'endroit le plus convenable est une cour de justcie, où l'on est tout spécialement en mesure de recueillir les témoignages, où l'on a l'habitude de réprimer toute légéreté, et où le plus grand décorum est toujours observé. Il ne saurait y avoir de doute, je crois, que l'enquête peut bien mieux être conduite, dans une cour de divorce régulièrement constituée, plutôt qu'ailleurs.

Je ne saurais assurer que je saisisse bien toute la signification que comporte cette résolution. Si l'honorable député qui l'a présentée entend par là que nous devons avoir une cour de divorce distincte, c'est-à-dire détachée des autres cours du Canada, je ne saurais être d'accord là-dessus avec lui. Mais s'il entend, comme je le suppose, que quelque cour actuellement constituée soit investie de ces nouvelles fonctions, ou que quelques juges de la cour Suprême ou d'une cour Supérieure devront former ce tribunal, alors nous pourrions ainsi nous épargner les dépenses additionnelles qu'entraînent la création d'une nouvelle cour. Sous ce rapport, je donnerais mon appui à la résolution. Je m'estime heureux que, pour la première fois, dans ma très courte expérience parlementaire, il m'ait été donné d'appuyer, dans une grande mesure, le député distingué qui a présenté cette résolution. Je n'éprouvais aucun désir bien vif de prendre la parole à ce sujet, parce que je ne croyais pas que je pusse rien dire de nouveau sur un sujet que d'honorables membres de cette Chambre possèdent et comprennent bien plus complètement que moi. Je sentais que je ne pouvais rien dire qui ne pût être bien mieux dit par plusieurs honorables membres de cette Chambre de bien plus

grande expérience et de plus d'habileté, mais je suis d'avis que quand une question de cette importance se présente, il est tout aussi bien que nous ayons là-dessus le plus d'opinions possibles.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, je suppose qu'il nous faut reconnaître, dans cette circonstance comme dans beaucoup d'autres, que nous devons beaucoup de gratitude à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui ne craint pas de s'attaquer à l'indifférence, ou à l'inertie tranquille et souvent effective du public, et qui déjà en diverses occasions, et à propos de sujets de grande importance, s'est trouvé de taille à aborder des questions bien avant qu'elles eussent reçu l'appui du public. Il nous fait plaisir de constater que, bien qu'on ne nous ait encore présenté aucun côté bien intéressant, le débat a été jusqu'ici conduit avec beaucoup de solennité et de décorum. On ne manifeste aucune disposition de traiter le sujet à la légère, ou de tirer parti des prétextes à plaisanteries que ce sujet présente ; au contraire, la Chambre est disposée à s'occuper de cette question avec tout le sérieux que cette dernière comporte et en ne perdant jamais de vue son extrême importance. On ne doit pas oublier, en abordant la discussion de sujets de ce genre, que le divorce fait maintenant partie intégrante de notre civilisation. Depuis les temps les plus reculés, ou au moins depuis très longtemps, c'est-à-dire depuis que le mariage est passé à l'état de rite, l'on a éprouvé le besoin, pour diverses causes, de rompre le lien conjugal. Au Canada, la proposition émise par l'honorable député de Norfolk-nord ne changerait pas essentiellement l'état de choses. Dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie Anglaise, des cours de divorce sont établies et ont été établies depuis la Confédération. Ces cours apportent du soulagement de temps à autre aux personnes qui trouvent intolérable le lien conjugal, et qui ne peuvent plus se soumettre aux devoirs qu'il impose. Le divorce est un sujet qu'il nous faut aborder, et bien que le sentiment public, dans la province de Québec, a jusqu'ici fait obstacle et probablement fera toujours obstacle à la création d'une cour de ce genre dans cette province, nous constatons néanmoins que, faute de pouvoir obtenir satisfaction dans les provinces où ces cours n'existent pas, les époux qui désirent le divorce peuvent toujours vaincre ces difficultés en faisant appel aux lois du pays, qui contiennent les dispositifs pouvant leur accorder le soulagement que les cours de leur propre province sont impuissantes à leur donner. La présomption est que le nombre de divorces accordés n'augmenterait pas sensiblement si l'on mettait fin au système actuellement en usage, et si on y substituait une procédure plus facile, plus économique, et ce qui est aussi de la plus grande importance, donnant moins prise à la curiosité publique.

Il a déjà été question de la façon dont ces instances en divorce étaient conduites devant le Sénat, et de la publicité donnée aux témoignages révélant les relations existant entre les époux et d'autres intéressés. On ne permettrait pas à de la littérature de ce genre de circuler dans le pays par les voies ordinaires. Les cours et les législateurs du pays défendraient la circulation de ces matières par la poste, matières qui présentement se déversent en quantité et finissent d'une manière ou d'une autre par tomber entre les mains de personnes qui ne devraient pas en prendre la moindre communication. Voilà qui est loin d'être satisfaisant et je comprends parfaitement que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson) ait jugé qu'on commettait une grave infraction à son égard, en le forçant à recevoir du Sénat, des communications d'un caractère aussi peu convenable. Cependant, je suppose que ce sont là des inconvénients auxquels il faut nous soumettre, à moins que nous ne prenions la détermination de nous en affranchir en donnant notre appui moral, personnel et actif à la cause dont l'honorable député de Norfolk-nord s'est fait le défenseur. Il serait tout à fait injuste et intolérable que cette Chambre, en tant que branche de la législature du Canada, s'entremît pour accorder un divorce sans que toutes les circonstances, les motifs et les témoignages sur lesquels s'appuie le requérant nous soient connus dans chaque cas. J'ignore si tous les membres lisent les témoignages pour chaque cas qui se présente, mais il incombe certainement à chaque honorable député, représentant une circonscription électorale et formant partie du corps législatif du Canada, pour mettre en vigueur la loi accordant le divorce ; il incombe, dis-je, à chacun d'eux de s'assurer chaque fois si la preuve est suffisante pour lui permettre d'appuyer de son vote le bill qui a pris naissance dans la Chambre voisine de celle-ci. Pour se convaincre si le sujet est de grande importance, il suffira de passer en revue les statistiques ayant trait aux cas de divorce dans le pays. Si l'on prend les chiffres du dernier volume de l'Annuaire qui s'arrête au mois de juin 1901, nous voyons que, dans les provinces du Canada où il n'y a pas de cour de divorce, le parlement a accordé soixante-et-onze divorces. Soixante-et-onze divorces ont été accordés par le parlement du Canada en 34 ans, ce qui n'est pas, il est vrai, considérable. Dans la Nouvelle-Ecosse, et pour le même laps de temps, les cours ont prononcé 102 divorces. Dans le Nouveau-Brunswick, durant le même intervalle, il y a eu 73 divorces, et dans la Colombie Anglaise, 54 divorces. Pour ce qui est de l'Ile du Prince-Edouard, il règne évidemment là un état de félicité conjugale sans analogue, probablement nulle part ailleurs où flotte le drapeau britannique. Dans cette petite île, le jardin

du Golfe, le pays le plus civilisé, le plus prospère et le plus heureux de tous les domaines de Sa Majesté dans l'Amérique du Nord, pas un seul divorce n'a été prononcé en ces 34 ans. Evidemment, dans cette province de l'Ile du Prince-Edouard, il existe une compréhension des avantages, des bienfaits et des bénédictions dépendant de l'union conjugale qui ne saurait être partagée, par les autres provinces, au même degré que dans cet heureux pays. Il s'ensuit donc que 300 divorces ont été prononcés au Canada en 34 ans, soit une moyenne de près de 9 divorces par année. On nous dit qu'il pourrait y en avoir davantage si les facilités pour les obtenir étaient plus grandes, et par conséquent quelques-uns pourraient arguer que les divorces se multiplieraient en bon nombre si l'on créait des cours de divorce dans les différentes provinces, et si l'on supprimait la méthode actuellement en usage, ennuyeuse, gênante, dispendieuse et odieuse, consistant à se présenter devant le Sénat du Canada, pour y substituer un moyen plus commode, moins dispendieux et moins public de présenter sa demande devant un juge de la cour Suprême d'une province. Nous n'avons aucune preuve que c'est là ce qui se produirait, et il n'existe, que je sache, aucune présomption que les choses se passeraient ainsi. Ce qui est un fait certain, c'est que, au Canada, en 34 ans, trois cents divorces ont été prononcés, c'est-à-dire que six cents époux se sont vus allégés du joug conjugal, et cela doit suffire pour démontrer que voilà un besoin de la civilisation et de notre vie sociale, telle qu'organisée aujourd'hui, auquel il nous faut coûte que coûte faire face. Le mariage est une institution nécessaire dans tout pays civilisé, et tout ce qui est de nature à rehausser, élever et améliorer la condition de la femme parmi nous, doit recevoir notre appui le plus empressé.

Il devrait y avoir des moyens raisonnables, étroitement associés à l'état du mariage, qui permettraient à l'un ou l'autre des conjoints de reprendre sa liberté lorsque la situation devient un fardeau trop lourd à porter. Je découvre en outre dans l'Annuaire statistique du Canada qu'il y avait dans le pays, d'après le recensement de 1901, 661 personnes divorcées—339 hommes et 322 femmes. C'est presqu'exactement le nombre de ceux que nos cours de divorce auraient désunies depuis 1867, l'année de la confédération, si tous ceux qui ont obtenu le divorce vivaient encore. Mais il faut évidemment qu'une grande partie des personnes divorcées qui vivent présentement au Canada aient obtenu leur divorce ailleurs. Il est absolument impossible que les 600 personnes qui ont obtenu le divorce au Canada depuis 1867 vivent encore. Il est fort probable qu'un tiers au moins sont mortes. Or, des personnes qui ont obtenu divorce devant nos cours ou devant le parlement, il en reste peut-être environ 300, les autres 361 qui sont au Canada présentement doivent avoir obtenu leur divorce ailleurs ou devaient être divorcées avant de venir au Canada. C'est un fait connu que dans certains cas dans toutes les provinces du Canada plusieurs de ceux qui veulent divorcer vont dans un des Etats de la république voisine et obtiennent la séparation recherchée devant les cours de ce pays. Le résultat n'est pas satisfaisant car les Canadiens qui obtiennent le divorce devant les cours des Etats-Unis, ne sont divorcés que tant qu'ils restent aux Etats-Unis; si ces personnes reviennent au Canada elles ne peuvent contracter un autre mariage sans s'exposer à être poursuivies pour bigamie ou pour adultère. Si nous devons faire une loi du divorce, si elle est en quelque sorte d'absolue nécessité, nous devons la faire non de façon à augmenter les divorces mais à les diminuer; il faudra faire la loi de telle sorte que la cour ne pourra accorder le divorce que pour les raisons les plus graves; il faudra aussi imposer des conditions telles que l'on ne puisse facilement obtenir le divorce, ou pour des raisons futiles; mais il faudra que ces raisons soient graves, justifiant le divorce, et connues des voisins, et des concitoyens de ceux qui veulent divorcer. Si l'on remplit ces conditions il me semble que le Canada doit ne pas écarter cette question, mais examiner s'il n'y a pas des citoyens de notre pays qui ont droit qu'on leur fournisse un moyen, mais un moyen restreint de briser les liens du mariage lorsque les circonstances l'ont rendu insupportable.

Il n'est guère possible qu'une loi de divorce ait beaucoup d'avocats dans notre parlement. C'est un débat auquel une personne intéressée à voir l'institution d'une cour de ce genre pourrait difficilement prendre part. Ce ne serait que pour ne pas repousser des instances personnelles et très fortes qu'un membre du parlement consentirait à demander une loi de divorce. Il est d'autant plus nécessaire, alors, vu que la question ne nous intéresse pas personnellement et n'est pas de nature à avoir un appui bien sympathique en parlement, que nous n'en perdions pas de vue l'importance, et que nous en fassions une étude consciencieuse et juste. Il est naturel que beaucoup parmi nous soient très indifférents à l'égard de cette question, et pourtant quelques instants de réflexion nous prouveront qu'elle touche à l'institution même de notre civilisation dont elle est inséparable, et qu'elle doit être entourée des lois les plus sages. Il nous faut fournir à ceux pour lesquels la vie matrimoniale est devenue insupportable, un moyen d'en sortir, mais il faudra en même temps veiller à ce que toutes les conditions du secret, de solennité et propres à empêcher le scandale public entourent les procédures à suivre pour obtenir le divorce en notre pays, et je n'ai aucun doute que tous ceux qui étudieront sérieusement la question trouveront que le remède ne devrait pas être un bill ac-

cordé par le parlement mais un recours ordinaire et sans bruit devant les juges du pays auxquels on peut sans crainte laisser le soin de décider ces questions.

La statistique démontre que dans les provinces où il y a des cours de divorce, on ne s'est pas beaucoup servi. Dans la Nouvelle-Ecosse, la moyenne est d'environ trois divorces par année, et il est fort possible que ceux qui sont allés chercher le divorce devant les cours de cette province n'étaient pas natifs de la Nouvelle-Ecosse. En effet, l'on peut très naturellement supposer que dans les provinces où il n'y a pas de cours de divorce, il y a des personnes qui, voulant divorcer, viennent résider pendant un certain temps à l'endroit où elles peuvent obtenir le divorce désiré, et il est fort possible que plusieurs des poursuites en divorce instituées dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick sont des cas de ce genre. Il ne semblerait pas alors que l'institution d'une cour de divorce dans une province n'incite ni n'encourage les habitants de cette province à divorcer, et conséquemment c'est un remède que le parlement du Canada peut jusqu'à un certain point permettre d'employer sans danger d'affaiblissement du lien matrimonial parmi les citoyens de notre pays.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Mes opinions sur cette question se ressentent naturellement de ce qui se pratique dans ma propre province, ainsi que l'a dit l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Ross), et s'il devenait nécessaire de voter sur la question j'exprimerais l'espoir de voir les autres provinces suivre la méthode que suit la Nouvelle-Ecosse, avec succès je crois. Je ne crois pas cependant me tromper en disant que les discours prononcés aujourd'hui sur cette question, n'indiquent pas en sa faveur une très grand zèle de la part des députés. Avant la suspension de la séance l'honorable premier ministre a exprimé le désir, que du moment que le député de Norfolk-nord (M. Charlton) avait obtenu la discussion qu'il voulait avoir, il consentirait peut-être à retirer sa motion. S'il est disposé à faire cela, je crois que ce serait ce qui conviendrait le mieux à la Chambre, mais pour ma part je suis prêt à donner mon vote s'il faut voter.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, je n'ai pas présenté cette motion simplement pour le plaisir de provoquer des discours, et sans en espérer un résultat quelconque. Cependant la discussion qui vient d'avoir lieu a peut-être produit tous les fruits que l'on peut espérer récolter pour le moment. Il est bien vrai, ainsi que l'a dit l'honorable premier ministre, que la Chambre ne semble pas porter en général un intérêt bien profond à cette question. Il faudra sans doute la discuter encore plusieurs fois avant de réussir à faire voter une loi ; c'est aussi une question qu'il faut aborder avec beaucoup de prudence et de précaution. J'aimerais mieux, naturellement, soumettre ma motion au vote, et la voir adopter; je m'en remets, cependant, au jugement de la Chambre, et si elle croit qu'il est mieux dans les circonstances, d'accéder comme question d'étiquette, au désir exprimé par le chef du gouvernement, je suis disposé à le faire. Si l'honorable député qui a appuyé ma motion le permet, et si la Chambre n'y a pas d'objection, je consens à retirer ma motion qui a été discutée d'une façon si agréable, si convenable et si instructive.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le but que je me proposais en appuyant la motion, a été atteint, je crois, dans une grande mesure. Nous avons écouté avec beaucoup de plaisir les excellents discours qui ont été prononcés par les députés de l'autre côté de la Chambre. Ces discours seront distribués dans le pays et ceux qui les liront verront la nécessité d'adopter une méthode différente de celle qui existe aujourd'hui d'obtenir le divorce. Je connais quelle est la loi dans la Nouvelle-Ecosse, et je sais qu'aucune publicité n'est donnée aux témoignages. Tout ce que le public connait, c'est que la cause a été entendue et jugée. Lorsque les excellents discours qui ont été prononcés par les députés de l'autre côté de la Chambre seront connus du pays, ils auront peut-être pour effet de faire changer le cours de l'opinion publique. C'est peut-être un bien petit commencement d'une grande réforme, mais toutes les réformes ont eu de petits commencements, et il ne faut pas mépriser les petites choses qui souvent en produisent de bien grandes.

Motion retirée.

LOGEMENT DES BUREAUX PUBLICS.

M. T. SPROULE (Grey-est) demande qu'il soit émis :

Un ordre de la Chambre ordonnant de produire un état donnant le nombre d'édifices ou parties d'édifices loués ou occupés par le gouvernement comme bureaux, ou à d'autres fins, à Ottawa, en dehors des édifices des départements, les noms des locateurs, les conditions du bail ou des baux, et le chiffre du loyer payé dans chaque cas.

Il dit : Mon but en présentant cette motion est de connaître le nombre d'édifices ou parties d'édifices loués et occupés comme bureaux publics, les noms des locateurs, les conditions du bail, et le chiffre du loyer payé dans chaque cas. Je fais cette motion parce que le bruit circule que le gouvernement a des bureaux dans plusieurs édifices ou parties d'édifices qui ne conviennent pas, que ces édifices appartiennent à des amis politiques auxquels on paie des loyers exorbitants. On me dit de plus que dans la plupart de ces édifices, il n'y a rien pour protéger contre l'incendie les archives et documents publics de valeur appartenant au

gouvernement. Je ne sais jusqu'à quel point ces bruits sont fondés, et je fais cette motion afin de mieux me renseigner. S'il est vrai que nous payons des loyers très élevés pour ces édifices, et que le gouvernement a dépensé beaucoup d'argent pour les adapter à ses besoins, il me semble qu'il serait beaucoup mieux et beaucoup plus sage d'acheter tout de suite un terrain et d'y construire les édifices nécessaires et répondant aux besoins du pays. On les ferait à l'épreuve du feu, et l'on économiserait beaucoup d'argent que l'on paie aujourd'hui en loyers.

Lorsque j'aurai obtenu les renseignements que je demande, et si ces renseignements confirment ce que l'on m'a dit, je ferai alors une autre motion. Des amis du gouvernement m'ont dit que l'on ne pouvait avoir à Ottawa de terrain propice à la construction d'édifices publics. Or, plus on retardera, plus il sera difficile d'en acquérir. Il est vrai que le gouvernement sera peut-être obligé de payer un peu cher un terrain convenable, mais il paiera moins aujourd'hui que dans quinze ou vingt ans. Il m'est souvent venu à l'esprit que le temps viendra où le gouvernement sera obligé, afin d'avoir l'espace nécessaire à la construction de bureaux publics d'acheter les terrains entre le palais Langevin et la rue O'Connor et ériger un vaste édifice. Cette construction ajouterait certainement à l'apparence des terrains et bureaux publics actuels. Il y a d'autres endroits où l'on pourrait ériger les bureaux requis ; on pourrait par exemple en mettre sur la pointe Nepean et utiliser une partie du parc Mackenzie. C'est afin d'appeler l'attention de la Chambre sur cette question et de nous mettre en état de déterminer s'il est mieux d'acheter des terrains afin d'y contruire les bureaux nécessaires ou de continuer à les loger dans les édifices loués, que je fais cette motion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable M. Sutherland) : Je fournirai avec plaisir les renseignements demandés. Je crois, comme mon honorable ami (M. Sproule), qu'il est de l'intérêt public que la Chambre soit en possession de tous les renseignements possibles sur cette question. Mon honorable ami a parlé de l'emplacement magnifique que l'on pourrait acheter sur la rue Wellington, et j'admets avec lui que cet achat embellirait beaucoup les abords des édifices publics actuels et l'apparence des édifices mêmes. Mais il se présente une ou deux objections très sérieuses. La première est le prix considérable qu'il faudrait payer, car sur ce terrain ont été érigés en ces dernières années des édifices de beaucoup de valeur, et la deuxième et plus sérieuse est qu'à moins d'avoir tout le terrain compris entre la rue Wellington et la rue Sparks, il y aura toujours danger que le feu se communique par les constructions situées en arrière des bureaux publics que nous érigerions, et nos documents, archives et livres de grande valeur ne seraient pas en sûreté. Il y a aussi une objection sérieuse à ce que nous érigions des édifices sur le parc Mackenzie, et je doute fort que la Chambre consentirait à voir ce parc magnifique couvert de constructions. Ce parc est certainement un endroit magnifique où les citoyens d'Ottawa, les visiteurs et les membres du parlement peuvent aller respirer un air frais et pur.

Les parcs sont d'une grande nécessité dans une ville qui grandit, outre que c'est un luxe à donner au peuple. Cependant, la proposition de l'honorable député mérite que l'on s'en occupe. Il a parfaitement raison de dire que l'heure est venue pour cette Chambre de s'occuper sérieusement de la construction de bureaux publics afin que le service puisse se faire plus aisément qu'à présent. Je n'ai aucuns chiffres et conséquemment je ne puis faire d'estimation acceptable, mais s'il est vrai, ainsi que l'honorable député le dit, que nous payons aujourd'hui en loyers et autres frais plus que nous aurions à payer en intérêts sur le capital nécessaire à l'achat du terrain et à la construction et entretien de ces édifices, nous ne devrions pas alors hésiter à faire cet achat. Je ne sache pas que le gouvernement actuel ou le gouvernement précédent se soit rendu coupable de payer des loyers trop élevés parce qu'il peut arriver que ces édifices appartiennent à des amis politiques. Je crois que le présent gouvernement a loué d'adversaires politiques quelques-uns des édifices dont nous avons eu besoin pour des bureaux publics, et je n'ai aucun doute que les fonctionnaires se sont efforcés d'obtenir les meilleures conditions possibles. Cependant l'acquisition de terrains sur lesquels nous pourrons ériger de meilleurs édifices que ceux que nous occupons présentement, est une question de la plus haute importance, et je suis convaincu qu'il est dans l'intérêt du pays que ces édifices soient construits le plus tôt possible. Je me suis un peu occupé de cette question avec mes employés depuis que je suis arrivé à la tête du ministère des Travaux publics. En ces dernières semaines nous avons examiné de plus près quels terrains nous pourrions acquérir et combien coûterait la construction des édifices, et j'espère pouvoir à cette session même soumettre quelques données qui permettront à la Chambre de nous faire bénéficier de ses conseils sur ce qu'il sera mieux de faire. Je me ferai plaisir de produire le plus tôt possible les documents demandés.

La motion est adoptée.

Sur motion de l'honorable ministre des Finances la Chambre s'ajourne à 9 heures 20 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 27 mars 1903.

La séance s'ouvre à trois heures.

SUBVENTIONS AUX GRANDES ROUTES PUBLIQUES.

M. L'ORATEUR : Au sujet de la pétition de W. H. Rosevear, maire de Saint-Lambert et autres citoyens des comtés de Verchères et de Chambly, demandant qu'il leur soit accordé des subventions spéciales pour l'amélioration des grandes routes publiques, je dois dire que cette pétition pêche contre les règles 85 et 86. D'abord, elle n'est pas signée comme le veut la règle et en outre, comme elle demande des subventions, elle ne saurait être reçue. La même décision s'applique aux pétitions du révérend L. J. S. Sirois et du révérend A. Audette, parce qu'elles demandent des subventions. Toute pétition qui demande des subventions est hors d'ordre.

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 40) Acte conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Internationale d'outillage des chemins de fer.—M. Brock.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—M. Morrison.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie de chemin de fer Central d'Alberta.—M. Scott.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson.—M. Scott.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—M. Morrison.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton.—M. Morrison.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke.—M. Harty.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac.—M. McCool.

INTERDICTION DES BESTIAUX—CORRESPONDANCE.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable S. W. Fielding) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau une réponse à l'adresse demandant copie de la correspondance échangée depuis la session dernière entre le gouvernement canadien et les autorités britanniques au sujet de l'interdiction des bestiaux canadiens. Comme la question a excité un certain intérêt, j'ai l'honneur de proposer :

Que la règle soit suspendue et que ces papiers soient imprimés immédiatement.

LOI GENERALE DE L'INSPECTION.

M. LEIGHTON G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je présente le bill (n° 48) relatif à la loi générale d'inspection.

Des VOIX : Expliquez votre mesure.

M. McCARTHY : La session dernière, j'ai eu l'honneur de présenter un projet de loi semblable à celui-ci et j'ai donné, à cette époque, toutes les explications voulues. Comme la session était fort avancée, je déclarai que je ne demanderais pas l'adoption définitive du projet de loi, au cours de cette session, et que dans l'intervalle les députés seraient en lieu de le communiquer à leurs commettants dans leurs comtés respectifs afin de s'assurer si l'opinion publique lui est favorable. Depuis cette époque, je n'ai pas entendu formuler de plaintes contre ce projet de loi. Les éclaircissements que j'ai donnés la session dernière, sont consignés au compte rendu des débats. Le bill tend à assurer l'uniformité dans l'inspection des dans les villes désignées dans le projet de loi, les seules auxquelles il s'appliquera. Par ce moyen, on apporterait plus de soin à dépouiller les animaux de leurs peaux, ce qui augmenterait la valeur de ces dépouilles.

On adopte la motion et le bill est voté en première délibération.

REPRESENTATIONS THEATRALES ENTACHEES D'IMMORALITE.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable C. Fitzpatrick) : Je propose que le bill (n° 12) tendant à modifier le code pénal, 1892 soit adopté en troisième délibération.

M. J. E. E. LEONARD (Laval) : M. l'Orateur, avant que ce bill subisse sa troisième lecture, je désire faire la motion suivante :

Que le bill n° 12 ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit référé de nouveau au comité avec instruction d'y faire les amendements suivants :

1. Que les mots " ou immoral " soient ajoutés après les mots : " ou divertissement obscène," dans la 5ième ligne du premier paragraphe de l'article 179a ; ainsi qu'après les mots : " divertissements obscènes " dans la quatrième ligne du deuxième paragraphe ;

2. Ajouter le paragraphe suivant :

5. Seront entachés d'immoralité pour les fins de la présente loi toute représentation, pièce ou scène et tout spectacle qui ridiculiseront le lien ou les lois du mariage, ou le malheur d'un conjoint trompé, ou qui place sous un jour favorable le concubinage, l'adultère, l'amour adultère, ou la vie du débauché ou de la fille publique ou entretenue, ou qui peindront sans flétrissure la vie ou le commerce des concubines ou de ceux qui sont habituellement dans l'amour défendu, le concubinage ou la prostitution."

Si j'ai bien compris la discussion qui s'est faite l'autre jour en comité, l'objection sou-

levée par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) était surtout motivée parce qu'on ne définissait pas, dans ce projet de loi, la signification du mot "immoral." Avec l'amendement que je propose en ce moment et la définition qu'il comporte, je crois que l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick),—qui s'est prêté de si bonne grâce à la demande des autorités de la ville de Québec,—n'aura plus d'objection à accepter cet amendement qui contient la définition du mot immoral.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Après avoir entendu la définition qu'on vient de donner à la Chambre, on comprend facilement combien il est difficile de définir avec précision ces expressions "immoral ou indécent." Toute tentative de ce genre doit infailliblement échouer, comme celle-ci, du reste, le fait. Pour ma part, j'aurais préféré qu'on eût conservé au projet de loi sa teneur primitive, en y laissant figurer les mots "indécent ou immoral". J'apprécie, toutefois, la pensée de ceux qui suggèrent de substituer à ces expressions le mot "obscène", parce que, dans le code pénal que ce projet de loi tend à modifier, le mot "obscène" se rencontre ; et de la part du législateur, il est toujours sage, de se servir, autant que faire se peut, de la même phraséologie dans le même paragraphe ou article d'un code.

On rejette l'amendment et le bill est voté en troisième délibération, puis adopté.

SERVICE PUBLIC—AMENDEMENT DE LA LOI DES PENSIONS DE RETRAITE.

La Chambre se forme en comité, dans le but de délibérer les résolutions qui suivent :

1. Qu'il est expédient de modifier la loi des pensions du service public et de prescrire que si la durée de service renferme une fraction d'année inférieure à une moitié, le service ne sera compté que pour le nombre d'années mentionnées, non compris la fraction ; et si la durée de service renferme une fraction égale à la moitié ou plus, la fraction sera censée être une année entière.

2. Qu'il est expédient de ratifier toutes les allocations de retraite accordées jusqu'à présent et de les calculer d'après le mode ci-dessus.—Le Ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Les résolutions soumises au comité, et qui doivent servir de base à un projet de loi, tendent à obvier à un léger inconvénient, récemment créé par une décision de l'auditeur général, décision qui tout en étant strictement d'accord avec la loi, est néanmoins en désaccord avec la pratique suivie par le gouvernement et le parlement, au cours de la longue période de 32 années. La loi des pensions de retraite, adoptée en 1870, statue qu'à leur mise à la retraite, les fonctionnaires publics recevront une pension qui sera en proportion du chiffre de leur traitement et de la durée de leurs services. Immédiatement après l'établissement de cette loi, on adopta, par voie d'arrêté du conseil, un règlement, statuant sur les fractions d'une année. Ce décret du conseil porte que, lorsqu'un fonctionnaire, lors de sa mise à la retraite, compte à son crédit quelques mois de service au delà de l'année, s'il s'agit de moins de six mois, il n'est pas tenu compte de cette fraction dans sa pension de retraite, mais que s'il s'agit de plus de six mois, cette fraction est censée être une année entière. De 1870 jusqu'à ces derniers mois, l'auditeur général s'opposa à la pension de retraite basée sur cette règle, et bien que cette pratique eût été en vogue depuis 32 ans, il souleva des doutes sur la validité de cette procédure. Sur appel interjeté au ministère de la Justice, il a été décidé qu'au point de vue strict du droit, l'arrêté du conseil adopté il y a 32 ans est nul, étant donné qu'il outrepassait les pouvoirs conférés par la loi. Toutefois, la Chambre en conviendra, la pratique établie par la loi de 1870, statuant sur une fraction de l'année dans le sens que j'ai dit, est juste et équitable, bien que tant soit peu libérale envers le fonctionnaire. Le projet de loi à l'étude tend à confirmer les mises à la retraite du passé, relativement à ces fractions d'une année, et statue que dorénavant, la même règle s'appliquera et sera censée procédure légitime, confirmant virtuellement l'arrêté du conseil de 1870.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre, qui connaît parfaitement les dispositions de la loi, pourrait-il me dire si elle contient quelque stipulation au sujet du remboursement des sommes versées au fonds des pensions de retraite par des fonctionnaires qu'on a congédiés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'en 1897 ou 1898, il n'existait aucune prescription législative de ce genre ; or, vers cette époque, j'ai saisi la Chambre d'une mesure tendant à modifier la loi des pensions de retraite, et statuant que, lorsqu'un fonctionnaire serait démis de ses fonctions en raison d'ingérence dans les luttes politiques, les sommes qu'il aurait versées au fonds des pensions de retraite lui seraient remboursées.

En pareille circonstance, bien que ce fonctionnaire ait pu manquer de sagesse, comme il n'y a ni forfaiture ni infraction aux lois de la morale, je suis d'avis qu'il est suffisamment puni par la perte de son emploi et qu'il ne faut pas le priver des deniers qu'il a versés au fonds en question. De temps à autre, on nous a demandé de rembourser les deniers versés au fonds de retraite par des individus congédiés du service pour causes autres que l'ingérence dans les affaires politiques ; or, bien que cette disposition législative ne comporte point de restrictions et qu'en ne tenant compte que de la loi, il nous soit loisible de rendre ces deniers, cependant, puisque dans l'intention du légis-

lateur, cette disposition ne s'applique qu'aux cas de démission provoquée par ingérence dans les luttes politiques, nous n'avons pas jugé bon de l'interpréter comme s'appliquant à d'autres cas.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.): Je pourrais, à ce sujet, citer le fait de cet inspecteur qui, un jour, ayant vu un percepteur de douane qui paraissait négliger ses devoirs dans le moment, fit un rapport défavorable à l'employé qui fut congédié sans autre forme de procès. Depuis, ce fonctionnaire démis s'est corrigé de ses habitudes d'intempérance et de négligence, au point qu'on pourrait le citer comme modèle au pays. J'ai tenté bien des efforts pour lui faire rendre justice, et pour obtenir le remboursement des deniers qu'il a versés au fonds de retraite, mais tout cela en pure perte. On pourrait ajouter à ce projet de loi quelque article qui mettrait le gouvernement en mesure de régler avec justice un cas de ce genre.

M. BORDEN : Comme de raison, il arrive quelquefois qu'un fonctionnaire est congédié du service, ostensiblement pour une prétendue cause qui nest point le véritable motif de sa démission. Témoin, la démission du capitaine Stewart, d'Halifax. Jamais on n'a voulu tenir d'enquête à ce sujet, bien que le capitaine Stewart l'ait demandé avec instance. En pareilles circonstances, un fonctionnaire qui compte de nombreuses années de service perd les deniers qu'il a versés au fonds de pension de retraite. Je ne suis peut-être pas aussi versé que certains collègues le sont dans la pratique des maisons de commerce ; toutefois, je sais que certaines institutions du pays qui ont créé un fonds de pensions de retraite, remettent à leurs employés, lorsqu'ils sont congédiés pour causes valables, les sommes qu'ils ont versées au fonds en question, et si ces employeurs agissent ainsi, c'est qu'ils estiment que c'est une mesure de justice et d'équité. Ils estiment qu'il est injuste de garder les deniers que ces employés leur ont versés, quand bien même ils sont congédiés pour des motifs valables. Le ministre des Finances a-t-il étudié la question à ce point de vue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi du fonds des pensions de retraite, au sujet de ces questions, est demeurée dans le même état depuis nombre d'années. Elle ne contient aucune disposition qui autorise le remboursement de ces deniers dans les circonstances auxquelles fait allusion l'honorable député. L'embarras est que, si nous ouvrons une fois la porte à toutes ces demandes, il deviendra impossible d'établir la ligne de démarcation. On m'a signalé plusieurs faits de ce genre au sujet d'employés démis, et leurs femmes représentaient que leurs maris avaient été congédiés en raison d'habitudes d'intempérance ou autres infractions, et que leur démission avait été la cause de grandes souffrances pour leur famille. En pareilles circonstances, on comprend que notre cœur ne peut se défendre d'une émotion, mais que faire? Quand on ouvre une fois la porte à des réclamations de ce genre, on ne sait plus où s'arrêter. Nous nous sommes bornés à suivre la pratique en vogue depuis l'établissement de la loi, il y a trente ans passés.

M. OSLER : On a parlé des banques il y a un instant ; or, dans ces institutions, quand on renvoie un employé, pour n'importe quelle raison, on lui rembourse les deniers qu'il a versés au fonds de pension, et à mon avis, c'est la simple justice.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sous l'empire de la loi connue sous le nom de loi de retraite du service public, établi ces années dernières, nous remboursons les sommes versées à ce fonds. D'après la teneur de cette loi, les deniers ainsi acquittés constituent un fonds d'épargne, et lorsqu'un fonctionnaire est retraité, il rentre dans ses fonds. Cette loi remplace actuellement l'ancienne loi des pensions de retraite, relativement aux nouveaux employés.

M. BORDEN : Je ne vois rien qui empêche de régler des réclamations comme celles signalées par le ministre. Comme de raison, s'il s'agit d'employés coupables de forfaiture ou d'infractions graves, il ne serait pas de bonne politique de leur rembourser leurs deniers ; mais, sauf ce cas, le gouvernement devrait suivre la pratique en vogue parmi les institutions commerciales, on devrait, à mon avis, appliquer cette règle même quand il s'agit d'employés démis en raison de forfaiture, pourvu qu'il n'y ait point eu malversation. Il serait facile, je crois, d'établir une règle générale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une différence très marquée entre la loi des pensions de retraite et celle de la retraite du service public. Cette dernière loi ne grève le trésor public d'aucuns frais. Nous nous contentons de rembourser les sommes versées, avec intérêt. Quant à la loi des pensions de retraite, elle grève fortement le trésor public. Pour chaque dollar versé au fonds de retraite, nous payons trois ou quatre dollars.

S'il fallait se rendre à la demande de l'honorable député, il faudrait débourser encore bien davantage. Le premier ministre me remet précisément en mémoire que, sous le régime des fonds de retraite, quels que soient les états de service de l'employé et ses mérites, s'il vient à mourir avant sa mise à la retraite, sa famille ne reçoit rien. Il y a cette différence entre le systéme d'assurance sur la vie et la loi des pensions de retraite que pour bénéficier de l'assurance, il faut que l'employé meure, tandis que dans l'autre cas, il faut qu'il vive, pour en tirer bénéfice. J'ajouterai que tandis que les sommes versées au fonds de retraite, sous l'empire de la loi des pensions de retraite, s'élèvent au chiffre annuel de $60,000, nous déboursons

annuellement $330,000, et s'il fallait adopter la ligne de conduite suggérée par l'honorable député les dépenses se gonfleraient de beaucoup.

M. BORDEN : L'argument invoqué par le ministre s'appliquerait également aux institutions financières, puisque le fonds de pensions d'une corporation d'intérêt privé n'est pas alimenté uniquement par les sommes que versent les employés, mais en outre, et dans une large mesure, par l'institution elle-même. En cas de mort, on accorde toujours une gratification——

Le MINISTRE DES FINANCES : Deux mois de traitement, seulement.

M. BORDEN : C'est fort peu de chose, sans doute. Quoi qu'il en soit, cela n'autorise pas le gouvernement à se départir de l'usage en vogue parmi les institutions commerciales par tout le pays. Je me contente d'avoir appelé l'attention du ministre sur la question, et je n'en dirai pas davantage. Je ne proposerai pas d'amendement, car je n'ai pas assez mûrement étudié la question.

C'est là toutefois une question qui s'impose aux préoccupations du gouvernement.

L'honorable M. COSTIGAN : Quel serait l'effet de ce projet de loi sur la situation des commis, entrés au service à titre d'employés surnuméraires et portés plus tard sur la liste des employés réguliers ? A leur retraite, auraient-ils droit de recevoir la pension de retraite basée sur la totalité de la période de temps passée au service de l'Etat, y compris leur stage à titre d'employés surnuméraires? La loi de 1871 statue bien sur le service des employés surnuméraires, mais elle ne stipule pas que ces employés doivent contribuer au fonds de retraite. En 1884, on décida, par voie d'arrêté du conseil, que tout commis surnuméraire verserait la même somme qu'il aurait été obligé d'acquitter, s'il avait été, dès le début, employé inamovible, et cela afin d'avoir droit à une pension de retraite basée sur toute la durée de son service. Je désirerais savoir quel serait l'effet de ce bill sur la situation de ces employés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire à l'honorable député de Victoria, N.-B., (l'honorable M. Costigan) que cette mesure n'intéresse nullement les employés en question.

On fait rapport sur la résolution, qui est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente le bill (n° 49) tendant à modifier la loi des pensions de retraite du service public.

La motion est adoptée et le bill est voté en première délibération.

IMMIGRATION CHINOISE.

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer la résolution qui suit :

M. FIELDING.

1. Qu'il est expédient de modifier la chapitre 32, 63-64 Pictoria, intitulé : " Acte concernant et restreignant l'immigration chinoise " et de prescrire :—

1. Qu'une taxe de $500 sera imposée sur toute personne d'origine chinoise qui entrera au Canada ;

2. Que toute personne ayant charge d'un navire ou d'une voiture ou wagon amenant des immigrants chinois en Canada, sera personnellement responsable envers Sa Majesté du paiement de la dite taxe à l'égard de tout immigrant amené par ce navire ou voiture ou wagon. —Le premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : La Chambre le sait, il existe en Colombie Anglaise, un sentiment d'hostilité très prononcée envers l'immigration asiatique. Au Canada, ce sentiment est le fait exclusif des populations de la Colombie Anglaise et s'il ne se retrouve point dans les autres provinces, cela tient sans doute à ce que le flot d'immigration asiatique ne s'est pas répandu en dehors de cette première province. La première manifestation de ce sentiment en Colombie Anglaise date déjà de vingt-cinq à trente ans. Du reste, l'existence de cette hostilité dans cette province n'est pas un fait isolé, puisqu'il se retrouve dans toutes les parties du monde où le courant de l'immigration asiatique ou mongolienne s'est déversée. En Californie, en Australie, bref, partout où la race caucasienne et la race mongolienne sont venues en contact, le même sentiment s'est manifesté. Quiconque a mûrement étudié la question acquiert infailliblement la conviction que cet antagonisme repose sur des raisons d'ordre ethnique, sur la différence entre les deux races. Les reconcilier semble une tâche impossible, et aux yeux de tous ceux qui ont étudié la question, la fusion de ces populations paraît impossible et impolitique. Les divergences de tempérament sont tellement accentuées qu'elles offrent un obstacle insurmontable. Quoi qu'il en soit, l'hostilité de la population en Colombie Anglaise est très prononcée.

En 1885, le gouvernement de sir John Macdonald soumit un projet de loi à l'effet d'établir une capitation de $50 à prélever sur les immigrants chinois entrant au Canada. On croyait que cet impôt suffirait, dans le moment, à empêcher l'augmentation de cette immigration; et il l'empêcha, en effet, pendant quelques années. Cependant, cette immigration a augmenté très rapidement ces années dernières, et la province s'est agitée de nouveau ; elle a représenté au gouvernement la nécessité d'élever la capitation. En 1900, nous en avons doublé le chiffre et nous l'avons portée à $100. A cette époque, les représentants de la Colombie Anglaise, tant libéraux que conservateurs, firent observer que la résolution dont la Chambre était saisie n'atteindrait pas son but qui était de réprimer l'immigration des coolies au Canada. Nous n'étions pas sans savoir qu'il y avait beaucoup de vrai dans ce qu'on nous disait. Néanmoins, nous adoptâmes la loi, puis

nous nommâmes une commission avec mission d'étudier le problème et de faire rapport. Ce rapport a été mis entre les mains des membres de cette Chambre il y a dix-huit mois, et je suppose que, dans l'intervalle, chacun de nous en a pris connaissance. Les commissaires, qui semblent s'être acquittés consciencieusement de leur tâche, ont tiré la conclusion qu'il faudrait interdire cette immigration et que, si on ne l'interdisait pas absolument, il fallait élever tellement la capitation que le nombre des immigrants asiatiques fût très restreint. Je signale à la députation la conclusion que les commissaires ont tirée et qui se trouve à la page 298 (v. f.), du rapport. La voici :

4. Relativement aux représentations faites par le peuple et la législature de la Colombie-Britannique, à savoir :

Que la province est inondée d'immigrants qui ne sont nullement à désirer, qui ne sont pas susceptibles d'assimilation et qui font beaucoup de tort à la classe des salariés, et que cette immigration en grand d'Orientaux est aussi une menace pour la santé publique ;

Que cette affluence de prolétaires venant de la Chine est de nature à amener une sérieuse perturbation dans les conditions économiques de la province et à causer un grand préjudice à la classe ouvrière, étant donné que la manière de vivre de la masse des gens en ce pays diffère totalement de celle des blancs qui habitent la province et leur permet de travailler à des salaires beaucoup moins élevés ;

Qu'il est dans l'intérêt de l'empire que la province du Pacifique soit occupée par une population nombreuse et foncièrement britannique, plutôt que par une population dans laquelle le nombre des aubains formerait une forte proportion ;

Nous sommes d'opinion que ces représentations sont fondées et qu'un remède énergique s'impose.

Nous sommes aussi d'opinion que l'augmentation de la capitation de $50 à $100 est ineffective et insuffisante.

Vos commissaires croient que l'immigration en Canada des Chinois de la classe ouvrière devrait être dorénavant prohibée ;

Que le moyen le plus pratique et le plus efficace d'atteindre ce but est de conclure un traité avec la Chine ;

Que dans l'intervalle, et jusqu'à ce que cela puisse être obtenu, la capitation devrait être portée à $500.

Le seul point sur lequel vos commissaires n'ont pu tomber d'accord est la date où la capitation de $500 devrait être mise à effet. Le président et le commissaire Foley sont d'opinion que la taxe devrait être immédiatement fixée à $500, tandis que le commissaire Munn est d'avis qu'une taxe de $300 devrait être imposée pendant une période de deux ans, et si un traité prohibitif n'est pas conclu dans l'intervalle, alors la capitation devrait être portée à $500.

Je dois dire que, vu l'état actuel des affaires en Chine, j'ai peu d'espoir de voir conclure le traité dont il est ici question ; c'est pourquoi nous avons résolu de demander au parlement d'augmenter d'emblée la capitation de $100 à $500, comme le recommande la résolution.

Quant à l'immigration japonaise, je regrette de le dire, le même préjugé existe dans la Colombie Anglaise à l'égard des Japonais et des Chinois. Je le regrette, dis-je, parce que j'établis une différence entre le Japon et la Chine. Le Japon est, de nos jours, l'une des nations dont l'importance grandit. Il s'est révélé ami du progrès, et je n'ai pas le moindre doute qu'avant longtemps il sera au premier rang parmi les nations civilisées de l'univers. Quels que soient mes sentiments à cet égard, il est indubitable que dans la Colombie Anglaise, on éprouve la même aversion pour les Japonais que pour les Chinois. On ne considère pas que le Japonais est un immigrant recommandable. Toutefois, comme je le disais il y a un instant, malgré mes sympathies pour les Japonais, je dois avouer qu'il n'est guère probable que nous puissions les élever au niveau de la civilisation canadienne. Les différences de race sont aussi tellement prononcées qu'il est douteux que nous puissions jamais fusionner les deux populations.

Néanmoins, en ce qui a trait à la Colombie Anglaise, le gouvernement japonais a lui-même résolu le problème, en s'efforçant non seulement d'entraver mais de réprimer complètement l'immigration des Japonais au Canada. Les observations du rapport sur ce sujet sont aussi très justes. Il y a deux ou trois ans, le gouvernement du Japon a lancé une ordonnance, j'ignore si elle émanait du pouvoir législatif ou de l'exécutif, c'était du moins une ordonnance légale prohibant absolument dans certaines limites l'immigration des Japonais au Canada. Le passage du rapport des commissaires qui traite de ce sujet se trouve à la page 425 (v. f.) :

Les commissaires reconnaissent toute la valeur de l'acte du gouvernement du Japon qui, le 2 août 1900, a donné instruction aux gouverneurs des préfectures de ce pays de prohiber entièrement, pour le présent, l'immigration des ouvriers japonais au Canada. Il est dit dans une brochure qui est censée avoir été publiée par le consul japonais de Vancouver : " la principale raison de la mesure ainsi prise était d'éviter tout conflit qui aurait pu se produire, si on leur permettait d'immigrer dans la Colombie-Britannique quand un certain élément de cette province s'y opposait, et que le gouvernement du Japon a cessé entièrement de délivrer des passeports aux émigrants qui avaient l'intention de partir pour le Canada, depuis le premier août dernier (1900), et qu'il continue encore à en agir ainsi, en vertu d'une disposition de la loi protégeant l'immigration. (Loi n° 70, 1896.)

La ligne de conduite adoptée par le gouvernement japonais, s'il nous est permis de le dire, est très opportune, et fait disparaître toute cause de conflit et d'irritation entre le Canada et le Japon, tout en favorisant ainsi un commerce et des relations plus libres entre les deux pays que cela n'eut été possible autrement.

Il n'y a plus besoin, pour régler sur une base solide cette très difficile question, que l'assurance que le gouvernement du Japon ne reviendra pas sur ce qu'il a déjà fait.

Les commissaires désirent exprimer leur vif espoir que si cette politique amicale continue à prévaloir, il ne sera pas nécessaire que le gouvernement canadien adopte des lois à ce sujet. Mais si le gouvernement japonais changeait sa politique à cet égard et permettait aux ouvriers du Japon d'émigrer de nouveau au Canada, le bien-être de la province de la Colombie-Britannique exigerait absolument qu'on adopte des mesures efficaces pour remplacer l'inhibition imposée présentement par le gouvernement japonais.

Les commissaires recommandent que dans ce cas, le gouvernement du Canada passe un acte dans le genre de celui connu sous le nom d'Acte du Natal, et que les dispositions en soient suffisamment rigoureuses et efficaces pour atteindre le résultat désiré.

Il est inutile de recourir à une telle mesure, parce que le gouvernement japonais a lui-même voté une loi suffisante qui restreint à trois catégories seulement les personnes qui pourront quitter le Japon pour aller au Canada : premièrement, les porteurs d'un passeport et d'un certificat du consul du Japon à Vancouver attestant que le Canada est le lieu de leur résidence ; deuxièmement, les familles des Japonais qui habitent déjà le Canada et qui viennent rejoindre leurs parents munis de l'assentiment du consul du Japon à Vancouver ; troisièmement, les négociants et les étudiants régulièrement autorisés. Ainsi restreinte, et même considérée à la lumière des opinions extrêmes qu'on professe dans la Colombie-Britannique, l'immigration Japonaise ne saurait être nuisible, parce qu'ille doit se faire conformément à la loi que je viens de mentionner. Il est donc inutile que nous adoptions à présent quelque mesure pour interdire l'entrée de notre pays aux immigrants japonais. Voilà pourquoi la restriction ne devra s'appliquer qu'aux Chinois.

M. BORDEN : Je prie le premier ministre de nous dire sur quoi le gouvernement s'est appuyé en refusant de sanctionner les mesures récemment adoptées par la législature de la Colombie-Britannique ; peut-être aussi voudra-t-il bien nous donner quelques renseignements sur les mesures qu'on a ainsi refusé de sanctionner.

Le PREMIER MINISTRE : Parlant de mémoire, je ne saurais en ce moment en préciser la nature. Mais, pour ne parler que de leurs grandes lignes, ces mesures tendaient à interdire aux Japonais et aux Chinois le travail dans les mines. Nous avons à diverses reprises fait savoir au gouvernement de la Colombie-Britannique que nous n'objecterions pas à ses projets s'ils ne devaient concerner que les seuls ouvriers Chinois, mais que s'il persistait à étendre ses mesures restrictives aux travailleurs japonais comme aux Chinois, nous les tiendrions comme contraires à l'opinion que nous avons des devoirs qui incombent au Canada en tant que partie intégrante de l'empire britannique. Le Japon étant l'allié de la Grande-Bretagne, nous savons qu'il eut été très peu sage de sanctionner une mesure législative susceptible de faire naître des complications entre le Japon et la mère patrie. Il va sans dire que si le Japon n'avait lui-même adopté une mesure restrictive et que s'il avait permis à sa main-d'œuvre d'inonder la Colombie-Britannique, nous aurions probablement pris une autre attitude. Nos fonctionnaires ont fait des représentations, j'en ai fait moi-même de vive voix au consul du Japon. Mais le gouvernement japonais ayant lui-même restreint l'émigration au Canada, nous avons pensé que de telles mesures n'avaient pas leur raison d'être. C'est ce qui explique notre attitude. J'ai eu de nouveaux entretiens sur ce sujet avec mon ami, M. Prior, premier ministre de la Colombie-Britannique, et j'ai lieu de croire qu'à l'avenir les mesures que la Colombie-Britannique adoptera à ce propos ne concerneront que les Chinois ; nous avons en outre fait savoir au gouvernement de cette province que, dans ce cas, nous n'aurions pas d'objection à soulever.

M. BORDEN : Le gouvernement a-t-il opposé son refus de son plein gré, ou y a-t-il été poussé par les autorités impériales ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas vu la correspondance depuis un certain temps. Je ne sache pas qu'il y ait eu échange de correspondance à ce sujet, mais je crois que le refus de sanction est dû à notre propre initiative.

Mr. BORDEN : Le très honorable gentleman estime-t-il que les mesures adoptées par la législature de la Colombie-Britannique avaient une portée plus grande que les lois présentement en vigueur dans d'autres colonies, notamment dans le Natal et dans certaines colonies de l'Australasie ?

Le PREMIER MINISTRE : La législature a outrepassé ses pouvoirs.

Mr. BORDEN : M. le Président, a-t-on vraiment quelque motif sérieux de ne pas reconnaître à la Colombie-Britannique—je me place ici au point de vue impérialiste et non au point de vue canadien—a-t-on quelque motif, dis-je, de ne pas reconnaître à cette province-là des pouvoirs législatifs aussi étendus que ceux dont jouit actuellement la colonie du Natal ? Mon très honorable ami n'ignore certainement pas que ce rapport contient le texte même de la loi qu'on a mise en vigueur et qui, semble-t-il, exclut dans une très grande mesure l'immigration et même la main-d'œuvre asiatique. Je voudrais savoir si ce sont des considérations impérialistes qui ont motivé le refus de sanction ; je voudrais que le premier ministre nous expliquât comment il se fait que les intérêts de l'empire sont plus directement affectés par la Colombie-Britannique que par le Natal ou les colonies de l'Australasie dont j'ai parlé. En matière de législation de cette nature, je suis aussi disposé que le premier ministre à reconnaître toute l'importance qui s'attache aux intérêts de l'empire, mais je n'ai

pas encore pu saisir comment il se fait que ces intérêts puissent être plus facilement lésés par la Colombie-Britannique que par le Natal ou les colonies d'Australasie.

Le PREMIER MINISTRE : Cela s'explique bien facilement. En cette occurrence, c'est l'unique souci des intérêts de notre pays, et non de ceux de l'empire, qui a dicté au gouvernement canadien sa ligne de conduite. Géographiquement, la situation du Canada par rapport au Japon n'est pas la même que celle du Natal. Nous désirons faire le commerce avec le Japon ; nous voulons développer nos relations avec cette nation amie du progrès. Nous subventionnons déjà des lignes de steamers qui font le service entre notre pays et l'orient ; à l'heure qu'il est nos commissaires délégués à l'exposition qui se tient au Japon s'efforcent d'améliorer les relations commerciales du Canada avec ce pays-là. Dans ces circonstances, je le demande à mon honorable ami, n'est-il pas sage que le Canada prenne les moyens d'entretenir des rapports amicaux avec le Japon ? Tout autre eut été la situation si le gouvernement japonais ne nous avait donné le preuve de son bon vouloir. Voulant donner au Canada un témoignage d'amitié et maintenir les excellentes relations qui existent entre les deux pays, il s'est empressé de restreindre l'émigration au Canada. N'était-il pas sage, en pareille occurence,—dans l'intérêt du Canada plutôt que dans celui de l'empire,—que le gouvernement canadien adoptât une politique susceptible de favoriser les meilleurs intérêts du pays, une politique qui ne froissât point un peuple qui veut être notre ami? Et qu'et-ce qui pouvait bien nous brouiller avec le Japon ? Des Japonais venaient au Canada, s'établissaient dans la Colombie-Britannique où ils concurrençaient notre main-d'œuvre, ce qu'on ne voyait pas d'un bon œil. Le gouvernement japonais s'est chargé de faire disparaître ce grief en empêchant les travailleurs japonais de venir faire concurrence aux nôtres. Il me semble que, dans de telles circonstances, l'action de la législature de la Colombie-Britannique était pour le moins irréfléchie, peu susceptible de favoriser les intérêts bien compris du Canada ainsi que les rapports amicaux qui devraient exister entre deux nations voisines, car, en fin de compte, le Japon est notre voisin. C'est pour cela que nous avons représenté à la législature de la Colombie-Britannique que si sa loi ne devait pas frapper les Japonais, nous laisserions cette province réglementer à son gré l'immigration chinoise. Il nous a semblé peu judicieux que l'on persistât à faire au Japon l'injure de placer les ouvriers japonais sous le coup d'une loi comme celle-là. Notre ligne de conduite nous fut dictée par le souci des intérêts canadiens autant que par celui des intérêts de l'empire.

M. BORDEN : A en juger par l'attitude que prend le premier ministre, on serait porté à croire que le gouvernement fédéral s'est constitué le censeur des lois adoptées par la législature de la Colombie Anglaise. Tout en reconnaissant avec nous que la législature de la Colombie Anglaise agissait dans la limite de ses attributions, le premier ministre prétend néanmoins que ce gouvernement a droit de refuser de sanctionner cette loi parce que la législature n'a pas compris la situation. Pourquoi cela ? Parce que le Japon est un pays voisin et que nous pourrons probablement nouer des relations commerciales avec lui à l'avenir. J'avais espéré que mon très honorable ami se révélerait plus ardent défenseur des droits des provinces, car il est admis que, dans le présent cas, la Colombie Anglaise est restée dans la limite de ses attributions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas admis.

M. BORDEN : Je traite la question telle que le premier ministre l'a soumise au comité ; il a dit que cette loi n'est pas désirable parce qu'elle est mal inspirée et contraire aux intérêts du Canada. Je soumets respectueusement que la législature de la Colombie-Britannique est juge dans ce cas si elle a agi dans la limite de sa juridiction. S'il nous faut traiter la question à un autre point de vue, nous le ferons en temps et lieu, mais pour le moment je la traite telle qu'on l'a posée jusqu'ici. S'il y a lieu de refuser notre sanction à cette loi parce que nous nous attendons à nouer des relations commerciales avec le Japon, nous aurions tout autant raison de demander au Japon de faire disparaître la restriction qu'il a imposée, et si l'on fait de la question du commerce une raison valable de refuser notre sanction à cette loi, pourquoi ne pourrions-nous pas également mettre de côté la loi même que le premier ministre cherche à faire adopter, car enfin n'est-il pas tout autant à supposer que nous ferons du commerce avec la Chine comme avec le Japon ? Je ne me prétends pas bien au fait des questions commerciales concernant les deux pays, mais je serais porté à croire que nous faisons autant et peut-être plus de commerce avec la Chine qu'avec le Japon. Le premier ministre ne paraît pas avoir énoncé de très forts arguments sur la question du refus de sanctionner la loi de la Colombie Anglaise. Ce qu'il a dit, s'il a tout simplement parlé dans le sens des intérêts du Canada, ne suffit pas à justifier son attitude, et s'il s'agit d'autre chose que les intérêts du Canada, s'il s'agit des intérêts de l'empire, alors, je le répète, tout intérêt de l'empire affectant cette loi émanée de la législature de la Colombie Anglaise devrait affecter également celles qui ont été adoptée par le Natal et par certaines colonies d'Australasie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ferai remarquer à l'honorable chef de l'opposition que c'est en 1884, si je ne me trompe, qu'on refusa pour la première fois de sanctionner une loi de cette nature que la Colom-

bie Anglaise avait adoptée. Je lirai un extrait du rapport qui fut fait à cette époque par sir Alexander Campbell, alors ministre de la Justice :

Quant à la situation du Canada à l'époque de son union avec la province, la soussigné est d'opinion :

Que le pouvoir conféré par l'article 9 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, c'est celui de réglementer et favoriser l'immigration dans les provinces et non pas celui de l'interdire.

On ne saurait dire qu'une loi qui défend à la population d'un pays quelconque d'immigrer dans la province soit d'une nature locale ou privée. Au contraire, elle affecte les intérêts du Dominion et peut-être ceux de l'empire.

La loi fut alors soumise aux autorités impériales qui refusèrent de la sanctionner. La règle établie alors par sir Alexander Campbell a toujours été suivie depuis par rapport aux lois de la Colombie-Britannique concernant l'immigration chinoise.

Quant à la loi du Natal, je ne l'ai pas par devers moi et je ne voudrais pas en parler de mémoire ; la question dont il s'agit est beaucoup trop importante pour que j'entreprenne de la discuter sans être muni des documents dont j'aurais besoin pour être en état d'en parler en parfaite connaissance de cause. Cependant, si je ne me trompe, il a déjà été question, au sujet de la loi du Natal, de savoir, dans la Colombie-Britannique, s'il serait possible de l'adopter. La population de la Colombie-Britannique a prétendu que la loi du Natal n'allait pas assez loin. Mon honorable ami voudra bien se rappeler que la loi du Natal n'a pas rapport à l'immigration Chinoise ou Japonaise, mais à l'immigration en général. D'après cette loi-là, quiconque ne parle pas l'anglais et ne sait ni lire ni écrire ne peut s'établir dans le Natal ; elle ne pourrait s'appliquer ici, nous ne saurions permettre à la Colombie-Britannique de faire, au sujet de l'immigration, une telle loi. Il nous faut une loi qui soit applicable à tout le Canada, et la loi du Natal ne pourrait s'appliquer à tout le Dominion. Je n'en dirai pas davantage pour le moment. La grande importance de cette question exige qu'on le discute en pleine connaissance de tout ce qui s'est passé. Je dirai à mon honorable ami qu'en refusant dernièrement de sanctionner cette loi, le ministère de la Justice a suivi la règle établie en 1884 par sir Alexander Campbell.

M. BORDEN : Avant que l'on adopte la résolution, je voudrais savoir s'il est vrai, comme on l'a écrit dans la presse de la Colombie-Britannique que le gouvernement impérial aurait donné à entendre qu'il verrait d'un bon œil l'adoption de la loi même qu'on a refusé de sanctionner. On n'a pas déposé de documents susceptibles de faire la lumière sur ce sujet. La presse de la Colombie-Britannique a fait des affirmations positives à ce propos. Jusqu'à quel point sont-elles fondées, c'est ce que j'ignore; mais j'aimerais être renseigné sur ce point.

M. FITZPATRICK.

Le PREMIER MINISTRE : Le rapport nous renseignera.

M. BORDEN : Mon très honorable ami pourrait-il me dire à quelle page ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais le faire en ce moment.

M. BORDEN : Si je ne me trompe, mon honorable ami le ministre de la Justice est d'opinion que la législature de la Colombie-Britannique a outrepassé ses attributions et que c'est pour cela qu'on a refusé de sanctionner cette loi. Je demanderai à l'honorable ministre s'il est d'usage que le ministère de la Justice s'érige en tribunal chargé d'interpréter les lois provinciales et de disposer de chacune de cette manière-là—refusant de sanctionner celles qui peuvent sortir des attributions des législatures, ou si la coutume ne veut pas plutôt que les tribunaux soient saisis de la question pour en disposer selon la pratique ordinaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand une question se présente devant le département de la Justice afin de décider si oui ou non une loi est du ressort du gouvernement provincial, des représentations sont tout d'abord invariablement faites au gouvernement provincial demandant que, vu qu'un doute s'est élevé, on éclaircisse ce doute par une loi subséquente. Si une loi subséquente n'est pas votée, et si le ministre de la Justice est d'avis que la loi en question est " ultra vires ", on refuse alors de la sanctionner. S'il existe un doute à ce sujet, on laisse la loi en vigueur et ce sera aux cours à en décider. La procédure suivie au sujet des lois votées par les législatures provinciales a été réglée par un décret de l'exécutif portant la date du 8 juin 1868.

M. BORDEN : Que veut dire par là mon honorable ami ? Veut-il dire que dans le cas où les autorités provinciales soutiendraient que leur loi est du ressort de la législature provinciale, et que le ministère de la Justice en arriverait à une conclusion opposée, le ministère peut se constituer juge, au lieu de laisser les autorités provinciales faire décider la question par les cours ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les lois laissent ici une porte ouverte. Si la question est de celles que les autorités provinciales désirent soumettre aux cours de justice, et si elles annoncent qu'elles s'en rapportent absolument à la décision de ces cours, alors le ministère de la Justice est toujours prêt à faire la moitié du chemin. Cette question s'est soulevée dans la province d'Ontario au sujet des droits sur les rivières; elle est maintenant pendante, et le règlement en sera effectué de la manière susdite.

M. BORDEN : Je considère que c'est là procéder de façon fort juste. Les autorités provinciales adhèrent à leur opinion que l'acte en question est du ressort de la légis-

lature provinciale ; elle désirent que ce soit les cours qui en décident en définitive, et le ministère de la Justice se déclare prêt et consentant à les suivre dans cette voie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parfaitement.

M. BORDEN : Ce choix a-t-il été laissé à la Colombie-Britannique dans le cas actuel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Comme je l'ai dit, sir Alexander Campbell a déclaré dans son rapport que la loi était " ultra vires " ; il a dit que cette loi était contraire aux intérêts britanniques, et il a ajouté qu'elle était contraire aux intérêts généraux du Canada. Mon honorable ami sait fort bien qu'une loi peut être parfaitement du ressort des pouvoirs d'une province, mais que si elle est contraire à l'intérêt général du Canada, c'est suffisant pour en faire refuser la sanction.

M. BORDEN : Je sais ; mais ne changeons pas le terrain de la discussion. Je parlais précisément de tout cela, il n'y a qu'un instant, et mon honorable ami a soulevé la question " ultra vires ". Ne mêlons pas les deux choses. Je désire savoir ceci de mon honorable ami ; je désire savoir si oui ou non le choix dont il parle a été laissé à la discrétion de l'exécutif de la Colombie-Britannique ; si oui ou non on a été autorisé à en référer là-dessus aux cours de justice et laisser celles-ci se prononcer en définitive, au lieu de s'en rapporter au ministère de la Justice et de s'en remettre à ce dernier pour le verdict.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'aime pas à discuter le texte des documents sans avoir ces documents devant moi. J'ai lu ce que sir Alexander avait dit ; je vais le citer. C'est tout ce qu'il a dit à ce sujet.

Quant à la situation du Canada à l'époque de son union avec la province, le soussigné est d'opinion : Que le pouvoir conféré par l'article 95 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, c'est celui de réglementer et favoriser l'immigration et non pas celui de l'interdire.

C'est là ce que les autorités de la Colombie-Britannique ont essayé de faire dans le temps.

On ne saurait dire qu'une loi qui défend à la population d'un pays quelconque d'immigrer dans la province soit d'une nature locale ou privée. Au contraire, elle affecte les intérêts du Dominion et peut-être ceux de l'empire.

Voilà la loi qui a toujours fait règle parmi nous depuis lors.

M. BORDEN : Evidemment, je ne me fais pas bien comprendre de mon honorable ami. Veut-il prétendre que la province de la Colombie-Britannique, pour ce qui est de la loi votée l'année dernière ou l'année précédente——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On a voté quatre ou cinq lois.

M. Borden : —est liée par les paroles prononcées par sir Alexander Campbell il y a dix-sept ou vingt ans ?

Le PREMIER MINISTRE : Le principe est le même.

M. BORDEN : Le principe n'est pas le même.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Borden) me permettra-t-il de lui faire une observation ? L'honorable gentleman parle d'une loi votée il y a trois ou quatre ans. On a voté plusieurs lois dans cet intervalle de temps ; l'une de ces lois a été mise en vigueur, et elle est venue il y a un an devant le comité judiciaire du Conseil Privé. Je demande à mon honorable ami (M. Borden) de préciser, et de nous dire de quelle loi particulière il veut parler.

M. BORDEN : Je parle des lois qu'on a refusé de sanctionner et j'essaie de découvrir la raison de ces refus. Le très honorable gentleman me dit que c'est parce que ces lois étaient contraires aux intérêts canadiens et contraires au intérêts impériaux. J'ai discuté ce sujet très brièvement. Le ministre de la Justice m'a dit ensuite que ces lois avaient été déclarées " ultra vires ".

M. RUSSELL : Et contraires aux intérêts canadiens et impériaux.

M. BORDEN : Je me ferai aider dans un instant par mon honorable ami de Hants (M. Russell) : mais qu'il me permette de terminer, je lui donnerai ensuite l'occasion qu'il désire. En supposant qu'on aurait refusé de sanctionner ces lois parce qu'elles étaient " ultra vires ", je désire savoir si la province de la Colombie Anglaise a eu l'occasion de faire décider cette question par les cours, et si elle ne l'a pas eue, quelle en est la raison. On me dit que toute la chose repose sur une décision rendue en 1884 par sir Alexander Campbell. Eh bien, sir Alexander Campbell ne représentait aucune cour ; sir Alexander Campbell était ministre de la Justice ; et la province de la Colombie Anglaise, si elle est liée autant que mon honorable ami le ministre de la Justice semble le croire par la décision rendue en 1884 par sir Alexander Campbell, n'a eu aucune occasion de faire décider la question par les cours. Par conséquent, je crois que tout cela ne nous avance guère, et que le débat en est où il était auparavant. Si les choses se sont ainsi passées, pourquoi la province de la Colombie Anglaise n'a-t-elle pas eu l'occasion de faire décider la question par une cour ayant qualité pour juger de la chose ?

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais m'être fait parfaitement comprendre, mais je vais essayer de nouveau d'expliquer tout cela à mon honorable ami. En premier lieu, nous avons considéré qu'il était très douteux que la province de la Colombie Anglaise eût le pouvoir de légiférer comme elle l'a fait. Mais, en dehors de ces considérations, nous

ne doutions nullement que la chose était contraire aux intérêts du Canada, soit au point de vue impérial ou canadien. Nous n'avons pas donné à la province l'autorisation de faire décider la question par les cours, parce que notre conviction était trop arrêtée à ce sujet. Depuis que sir Alexander Campbell s'est exprimé comme on le sait, des lois de cette nature ont toujours été tenues pour contraire aux intérêts impériaux ; nous avons aussi pensé qu'elles étaient très contraires aux intérêts du Canada ; et pour ces deux raisons nous avons refusé de sanctionner la loi en question. Nous avons donné à entendre au gouvernement de la Colombie Anglaise que si on s'était borné à restreindre l'immigration chinoise sans toucher aux Japonais, nous n'aurions rien fait. Pour ce qui reste du Japon, le gouvernement japonais, inspiré par l'amitié qu'il nous porte, a pris lui-même les mesures nécessaires pour empêcher l'émigration des Japonais au Canada, de sorte qu'il n'y avait aucune raison pour nous d'édicter des lois de restriction. Mais le gouvernement chinois n'a jamais esayé de restreindre ou d'empêcher l'émigration chinoise au Canada. Cette émigration augmente toujours, et bien que, en y mettant des entraves, nous courions le risque de nuire à notre commerce avec la Chine, cependant nous avons pensé que, des deux maux nous devions choisir le moindre, et restreindre cette immigration, dût notre commerce en souffrir. C'est là la raison pour laquelle nous avons établi une distinction entre les deux immigrations.

M. BORDEN : Je crois que nous voilà pour ainsi dire revenus au point où nous étions auparavant.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas d'autre terrain de discussion.

M. BORDEN : Mon honorable ami le ministre de la Justice invoque d'autres raisons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mon honorable ami a laissé entendre qu'il y avait là matière à l'exercice du pouvoir fédéral.

M. BORDEN : Le ministre des Chemins de fer et Canaux va maintenant tirer la situation au clair. Je regrette qu'il faille me venir à ce point en aide. Il n'y a aucun doute que c'est ma propre faute. Je vais simplement faire une ou deux autres remarques au sujet de ce que l'honorable député a déclaré. Si je comprends bien maintenant, on a invoqué les intérêts canadiens pour ne pas sanctionner la loi.

Le PREMIER MINISTRE : C'est un peu cela.

M. BORDEN : Et pour cette raison, le gouvernement ne voulait pas que la question fut soumise aux cours.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là l'une des raisons.

M. BORDEN : Sans cela, je suppose que la question aurait été soumise aux cours.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne dis pas cela du tout.

M. BORDEN : Mon très honorable ami ne répond ni oui ni non. Il a encore confiance en l'opinion émise par sir Alexander Campbell en 1884. Je crois, ainsi que le ministre de la Justice l'a déclaré franchement aujourd'hui, qu'il devrait être de règle, lorsqu'un gouvernement provincial désire soumettre aux cours la question de la validité de ses statuts, qu'il lui soit loisible de le faire, à moins que quelque raison absolument impérieuse, indépendamment de la question des attributions de la législature, nécessite un refus de sanction. Je crois que ce serait là être d'accord avec l'opinion exprimée dans le passé par mon très honorable ami au sujet de l'autonomie provinciale. Par conséquent, je dois considérer que le véritable motif qui a engagé le gouvernement à agir ici comme il l'a fait, est celui qui a été mentionné en dernier lieu par mon très honorable ami. Je voudrais maintenant demander au premier ministre sur quel point il a cru que ces statuts de la province de la Colombie-Britannique étaient contraires aux intérêts canadiens, et en vertu de quel principe une législature provinciale, seul juge désigné par la constitution pour décider en matière qui sont de sa compétence, peut voir ses lois annulées par un décret de l'exécutif d'Ottawa.

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais avoir déjà répondu à cette question au moins quatre fois ; mais je constate avec chagrin que l'honorable député ne paraît pas s'en être aperçu. Quelle que soit la réponse que je puisse donner, il est bien probable que je ne serai pas plus heureux. Je crois que le meilleur moyen d'en arriver à la solution de cette question, serait de demander le dépôt de la correspondance ainsi que de l'acte de désaveu ; et il trouvera dans ces documents les raisons qui nous ont portés à faire la chose.

L'honorable M. HAGGART : Le droit absolu de désavouer une loi nous est conféré par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, lorsque nous jugeons à propos de l'exercer. On a prétendu que ce pouvoir devrait être exercé suivant un principe quelconque. et ce principe est énoncé dans un arrêté du conseil qui définit les cas dans lesquels ce privilège peut être exercé, les raisons qui le justifient et l'étendue de sa juridiction. Je dis donc que la réponse complète de l'honorable premier ministre devrait être que nous exerçons ce pouvoir en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord, et que les règles qui en régissent l'application sont contenues dans un arrêté du conseil.

M. PUTTEE : Quant à ce qui concerne les Japonais, l'honorable premier ministre

voudrait-il me dire si l'on a cherché à obtenir, ou si l'on a obtenu l'assurance du gouvernement japonais, que celui-ci maintiendrait l'attitude résolue qu'il a prise à l'égard du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons obtenu aucune promesse à cet effet.

M. PUTTEE : Comme, actuellement, nous sommes en relations amicales avec ce pays, l'honorable premier ministre ne croit-il pas que l'occasion serait bien choisie pour essayer d'obtenir cette promesse?

Le PREMIER MINISTRE : Tant que les choses ne changeront pas, il est inutile de chercher à provoquer des difficultés. Si le gouvernement japonais venait à modifier son attitude, il serait alors temps pour nous d'agir.

M. PUTTEE : Je crois qu'il sera alors trop tard. Les commissaires recommandent d'essayer maintenant d'obtenir cette promesse du gouvernement japonais. Si ce dernier s'engageait à persévérer dans son attitude actuelle nous n'aurions pas besoin de légiférer sur ce point ; mais dans le cas contraire cela aurait pour résultat de provoquer plus d'agitation dans le pays et peut-être rendre les relations difficiles entre ce gouvernement, le gouvernement impérial et le Japon. Tout cela pourrait être évité, en obtenant maintenant cette assurance du gouvernement japonais, et je crois que l'on pourrait réussir à l'obtenir si on voulait s'en donner la peine.

M. INGRAM : Si je me rappelle bien, on a présenté un bill à la dernière session, ayant pour objet de partager le produit de la taxe entre toutes les provinces. J'ignore si ce bill est devenu loi.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. INGRAM : Maintenant que cette taxe est augmentée, est-ce que le gouvernement a encore l'intention d'en disposer de la même manière ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. MORRISSON : En supposant qu'après la session, le gouvernement japonais reviendrait sur la décision qu'il a prise, à quels moyens pourrait-on recourir pour arrêter une invasion de 8,000 ou 9,000 Japonais qui envahiraient le pays dans l'espace de quelques semaines ou de quelques mois ? Si un pareil nombre de Japonais arrivait à la Colombie Anglaise, cela aurait un effet désastreux. Je suis porté à croire qu'un tort sérieux pourrait en résulter avant que l'on ait le temps d'adopter aucune mesure de protection.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député est en frais de prévoir une éventualité que rien n'annonce.

M. MORRISSON : Cette éventualité n'est pas aussi éloignée qu'on le pense.

Le PREMIER MINISTRE : Je la considère non seulement éloignée, mais improbable, car toutes les relations que nous avons eues avec le gouvernement japonais par l'entremise de son consul à Montréal, sont de nature à nous convaincre que cette puissance n'a pas le moindre désir de révoquer les décrets qu'elle a pris c ncernant l'immigration.

M. BORDEN (Halifax) : Voici, je crois, la dépêche à laquelle l'honorable premier ministre a fait allusion il y a un instant. C'est une dépêche adressée du bureau colonial au Gouverneur général, en date du 9 avril, 1899. La première partie de cette dépêche, jusqu'au paragraphe 7 inclusivement, relate les raisons invoquées à l'encontre de l'adoption d'une loi de la nature de celle mise en vigueur par la législature de la Colombie Anglaise. Les paragraphes 8 et 9 se lisent comme suit :

8. Le gouvernement de Sa Majesté espère sincèrement qu'en considération de ces explications le gouvernement de la Colombie Anglaise révoquera immédiatement les dispositions dont on se plaint et les remplacera par une loi conforme à ce qui est recommandé ci-dessus.

9. Si cela est impossible, le gouvernement de Sa Majesté se verra forcé, quelle que soit la répugnance qu'il éprouve à causer le moindre désagrément à la province, d'insister auprès de vos ministres sur l'obligation dans laquelle il se trouvent, par rapport aux intérêts généraux de l'empire, de se servir des pouvoirs qui leur sont conférés par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord pour désavouer ces lois que le gouvernement de Sa Majesté désapprouve, par raison d'état et par principe.

Est-ce là la dépêche à laquelle l'honorable premier ministre veut faire allusion ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Ceci m'amène à citer à mon honorable ami un des articles de l'Acte du Natal, qui se lit comme suit:

L'immigration dans la Natal, soit par mer ou par terre, de toute personne appartenant à une des classes définies dans les paragraphes ci-dessous, et désignés sous le nom " d'immigrants prohibés," est prohibée, savoir :

Toute personne qui, sur la demande qui lui en sera faite par un fonctionnaire nommé en vertu de cette loi, sera incapable d'écrire et de signer, dans aucune des langues de l'Europe, une requête au secrétaire des colonies suivant le blanc préparé à cet effet dans l'annexé " B " de la présente loi.

Il est inutile de dire que cette disposition aura pour résultat d'interdire absolument l'entrée du Natal à l'immigration chinoise ou japonaise. Je crois que des dispositions de même nature ont été adoptées par certaines colonies de l'Australasie. Je voudrais que le premier ministre me dise si cette loi de la Colombie Anglaise a été désavouée ou non à la suite de cette dépêche du bureau colonial que je viens de lire, et dans l'affirmative, en quoi la loi adoptée par la législature de la Colombie Anglaise était-elle plus dommageable aux inté-

rêts de l'empire que la législation adoptée et actuellement en vigueur dans la colonie du Natal ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit. Si mon honorable ami veut demander le dépôt de la correspondance, il y trouvera les raisons qu'on a invoquées. Je ne puis dire si le désaveu a été pratiqué à la suite de l'adoption de cette loi ; je ne le crois pas, mais l'honorable député trouvera dans la correspondance toutes les raisons invoquées.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que tous les documents importants étaient déposés.

Le PREMIER MINISTRE : Il existe d'autres correspondances concernant le désaveu, et je serai très heureux de discuter la question du désaveu d'une loi provinciale, dans une autre circonstance.

Le comité rend compte de ses délibérations.

AMENDEMENT A L'ACTE D'EXPROPRIATION.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 8) à l'effet de modifier l'Acte des expropriations.—Le ministre de la Justice.

Article 2.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsque ce bill a été discuté pour la dernière fois, l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a fait remarquer qu'il ne contenait pas de disposition pour indemniser le propriétaire qui pourrait avoir perdu l'occasion de vendre, par suite du fait que le gouvernement lui aurait donné un avis d'expropriation. Pour faire disparaître cette objection, j'ai résolu d'amender l'article 3 du bill comme suit :

On tiendra compte de ce renoncement ou de ce retour et de toutes les autres circonstances du cas, dans l'estimation de la somme à payer à quiconque réclame une indemnité pour un immeuble dont on l'aura dépossédé.

J'ai soumis l'objection au sous-ministre qui a préparé le projet de loi. Il a prétendu que l'acte tel que rédigé en premier lieu était conçu en des termes suffisamment généraux pour prévoir le cas supposé par le député de Pictou ; mais, pour faire disparaître toute incertitude à cet égard, je propose qu'après le mot " retour " dans la première ligne de l'article 3, on ajoute les mots suivants : " et de toutes les autres circonstances du cas ".

M. TISDALE : L'honorable ministre de la Justice pourrait-il nous citer quelques exemples de pareilles dispositions légales? Je dois avouer que pour ma part j'ai été incapable d'en trouver. La Couronne s'arroge le droit de prendre possession temporairement de l'immeuble d'un propriétaire, de l'indemniser suivant qu'elle le jugera à propos, et d'en garder la possession ou de l'abandonner suivant son désir. Si on accorde une pareille faveur à la Couronne, comment pourra-t-on empêcher les corporations ou autres institutions à qui nous avons l'habitude de conférer le droit d'exproprier, de réclamer le même privilège ? L'honorable ministre doit avoir découvert quelque précédent pour justifier sa prétention, car je ne puis croire qu'il va prendre sur lui d'établir un semblable principe. Il est absolument impossible que la Couronne, avec les pouvoirs qu'elle possède déjà, veuille obtenir, pour l'exécution de travaux ordinaires, des avantages additionnels qu'elle n'est pas disposé à accorder aux particuliers placés dans des cas analogues. Le principe est aussi vicieux qu'il est faux. Si l'on a à résoudre des cas spéciaux, la Couronne peut toujours y parvenir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comment ?

M. TISDALE : Par un acte ou une résolution spéciale. Pourquoi le parlement accorderait-il à la Couronne des droits qu'il ne veut pas accorder à d'autres institutions ? Si l'honorable ministre peut me citer un précédent, je n'en dirai pas plus long sur la question, car ce n'est pas mon intention de prolonger la discussion. Mais comme il ne repond pas à ma question, j'en conclus qu'il n'a aucun précédent à nous citer pour justifier cette mesure. Il est donc de plus en plus nécessaire de démontrer le caractère dangereux de cette proposition. Elle est fausse dans le principe, et particulièrement si l'on tient compte des nombreux privilèges que la Couronne peut exercer sur les immeubles des propriétaires, sans parler des droits de chacun de ces propriétaires les uns à l'égard des autres. Et elle est surtout dangereuse parce qu'en adoptant un bill de cette nature, vous créez un précédent en faveur de la Couronne, précédent que les corporations chercheront à s'appliquer à tout prix, ce qu'il vous sera bien difficile de leur refuser. Supposons que je possède un immeuble dont la Couronne a besoin. Elle a le même droit de le prendre que la corporation de l'endroit où se trouve situé ce terrain, pour les besoins du service public. Mais la Couronne ajoute : Nous ne sommes pas satisfaits de cela, nous voulons établir un nouveau principe ; nous voulons prendre votre propriété pour un temps limité. Mais, n'est-il pas évident qu'une semblable prétention rend absolument impossible l'estimation des dommages futurs ? Il est impossible de prévoir quel effet cela aura sur mes droits à la propriété. C'est une prétention en contradiction avec tous les principes d'affaires. La loi qui régit les réclamations en dommages est bien claire. Il faut établir des dommages directs, pour pouvoir réclamer une compensation. Ce bill renferme une dangereuse innovation et un empiètement sur cette maxime reconnue que le propriétaire est maître chez lui. Il est en contradiction avec tous ces

droits de propriété qui m'ont été enseignés au cours de mes études légales, alors qu'on m'a fait comprendre bien clairement que le droit de propriété appartenait aux particuliers et était la chose la plus sacrée dont la loi ait à s'occuper après la liberté personnelle du sujet. De nombreuses guerres ont eu lieu pour forcer la Couronne à reconnaître ce privilège au sujet. Cependant, voici qu'à cette époque de progrès et de civilisation avancée on veut insérer dans nos lois un principe dont on ne peut trouver de précédent nulle part—du moins de précédent valable—et c'est ce qui me fait dire que nous devons agir avec prudence.

Quand la Couronne a besoin d'une propriété, tout ce qu'elle a à faire c'est de l'acheter, puis de chercher à s'en débarrasser le plus avantageusement possible quand ce besoin a cessé. Je puis trouver un jury composé de mes concitoyens ou une commission d'arbitrage pour estimer ma propriété à sa juste valeur. Je ne suis pas meilleur qu'un autre, mais je ne voudrais pas faire partie d'une commission d'arbitrage qui pourrait être appelée à se prononcer sur une difficulté existant entre la Couronne et un particulier, résultant de l'application des dispositions de ce projet de loi. Il me serait impossible de faire une estimation exacte des dommages sans connaître l'avenir. La chose me paraît si simple, le cas est si peu défendable, l'injustice est tellement évidente, que je suis obligé de protester avec toute la vigueur que je puis y mettre. Voici ma terre ou ma maison, et vous en avez besoin pour des fins d'intérêt public. Vous trouverez une foule de personnes pour en déterminer la valeur. Si vous le voulez, vous n'avez qu'à m'en payer la valeur, comme le ferait le gouvernement de tout pays libre quand il s'empare d'une propriété privée. Mais de là à vouloir prétendre que la Couronne peut s'emparer de la propriété d'un particulier sans l'indemniser il y a une grande différence. Emettre cette prétention c'est vouloir accorder à la Couronne un pouvoir que les barons anglais ont combattu avec énergie à l'époque de la grande charte. Sous l'empire de la loi actuelle, dont tout le monde est satisfait, vous pouvez prendre ma propriété en m'en payant le prix ; et une fois que vous n'en avez plus besoin, vous êtes libre de la revendre.

Mais je vous nie absolument le droit de vous emparer de cette terre pour une période indéterminée et de me la remettre quand bon vous semblera. Il est donc impossible de déterminer le montant des dommages auquel je pourrai avoir droit dans un cas comme celui-là, car il s'agit de choses futures, et Dieu seul connaît l'avenir.

Ce projet de loi est un empiètement direct sur le droit de propriété des particuliers. Mais il existe une autre considération non moins importante, c'est que si le gouvernement confère un pareil droit à la Couronne, ces corporatons voudront également l'obtenir, et nous aurons là le commencement de difficultés dont il est bien difficile de prévoir toute l'étendue. J'espère que mes protestations seront écoutées,et que l'on n'ira pas plus loin dans un projet de législation qui renferne un principe aussi dangereux et qui est de nature à soulever les esprits.

M. HUGHES (Victoria-nord) : L'honorable ministre voudrait-il me dire quelle nécessité il y a d'adopter ce bill ? S'est-il produit des conditions qui rendent nécessaire une telle loi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Norfolk (M. Tisdale) a parlé avec beaucoup d'emphase. Je crois même qu'il a fini par se convaincre que si ce bill devenait loi une injustice sérieuse serait commise et des principes de la plus haute importance violés. Or, les faits sont loin de justifier l'attitude prise par mon honorable ami sur cette question. La proposition insérée dans ce bill par le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) n'offre rien d'alarmant. Elle n'est ni étrange ni extraordinaire. C'est tout simplement l'application plus étendue d'un principe déjà reconnu et qui est mis en pratique à chaque instant. C'est le principe qui consiste à dire que quels que soient les intérêts privés, ils doivent être subordonnés aux besoins publics, pourvu que l'individu qui est appelé à supporter les conséquences de cette intervention, soit indemnisé de tous les dommages qu'il subit. Le bill contient certainement toutes les dispostions nécessaires pour faire indemniser celui dont une partie ou la totalité de la propriété est ainsi expropriée dans l'intérêt public. L'honorable député semble croire qu'il y a quelque chose d'outrageusement faux dans l'idée d'expropropriation elle-même.

L'honorable M. HAGGART : Non, j'ai établi une distinction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce projet de loi n'a pas pour but d'accorder de pouvoirs additionnels aux compagnies de chemins de fer, il est tout simplement destiné à conférer à la Couronne le droit de faire une expropriation particulière, comme cela se fait quand on permet à une compagnie de chemin de fer de s'emparer de partie de l'immeuble d'un propriétaire, ou d'y passer sa voie ferrée. L'honorable député est d'avis que l'on ne doit pas toucher à la propriété d'un particulier, que l'on ne doit pas en enlever même une parcelle sans acheter tout l'immeuble.

M. TISDALE : Je n'ai jamais énoncé une telle proposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne prétends pas me servir des propres expressions de l'honorable député, mais c'est en résumé ce qu'il a dit. Ce n'est pas plus une expropriation spéciale de prendre une partie de la terre d'un propriétaire pour une période déterminée, que de la prendre pour toujours. Je suis incapable d'établir la différence entre les deux.

Comme j'ai essayé de le faire comprendre l'autre jour, à moins que les honorables membres de la gauche soient d'avis qu'il est absolument impossible pour une cour de justice de faire une estimation exacte du montant qu'un homme doit recevoir, lorsque l'on prend un droit de propriété limité dans son immeuble, je dis qu'il n'y a rien de répréhensible dans ce bill, car du moment qu'il est pleinement indemnisé que peut-il demander de plus ? J'admets bien que ce n'est pas une chose bien agréable que de s'emparer de la propriété de quelqu'un contre sa volonté. C'est là une chose que je n'aime pas plus à faire que n'importe qui, mais ce principe est tellement entré dans notre loi et notre jurisprudence et dans notre mode de gouvernement, qu'il est maintenant beaucoup trop tard pour s'en plaindre. Cela se fait partout. Ce pouvoir est accordé à toutes espèces de corporations publiques ; il est accordé aux cités et aux villes afin de leur permettre d'exproprier des terrains pour construire des parcs, des jardins et des pelouses. Mon honorable ami a remonté jusqu'à la Grande Charte. Nous faisons une foule de choses aujourd'hui qui n'étaient pas permises à cette époque reculée.

M. CLANCY : Est-ce que le principe des expropriations limitées est reconnu au Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne comprends pas exactement ce que veut dire l'honorable député, mais dans le cas où il voudrait savoir s'il existe une loi autorisant la chose au Canada, je dis non, du moins quant à ce qui concerne les entreprises publiques du ressort du gouvernement fédéral, car la loi actuelle ne répond plus aux besoins présents, et nous en sommes rendus à un point où l'étendue et la grandeur de nos entreprises publiques exigent que la Couronne soit revêtue de pouvoirs additionnels qui lui permettent de les exécuter aux conditions les plus avantageuses possibles pour le pays.

M. CLANCY : J'ai posé cette question à l'honorable ministre parce qu'il paraissait baser toute son argumentation sur le principe général, bien connu dans ce pays, que les intérêts privés doivent céder le pas à l'intérêt public, sous l'empire de la loi d'expropriation actuellement en vigueur au Canada, alors que son bill tend à établir un état de choses différent, savoir : une expropriation limitée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait erreur quand il prétend qu'il s'agit ici de la mise en vigueur d'un nouveau principe. Ce principe est le même que celui qui permet au gouvernement de prendre la propriété d'un particulier et de la convertir à son usage. Il me semble que ce n'est guère autre chose qu'un simple développement de ce principe le raisonnement qui consiste à dire que lorsque vous aurez besoin d'un immeuble, si vous n'en avez besoin que pour un temps limité, vous pouvez en prendre possession pour un temps limité. Il n'y a rien de bien nouveau dans tout cela. Mon honorable ami confond le développement modéré que l'on peut faire d'un principe avec le principe lui-même. Ce dernier existe en toutes lettres dans nos statuts. Il est généralement admis qu'il serait impossible d'administrer les affaires publiques si le gouvernement n'était pas revêtu de ce pouvoir. Par conséquent, quiconque s'oppose à quelques-unes des dispositions du présent bill s'attaque au principe lui-même.

L'honorable député nous a dit que dans l'exécution d'entreprises publiques, au Canada, on constate souvent qu'il n'est pas nécessaire de prendre toute une propriété ou de la prendre pour un temps indéfini ; tout ce qui est nécessaire dans maintes circonstances c'est d'en prendre une partie et cela pour un temps limité. Maintenant, sur quoi peut-on se baser pour prétendre que puisqu'on peut s'emparer de toute une propriété pour toujours, on ne peut prendre une partie de cette même propriété pour un temps déterminé, principalement lorsque son propriétaire a été amplement indemnisé.

M. CLANCY : La divergence d'opinions entre l'honorable ministre et moi ne repose pas tant sur le droit de prendre le terrain, que sur les moyens d'assurer au propriétaire une indemnité raisonnable dans chaque cas.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami peut voir que ces moyens sont indiqués dans le projet de loi. Est-il possible de supposer que les cours de justice de ce pays ne pourront pas se procurer les preuves et l'assistance nécessaires, de la part des parties intéressées, sur la valeur de l'intérêt ainsi enlevé, pour leur permettre d'indiquer quel montant sera suffisant pour indemniser le propriétaire du dommage souffert ? Prenons le cas d'une propriété que la Couronne peut avoir besoin d'occuper durant quatre ou cinq ans, une ferme, par exemple. Si mon honorable ami possède une ferme ou une résidence privée dont le gouvernement aurait besoin durant cinq ou dix ans, est-ce que l'honorable député voudrait contester la validité du bill, sous prétexte qu'aucune cour de justice n'est en mesure de dire ce que vaudra cette propriété durant dix ans, ou de déterminer l'indemnité qu'il devra recevoir ?

M. CLANCY : Le raisonnement de mon honorable ami est faux. Il pose un exemple et dit : quelqu'un peut-il supposer qu'il est possible d'en arriver à accorder une indemnité suffisante ? De notre côté nous prétendons qu'il devrait être raisonnablement possible d'en arriver à une indemnité raisonnable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi ne pourrait-on pas en arriver à un montant déterminé? Sans

cela, il existera des difficultés quant à la valeur, quant au prix, quant au montant exact que l'exproprié doit recevoir, et pas une cour de justice ne voudrait s'occuper d'un cas de cette nature ou se prononcer sur sa valeur, sans laisser une marge suffisante pour faire face aux éventualités possibles. L'expérience nous a démontré,—et il doit en avoir été de même pour l'honorable député (M. Haggart), durant les nombreuses années qu'il a passé à la tête de son ministère—que la Couronne est toujours la partie la plus maltraitée dans toutes ces causes. L'honorable député (M. Tisdale) nous a aussi répété la même chose. Il sait que toutes les cours de justice sont portées à donner le bénéfice du doute au réclamant et à lui accorder tous les avantages possibles au détriment de l'Etat.

M. HAGGART : Il ne s'agit pas en ce moment de discuter la manière dont le gouvernement est traité, ou s'il a déjà été obligé de payer à des propriétaires des dommages plus élevés que ceux auxquels ils avaient réellement droit, mais il faut s'en tenir à la question qui nous est soumise. Toute la question se résume à savoir quelle est l'interprétation à donner à cet article du projet de loi actuellement devant la Chambre. Le ministre des Chemins de fer et Canaux demande si on croit que les cours de justice ne pourraient pas fixer le montant de l'indemnité requise pour une certaine étendue de terrain comprise dans n'importe quelle propriété. Certainement qu'elles le peuvent. Elles peuvent aussi bien déterminer la valeur d'un intérêt limité dans un immeuble que la valeur de l'immeuble tout entier, si on voulait l'exproprier, mais comment pourront-elles fixer cette indemnité, quand le ministre de l'Intérieur dit que la Couronne sera libre de se servir de cette propriété durant un, deux ou trois ans, avant qu'elle soit payée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On devra indiquer la durée de cette occupation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette restriction devra être insérée dans l'avis d'expropriation.

M. HAGGART : En prenant l'article tel qu'il se lit, je n'y trouve aucune obligation de cette nature. En supposant que le gouvernement ait donné dernièrement un avis d'expropriation, pour un terrain dont il a besoin, mais dont l'indemnité n'est pas encore payée, le ministre de l'Intérieur voudrait-il me dire si les dispositions de cet article s'appliqueraient dans un cas comme celui-là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On est tenu d'indiquer pour quel espace de temps on a besoin de la propriété, et il faut estimer les dommages.

M. HAGGART : C'est au ministre de la Justice que je me suis adressé. Si le gouvernement donnait un avis d'expropriation pour un terrain actuellement en sa possesion mais dont l'indemnité n'est pas encore payée ne pourrait-il pas, en supposant que cet article du bill serait adopté, abondonner le terrain, faire déterminer l'indemnité à être accordée, et forcer le propriétaire à reprendre son terrain ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi ne le pourrait-il pas ?

M. HAGGART : La divergence entre les deux ministres est la suivante : le ministre des Chemins de fer prétend que l'on doit commencer par déterminer le montant de l'indemnité——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'a jamais dit cela.

M. HAGGART : Avant de s'emparer d'un intérêt limité dans l'immeuble. Il y a, je crois, une divergence d'opinion sur ce point entre les deux ministres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si on nous comprenait, on verrait que cette prétendue divergence n'existe point. Nous disons tous deux la même chose.

M. HAGGART : Je suis prêt à admettre, pour les besoins de l'argumentation que, si vous commencez par déterminer la grandeur du terrain dont vous avez besoin ou l'intérêt que vous voulez acquérir sur l'immeuble exproprié et que vous l'indiquez dans l'avis adressé au propriétaire, vous pouvez en fixer la valeur, mais cet article va beaucoup plus loin. Il va jusqu'à vous permettre de donner l'avis au propriétaire de l'immeuble que vous voulez exproprier, en vous laissant libre de lui payer le montant de l'expropriation, ou l'indemnité accordée pour l'usage de son terrain, que lorsque vous aurez fini de vous en servir, vous permettant de plus de le lui remettre si vous le jugez à propos. Une autre raison pour laquelle nous nous opposons à l'adoption de ce bill, c'est qu'il aura un effet rétroactif. Il s'appliquera aux terrains actuellement en voie d'expropriation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'aura pas d'effet rétroactif.

M. HAGGART : Ne s'appliquera-t-il pas aux terrains sur lesquels le gouvernement fait actuellement des travaux, et pour lesquels il n'a pas encore payé le montant fixé par l'expropriation ? N'y a-t-il pas en ce moment des centaines de terrains en la possession de la Couronne auxquels ils s'appliquera ? Oui, les cas de cette nature sont nombreux dans le ministère, et ce bill leur est destiné. Ce sont eux que l'on avait en vue quand on l'a rédigé. On a songé à certaines causes d'expropriation, très difficiles, qui sont pendantes. Non seulement depuis des mois, mais même depuis des années on a des terrains que la Couronne occupe, et dont les propriétaires ont été jusqu'à présent incapables de régler avec le gouvernement ou de

se faire payer leurs réclamations. Grâce à ce bill, le gouvernement pourra dire : Je me suis servi de votre propriété aussi longtemps que je l'ai voulu, maintenant, je vais laisser aux cours de justice le soin de déterminer le montant de l'indemnité que je dois vous payer pour cette occupation, et je vais vous remettre votre terrain. Voilà ce que l'on pourra faire si ce bill devient loi. Je dis, avec mon honorable ami (M. Tisdale), qu'il n'existe aucune raison pour justifier une pareille chose. La Courone n'est pas plus justifiable qu'un particulier d'enlever à un propriétaire un intérêt partiel dans son terrain pour un nombre d'années très limité.

La loi du domaine éminent ne doit s'appliquer que lorsqu'il y a prise complète de possession de la propriété, et comme dit mon honorable ami, lorsqu'elle n'a plus d'utilité pour des fins publiques, on doit la mettre à l'enchère et la vendre au plus haut enchérisseur. C'est la seule procédure équitable à suivre. Le ministre de la Justice admet qu'il s'agit ici d'un principe nouveau et il ne peut citer un seul précédent, dans aucun pays. Il reconnaît que c'est pousser l'exercice d'un droit jusqu'à ses plus extrêmes limites. Dans la plupart des pays, la loi ne permet à l'Etat de s'emparer de la propriété d'un particulier qu'à des conditions très rigoureuses, comme celles, par exemple, qui sont stipulées dans la constitution de la république américaine. Ce n'est pas à l'Etat ni au parlement à dire pour quelles raisons le droit de domaine éminent pourra être exercé; cela est déterminé par la constitution. Le bill actuel donne à l'Etat le droit absolu de s'emparer d'une propriété pour des fins d'utilité publique et, quand l'Etat n'en a plus besoin, de la vendre ou de la remettre à son ancien propriétaire. Je crois même qu'en vertu du bill tel que rédigé, ce droit pourrait être exercé dans des procès déjà engagés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

L'honorable M. HAGGART : S'il en était ainsi, je m'y opposerais.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis prêt à accepter l'opinion de l'honorable chef de l'opposition quant à la rétroactivité de cet article du bill.

M. BORDEN (Halifax) : S'il y a dans le bureau du ministère des cas dans lesquels une propriété a été expropriée et dont le prix n'a pas encore été payé, la lettre du statut semblerait donner raison à l'ex-ministre des Chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député est-il prêt à affirmer cela ?

M. BORDEN (Halifax) : Le cas peut être au moins douteux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : S'il y a un doute je rédigerai l'article de manière à le faire disparaître.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien. Ici comme dans tous les pays, l'Etat a le droit de s'emparer de la propriété d'un particulier, pour des fins d'utilité publique. C'est un empiètement sur les droits des particuliers et il faut le rendre le moins oppressif possible. La prétention de l'opposition est qu'en introduisant dans la loi des complications de cette nature, on la rend plus oppressive encore. Le ministre des Chemins de fer parle de faire déterminer par un tribunal le chiffre de la compensation à payer pour la propriété ; or, le ministre de la Justice sait comme moi que pas un tribunal ne peut faire cela avec quelque degré de certitude. Voici comment les choses se passent : On fait entendre un certain nombre de spécialistes, quinze ou vingt de chaque côté—dans une province le nombre des témoins a été réduit à cinq, je crois, et tous donnent des estimations différentes. Dans une cause où j'étais concerné, un terrain a été estimé à des prix variant entre $15,000 et $90,000. En fin de compte, le tribunal est obligé de décider au hasard. Notre objection à l'article en question c'est que l'estimation est rendue encore plus difficile et qu'on impose au propriétaire l'obligation de faire la preuve des dommages qu'il souffre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le fardeau de la preuve retombe sur la partie expropriée.

M. BORDEN (Halifax) : Dans une cause ordinaire devant la cour de l'échiquier, la Couronne prouve qu'elle a pris possession de la propriété et l'exproprié fait la preuve des dommages qu'il a subis et la Couronne fait ensuite une contre-preuve. C'est ainsi qu'on a toujours procédé devant la cour de l'échiquier dans toutes les causes où j'ai été concerné.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut d'abord donner un avis et déposer une certaine somme.

M. BORDEN (Halifax) : En effet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors, celui auquel l'argent a été offert, décide s'il doit l'accepter ou non. S'il refuse, l'argent est déposé et le procès s'engage devant la cour de l'Echiquier ; il s'agit de décider si la somme offerte est suffisante ou non.

M. BORDEN (Halifax) : C'est une partie de la procédure, mais la vraie question à déterminer, c'est la valeur de la propriété. La partie expropriée fait la preuve de la valeur de son terrain et cela revient à ce que je disais. Si elle accepte la somme offerte par la Couronne, il n'y a pas de procès, naturellement, mais si elle refuse le fardeau de la preuve retombe sur elle. Ainsi on impose une obligation à l'exproprié et on rend plus difficile l'estimation de la compensation. Est-il dans l'intérêt public d'en agir ainsi ? Avec la loi actuelle le juge est obligé de deviner en se basant sur les opinions des té-

moins qui viennent dire : La valeur de cette propriété est de tant, ou la dépréciation causée au terrain par l'expropriation d'une partie est estimée à tant.

Le principe que l'on veut introduire peut donner lieu à des situations très compliquées. Supposons, par exemple, que l'Etat prenne quatre-vingts pieds de terrain au milieu d'une terre pour y faire passer un chemin de fer et que le propriétaire vende le reste de sa terre. Quelque temps après s'être approprié ce terrain, l'Etat décide qu'il n'en a pas besoin et donne les avis et fait les dépôts requis par l'article 2, déclarant que l'Etat ne désire qu'un droit de propriété limité, c'est-à-dire, qu'il ne veut posséder ce terrain qu'entre la période de temps écoulée entre la première prise de possession et la date de cet avis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela doit être fait au commencement. Il ne faut pas oublier que c'est l'article précédent qui est l'origine de la procédure.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice prétend-il que cet article ne s'applique que dans les cas où l'Etat aurait déclaré, dès le début qu'il ne désirait avoir qu'un droit de propriété limité. N'est-ce pas plutôt un article d'une application générale.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour la première partie, oui; mais l'application de la seconde partie est limitée.

M. BORDEN (Halifax) : La seconde partie paraît prévoir le cas où la Couronne changerait d'avis et ne vaudrait qu'un droit de propriété limité sur un terrain pour lequel elle avait d'abord demandé un droit de propriété absolu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui; mais avant que l'indemnité ait été payée.

M. BORDEN (Halifax) : Cela ne change rien à l'affaire. L'article est donc d'une application générale. La Couronne peut faire ce que je viens d'expliquer et il en résultera qu'un morceau de terrain de quatre-vingts pieds, pris au milieu d'une terre, est remis à l'ancien propriétaire qui a vendu le reste de sa propriété et c'est sur lui que retombe l'obligation de déterminer le chiffre de l'indemnité que la Couronne devra lui payer. La situation me paraît passablement compliquée et je me demande s'il est de l'intérêt public d'imposer de pareilles obligations aux propriétaires, et remarquez bien que je n'ai cité qu'un cas entre des centaines qui peuvent se produire.

Comme on l'a déjà fait remarquer, la Couronne a déjà un remède à sa disposition. Si elle a besoin d'un terrain qu'elle en prenne possession absolue; si elle décide plus tard qu'il ne lui en faut qu'une partie, ou qu'elle n'en a besoin que pour un temps limité, qu'elle revende le terrain ou la partie du terrain dont elle n'a plus besoin et les droits de tout le monde seront sauvegardés.

L'honorable ministre de la Justice connaît sans doute la loi anglaise sur cette question, et n'est-il pas vrai qu'en Angleterre les tribunaux ont le droit de décider si toute la propriété d'un particulier sera expropriée dans le cas où une partie l'a été. Je n'ai pas eu l'occasion de me rafraîchir la mémoire sur ce point depuis quelque temps, mais je crois qu'il y a une disposition de cette nature dans la loi anglaise. Le ministre de la Justice prétend-il le contraire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout, mais je préfère ne pas me prononcer sans avoir la loi sous les yeux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre fait peut-être bien, mais j'avais cru qu'étant souvent mêlé à des questions de cette nature, il avait eu occasion de consulter la loi anglaise qui me paraît plus raisonnable que ce que l'on nous propose.

Je considère que c'est aller assez loin, de s'emparer de la propriété d'un homme et lui laisser le fardeau de prouver non seulement la valeur de cette propriété, mais aussi les dommages causés par ce morcellement. Mais quand on va plus loin, quand on prend d'abord possession absolue d'un terrain, ou qu'on en prend possession pour un temps limité et qu'on lui remet ensuite une partie de ce terrain, toujours en lui imposant l'obligation de prouver les dommages qu'il a soufferts, il me semble que c'est aller bien loin et s'aventurer dans une voie nouvelle.

M. OSLER : Malgré tout ce que peut dire le ministre des chemins de fer, je considère qu'il y a une différence bien marquée entre les pouvoirs conférés ici et ceux que confère une loi sur l'expropriation. On demande le pouvoir, non pas d'acheter la propriété, mais de prendre une option d'expropriation. En vertu de cet article, l'Etat peut prendre possession d'une carrière avec privilège de la remettre au premier propriétaire, l'exploiter à son profit et en augmentant de temps à autre la quantité de pierre dont il aura besoin, en garder possession indéfiniment.

Voyez quels pouvoirs une pareille loi donnerait au ministre des Chemins de fer, par exemple, s'il avait à donner à l'entreprise la construction d'un pont de chemin de fer ou d'un canal, exigeant de grandes quantités de pierre. Le ministre demanderait des soumissions. Supposons qu'il en reçoive deux. Un des soumissionnaires cherche à se procurer une carrière, tandis que l'autre qui est un ami du ministre a la promesse que le gouvernement expropriera une carrière. Cet article du bill permet cela. Il donne au gouvernement, un pouvoir susceptible d'être utilisé dans un but de corruption. Il lui permet de s'emparer de la propriété d'un homme pour un temps indéfini, et à la fin le gouvernement n'aura à payer que pour le temps qu'il aura occupé la propriété. Ni un gouvernement, ni une corporation ne devraient avoir de pareils pouvoirs. Ils peu-

vent entraîner de graves abus et en entraîneraient certainement, si un entrepreneur savait, au moment de préparer sa soumission, que le ministre peu exproprier une propriété quelconque pour un temps déterminé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis toujours à me demander comment il se fait que l'honorable député, chaque fois qu'il se lève pour discuter un bill ou un projet du gouvernement, perd infailliblement le jugement et le bon sens dont il fait ordinairement preuve. Il faut défigurer étrangement le sens des mots pour arriver à prétendre que ce bill permet à la Couronne de s'emparer de la propriété d'un citoyen, pendant un temps indéterminé, avec faculté de la lui remettre. Pourquoi essayer à raisonner de la sorte ? L'honorable député va-t-il se servir de cet argument pour demander à la Chambre de rejeter ce bill ? Je suis réellement étonné de l'entendre émettre de pareilles propositions. Le mot "option" ne se trouve nulle part dans le bill. Dès que l'avis est donné la propriété passe en la possession de la Couronne et dès que la Couronne en devient propriétaire elle est tenue d'en payer le prix. Elle paie pour tout ce qu'elle déclare prendre ; il n'y a rien d'indéfini, car la Couronne est obligée de dire dans son avis quel genre de propriété elle entend exercer et pour combien de temps.

M. OSLER : Une question, s'il vous plaît. Supposons que le gouvernement ait donné avis au propriétaire d'une carrière située à proximité d'une entreprise publique et que les entrepreneurs du gouvernement exploitent cette carrière. Pendant ce temps-là le propriétaire de la carrière ne peut pas l'exploiter. D'après l'interprétation que je donne à cet article, si le gouvernement exproprie une faible partie de cette carrière et l'exploite pendant six mois, il aurait le pouvoir d'en exproprier une autre partie pendant six autres mois et de cette manière il pourrait la détenir indéfiniment aussi sûrement qu'il avait une promesse de vente dûment signée. Personne autre que le gouvernement ne pourrait exploiter cette carrière tant qu'il l'aurait en sa possession. J'avais donc raison de dire que le bill donne au gouvernement le droit d'expropriation facultative sur la propriété d'un particulier. Que j'aie raison ou tort au point de vue légal, je sais que c'est techniquement l'effet de ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas la moindre raison, la moindre donnée, pour en arriver à cette conclusion.

M. OSLER : L'honorable ministre voudra-t-il répondre à ma question et nous dire si le gouvernement, en vertu de ce bill n'aurait pas le droit d'exproprier plus d'une fois, sur une même propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que le gouvernement aurait le droit d'exproprier pour une seconde période, mais il n'aurait pas plus le droit d'ordonner la deuxième expropriation que la première, et si au moment de l'expropriation quelqu'un exploite cette carrière il sera indemnisé. Chaque fois que l'expropriation serait répétée, elle devrait se faire comme une expropriation distincte et séparée, et la question d'indemnité aurait à être débattue chaque fois.

Ce n'est pas du tout une manière raisonnable de discuter ce bill. Il est clair, facile à comprendre et à appliquer.

L'honorable chef de l'opposition ne voit pas comment on pourrait rendre justice à un homme dont le terrain aurait été coupé en deux pour permettre la construction d'un chemin de fer. Il suppose le cas où le terrain exproprié serait remis au propriétaire qui aurait, dans l'intervalle vendu le reste de sa propriété. Ce terrain n'aurait plus aucune valeur pour lui. Si mon honorable ami avait lu l'article, il aurait vu que c'est une question que les tribunaux auraient à décider.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui; et je vais en donner la raison. Après que l'avis d'expropriation est donné, il faut qu'il s'écoule un certain temps avant le commencement du procès. Dans tous les cas, la Couronne avant de payer l'indemnité, aurait à déclarer si elle entend garder toute la propriété ou en remettre une partie. Si la Couronne décide de remettre une partie de la propriété, l'article dit que le tribunal devra tenir compte de cette circonstance en déterminant le chiffre de l'indemnité.

M. BORDEN (Halifax) : Dans le cas que j'ai supposé qu'aurait à faire le réclamant pour prouver sa réclamation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il n'aurait qu'à prouver qu'après le commencement des procédures en expropriation qui coupait sa propriété en deux il a vendu le reste. Ne serait-il pas évident pour le tribunal que la remise à l'ancien propriétaire de ces quatre-vingt-dix pieds de terrain, n'aurait aucune valeur pour lui, et le tribunal aurait à tenir compte de cette circonstance. On ne peut pas supposer qu'un tribunal agirait autrement.

M. COCHRANE : Supposons maintenant qu'il n'ait pas vendu le reste de sa propriété avant que le tribunal ait fixé le chiffre de l'indemnité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est plus le cas supposé par l'honorable chef de l'opposition. S'il n'a pas vendu son terrain, il le reprendra tel qu'il était auparavant et sa propriété ne sera pas partagée en deux par un droit de passage.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre croit avoir aplani tous les obstacles,

parce qu'il suppose que le cas cité n'offrirait aucune difficulté puisque le terrain ainsi remis n'aurait plus aucune valeur. Cela dépendrait absolument des circonstances. Je puis lui citer un cas dans lequel ce terrain aurait encore une très grande valeur. Supposons que le terrain ait été divisé en lots à bâtir, que plusieurs maisons y aient été érigées et qu'il y eut une rue le long de la lisière expropriée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'indemnité dépendrait des circonstances.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle dépendrait des faits et ce serait au tribunal à déterminer les effets et la nature de ces faits.

M. BORDEN (Halifax) : En effet, et c'est pour cela que je prétends que cet article impose des obligations onéreuses au réclamant en l'obligeant à faire la preuve du bien fondé de sa réclamation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-il plus difficile de déterminer la valeur de l'usage d'une propriété pendant deux ou trois ans, que de déterminer la valeur de la propriété elle-même ?

L'honorable M. BORDEN (Halifax) : Revenons au cas que j'ai cité. Il faudrait d'abord prouver les dommages causés à celui qui a continué à occuper la terre ; ensuite se présenterait une autre difficulté : le terrain lui aurait été remis après avoir cessé d'avoir pour lui la même valeur que s'il l'avait toujours gardé. Je tiens aussi à faire remarquer que les articles 92, 93 et 94 de la loi anglaise dite Land Clauses Consolidation Act, décrètent que dans certains cas il faut prendre toute la propriété et non une partie seulement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand cela diminue la valeur du reste de la propriété.

M. BORDEN : C'est une tout autre question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On ne serait pas obligé de prendre un terrain que l'expropriation n'affecterait pas du tout.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que l'honorable ministre confond deux choses tout à fait différentes. En Angleterre, si on ne touche pas du tout à un terrain, bien que la valeur ait pu en être diminuée par l'expropriation d'un terrain adjacent, la règle est que le propriétaire ne doit pas être indemnisé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est aussi la loi au Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Mais si on prend une partie de son terrain, il faut tenir compte de la dépréciation qui peut en résulter pour le reste de la propriété. Si on exproprie une partie du terrain en en laissant une partie d'un côté ou de l'autre, le propriétaire peut obliger celui qui exproprie à prendre le tout et il lui fait signifier un contre-avis. Je signale simplement ces faits à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est à peu près ce que nous avons ici, aussi.

M. BORDEN (Halifax): Le droit d'expropriation ne doit pas être exercé de manière à opprimer les propriétaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les articles de la loi anglaise cités par l'honorable chef de l'opposition ne s'appliquent-ils pas exclusivement aux expropriations par les compagnies de chemins de fer. Cet acte ne concerne pas les expropriations par la Couronne.

M. BORDEN (Halifax) : Si le principe est bon pour les expropriations par la Couronne il est également bon pour les expropriations par les compagnies de chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas certain, car tout le pays est intéressé à ce que l'Etat ne paie pas un prix exagéré pour une propriété dont il a besoin, tandis que dans l'autre cas, il n'y a que les intérêts d'une compagnie privée qui sont concernés.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne s'agit pas du tout des intérêts d'une compagnie privée. Ce sont les intérêts du public en général qui sont concernés.

L'honorable M. HAGGART : Il y a quelques instants le ministre de la Justice m'a renvoyé à mon chef pour savoir si l'article que nous discutons avait un effet rétroactif et pouvait affecter les causes pendantes. Je vais citer un exemple ; c'est une lettre que j'ai reçue, dans laquelle ont se plaint justement de cet acte, et qui contient aussi l'opinion d'un avocat éminent sur cet article en particulier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit de l'affaire de Peterborough ?

L'honorable M. HAGGART : Oui. En 1865 le gouvernement expropria un terrain à Lakefield, pour le canal de Trent. Le terrain appartenait à un nommé John Hull, et contenait un moulin à farine estimé à $30,000. La partie expropriée contenait les magasins, les hangars et autres dépendances du moulin. La lettre raconte les différentes phases du procès et ajoute que le gouvernement présente ce bill dans le but de faire perdre le procès de Hull. L'avocat de ce dernier est aussi d'opinion que ce bill s'appliquera au cas de Hull, dont les tribunaux sont saisis depuis 1865. Ce bill n'affecterait pas les causes réglées, mais il s'appliquerait certainement aux causes pendantes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai lu la lettre à laquelle mon honorable ami

fait allusion, et ce qu'il vient de dire ne change nullement mon opinion. Si le procès de Hull n'est pas inscrit, l'auteur de cette lettre pourra probablement en dire la raison à l'honorable député. La faute n'en est pas du tout de la Couronne. D'ailleurs, je n'ai aucun hésitation à émettre l'opinion que cette loi n'aura pas d'effet rétroactif. Les lois de cette nature n'en ont jamais ; mais si toutefois il y avait des doutes, je suis prêt à les faire disparaître, car le gouvernement n'a pas l'intention de rendre ce bill applicable aux causes pendantes. Quand il a été présenté la première fois——

L'honorable M. HAGGART : C'est ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand ce bill a été présenté la première fois, il pouvait s'appliquer aux causes pendantes, et c'est pour cela, en grande partie, qu'il a été rejeté par le Sénat.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne prétend assurément pas dire que j'ai prétendu que le bill était rétroactif, dans le sens ordinaire du mot. Mais si la Couronne donnait avis de son intention d'acquérir un intérêt limité dans la propriété de quelqu'un——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vois ce qui en est—l'honorable député hésite entre sa réputation d'avocat et son envie de venir au secours de l'honorable député (M. Haggart).

M. BORDEN (Halifax) : Pas du tout.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis prêt à régler la difficulté en acceptant un amendment.

M. BORDEN : Puisque l'honorable ministre aime à avoir des opinions, je lui demanderai la sienne sur un point. Soutient-il qu'il est clair que si la Couronne, en vertu des dispositions de cet article, donne avis de son intention de n'acquérir qu'un intérêt limité——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : C'est de cela que je parle, et c'est le cas supposé par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Dans un cas comme celui-là, l'article du bill offre, pour le moins, des doutes sérieux. Ce n'est pas le désir d'aider l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) à défendre une position insoutenable qui me fait parler ainsi, c'est parce que je considère que le point est douteux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les remarques de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sembleraient confirmer ce que j'ai dit sur cette question, la première fois que le bill est venu devant le comité, à la dernière session. Il hésite à déclarer qu'il n'y aurait aucun danger à revêtir une corporation privée de pareils pouvoirs, et il établit une distinction entre l'exercice de ce pouvoir par une corporation et par le gouvernement. Cette hésitation ne fait que me confirmer dans l'opinion que j'avais sur les raisons pour lesquelles on ne trouve pas de semblable loi dans les autres parties de l'empire. On admet que c'est une loi unique, et je prétends, de plus, que si on n'en trouve pas trace dans les autres pays, c'est qu'on a cru qu'il n'était pas sans dansger de confier de tels pouvoirs, non seulement à des corporations privées, mais aussi au gouvernement.

Prenons, par exemple, le cas que supposait l'honorable ministre de la Justice, l'autre jour, quand il expliquait la nature du bill. Supposons que le gouvernement veuille obtenir l'usage temporaire d'un terrain pour l'installation de grues nécessaires à la construction d'une entreprise publique, et qu'il veuille acquérir ce droit du propriétaire à un prix raisonnable. Il ne veut pas payer aussi cher que s'il acquérait l'absolue propriété du terrain. C'est pour cela qu'il a cru que ce bill serait utile. Il n'y a pas de doute que ce serait une bonne chose au point de vue du gouvernement, puisqu'avec cette loi il pourrait se procurer, à peu de frais, ce dont il aurait besoin. Mais il faut aussi tenir compte du point de vue du propriétaire, et je crois que c'est pour cette raison que les autres législatures n'ont pas osé décréter une pareille loi.

Ce bill permettra au gouvernement de dicter ses conditions chaque fois qu'il aura besoin d'utiliser temporairement le terrain d'un particulier. Il s'en servira en payant peut-être $150 ou $300 de moins que la valeur réelle. Alors le propriétaire—disons que c'est un cultivateur—se croit lésé, mais il a devant lui la perspective d'avoir à soutenir un procès contre le gouvernement, à retenir les services d'un avocat, et de s'exposer à payer des frais. Des personnes prudentes lui diront qu'il a peut-être droit à une plus forte indemnité, mais qu'il est impossible de prévoir le chiffre qui sera fixé par le tribunal après une enquête compliquée, et que les frais du procès resteront peut-être à sa charge. Bien souvent il se résignera à sacrifier des centaines de dollars, comme le disait le ministre de la Justice, et il acceptera l'offre du gouvernement. Je crois qu'il n'y a rien d'exagéré dans cette supposition et que les choses se passeront généralement ainsi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Supposons maintenant qu'il s'agisse d'une expropriation permanente.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y aurait alors une différence dans la valeur —il s'agirait de sommes plus importantes. L'honorable ministre semble appuyer son argumentation sur le fait qu'il s'agit de sommes peu importantes et qu'il ne veut pas que le gouvernement paie trop cher.

Plus le montant en jeu est minime, moins il est probable qu'un particulier engagera

la lutte contre le gouvernement. Il est peut-être malheureux que celui-ci ne puisse pas conclure un marché avantageux, lorsqu'il le désire, mais il suffit que le gouvernement hésite à accorder ce privilège aux corporations privées pour que nous hésitions nous-mêmes à le lui accorder, car il pourrait être nuisible au cultivateur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne comprends pas la force que peut avoir cet argument : le parlement ne peut pas en toute sûreté conférer ce privilège au gouvernement parce que nous hésitons à l'accorder aux compagnies de chemins de fer. Il me semble que le contraire serait plutôt vrai. Le parlement peut en toute confiance conférer ce privilège au gouvernement, mais nous attendrons et nous réfléchirons mûrement avant d'accorder les mêmes pouvoirs aux compagnies de chemins de fer. Le raisonnement de mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) vaut à l'encontre de toutes les expropriations lorsque les montants en jeu sont minimes. Il vaudrait à l'encontre de chaque expropriation lorsque la valeur de l'immeuble serait si peu élevée que le propriétaire jugerait inutile de retenir les services d'un avocat. Tous les jours, nous nous emparons de terrain de peu d'étendue.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la Chambre reprend ses délibérations.

BILLS D'INTERETS PARTICULIER.

COMPAGNIE DE FORCE ET D'ESTACADES DE WINDING-LEDGES.

M. MACKINNON. Je propose que le bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de Force et d'Estacades de Winding-Ledges.—M. Costigan—soit lu une deuxième fois.

M. l'ORATEUR : La Chambre consent-elle à ce que ce bill soit lu une deuxième fois et envoyé devant le comité permanent des bills d'intérêts particulier ?

M. COSTIGAN : Je suggère de faire suivre à ce bill la filière ordinaire et de le soumettre au comité des chemins de fer et canaux, comme tous les autres bills semblables. Si je demande cela, c'est parce que je sais que les bills semblables a celui-ci ont été soumis à ce comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce l'usage d'envoyer ces bills devant le comité des chemins de fer et canaux. Rien ne s'y oppose, mais je crois que ce n'est pas l'usage.

M. COSTIGAN : Pour parler ainsi, je m'appuie uniquement sur ce que je crois avoir été la coutume. Je sais que le bill concernant la Compagnie de Force des Grandes-Chutes, demandant l'autorisation de construire un barrage et des estacades aux Grandes-Chutes, a été soumis au comité des Chemins de fer et Canaux et que, lorsque la Compagnie demanda des pouvoirs plus étendus, le bill fut envoyé devant le même comité qui l'étudia à fond. Je sais que ces bills à l'efft d'obtenir des privilèges en vertu de la loi des Chemins de fer ont toujours été soumis à ce comité-là.

M. INGRAM : J'aimerais savoir si c'est le présent bill qu'une nombreuse délégation du Nouveau-Brunswick est venue combattre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. INGRAM : Alors, je m'oppose à ce que le bill soit délibéré avant qu'il soit imprimé en français et en anglais.

M. l'ORATEUR : L'an dernier nous avons posé en principe que, lorsqu'un bill n'était pas imprimé en français, il demeurait en suspens si quelqu'un s'opposait à ce qu'il fut délibéré. Il faut respecter la règle établie. Ce point a été soulevé à bon droit. Le bill reste en suspens.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE L'ATLANTIQUE AU LAC SUPERIEUR.

La Chambre passe à l'article suivant de l'ordre du jour :

Deuxième lecture du bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (l'honorable Raymond Préfontaine) : M. l'Orateur, je m'oppose à ce que ce bill soit délibéré, vu qu'il n'est pas imprimé en français.

M. L'ORATEUR : En suspens.

L'article de l'ordre du jour reste en suspens.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 25) concernant la Banque des cantons de l'Est.—M. McIntosh.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada.—M. Campbell.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.—M. Lemieux.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.—M. Geoffrion.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie d'huile du Canada.—M. Belcourt.

Bill (n° 31) concernant l'Ordre canadien des Forestiers du Monde.—M. Calvert.

Bill (n° 32) constituant en corporation le Dominion Institute of Amalgamated Engineering.—M. Morrison.

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie dite The Kootenay, Cariboo and Pacific Railway Company.

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière à la Paix.—M. Scott.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon.—M. Macpherson.

ACTE A L'EFFET DE MODIFIER L'ACTE DES EXPROPRIATIONS.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 8) à l'effet de modifier l'Acte des expropriations.—Le ministre de la Justice.

Article 2.

M. RICHARDSON : M. le président, j'ai écouté, très attentivement, cet après-midi, le débat auquel ont surtout pris part les hommes de loi qui font partie de la Chambre. Il tenait plus de la plaidoirie que d'une discussion parlementaire, et je pourrais appréhender d'être mis au rang de ceux qui parfois mettent le pied sur un terrain où les anges craignent de s'aventurer, en voulant traiter une question de droit. Toutefois j'ai prêté l'attention la plus soutenue et j'ai écouté attentivement pour saisir un argument que les initiateurs du bill devaient nécessairement invoquer selon moi, mais j'ai en vain prêté l'oreille. Je voulais savoir pourquoi une loi semblable est nécessaire, et jusqu'à quel point, en quelle circonstance et quand l'intérêt public avait souffert si gravement, faute des pouvoirs plus étendus que le présent bill entend conférer. A vrai dire, le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a fait un plaidoyer très fort, très étendu et très vigoureux en faveur des privilèges d'expropriation qui appartiennent au gouvernement, principe admis et bien compris dans le pays, principe reconnu comme la loi qui nous gouverne et qui, croyons-nous, est le résultat d'une concession importante de la part du peuple qui consent à subordonner son intérêt particulier à l'intérêt public. Et je crois que l'esprit du bill nous convaincra que nous en avons assez fait, que nous en avons fait autant que le gouvernement du jour, ou tout autre, devrait nous demander de faire.

Mais, lorsqu'on demande d'étendre ces privilèges aussi considérablement qu'on le demande à cette Chambre, il est temps de crier là-bas et de nous astreindre et d'astreindre le gouvernement à user de prudence, de crainte de susciter une vive opposition dans le public et de créer des préjugés populaires en semblable matière. Je disais à l'instant que nous reconnaissions au gouvernement le droit d'expropriation quand l'intérêt public est en jeu ; cependant, jusqu'ici, les auteurs du bill n'ont pas réussi à démontrer que l'intérêt public souffre, faute de pouvoirs d'expropriation plus étendus. Cette après-midi, le ministre des Chemins de fer s'est élevé contre le langage dont s'est servi mon honorable ami de Toronto, à propos de ce qu'il appelle une expropriation facultative, lorsqu'il a dit que le gouvernement demandait le droit de mettre de côté les promesses de vente d'immeubles appartenant à des particuliers. L'un de ses principaux arguments consistait à dire que cette disposition ne se trouvait nulle part exprimée dans le projet de loi. Or, je ne suis pas un homme de loi et je ne comprends peut-être pas toute la portée d'un tel argument ; il me semble, pourtant, qu'il n'était pas nécessaire de se servir des mots " option d'expropriation " pour rendre la même idée. Si j'offre à mon voisin un lopin de terre en lui disant : " Tu peux acquérir ce terrain à tel prix d'ici à trente jours ", je crois qu'il est inutile d'intercaler le mot " option " pour lui faire comprendre que c'est véritablement une promesse de vente que je lui fais. Le ministre des Chemins de fer n'a pas lieu de dire que le bill ne donne pas le droit de mettre de côté les promesses de vente, car le bill accorde vraiment ce privilège.

Je le répète, l'honorable député et ses amis n'ont pas démontré jusqu'à quel point l'intérêt public souffre—s'il souffre réellement—faute de pouvoirs plus étendus. Je crois que cette proposition comporte un empiètement très grave sur les droits des particuliers, empiètemnt qui est de nature, s'il est toléré, à susciter des procès interminables, vexatoires et peu satisfaisants pour le public en général. Bien plus, cette proposition est susceptible de créer des abus considérables de la part des agents de n'importe quel gouvernement.

Je crois qu'il a été clairement établi, au cours du débat, que l'intérêt public est suffisamment sauvegardé par la loi actuelle et que tout nouvel empiètement sur les droits des particuliers créerait beaucoup d'hostilité parmi la population. S'il était connu que ce bill permet d'envahir la terre, ou la propriété de n'importe quel citoyen, soit à la ville soit à la campagne, cette nouvelle causerait beaucoup d'inquiétude et de malaise parmi les propriétaires de biens-fonds de n'importe quelle nature. La loi actuelle est une sauvegarde suffisante pour l'intérêt public. Les uns croient que le présent projet de loi n'a pas pour objet l'intérêt public, mais qu'il est proposé dans le dessein de favoriser certains particuliers sans que les auteurs du projet aient la franchise de l'avouer. Si tel n'est pas le but, je ne vois aucune raison d'intérêt public qui nous justifie d'accorder des pouvoirs constances du cas ".

3. On tiendra compte de ce renoncement ou de ce retour dans l'estimation de la somme à payer à quiconque réclame une indemnité pour un immeuble dont il a été pris possession.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose d'ajouter après le mot "retour" les mots "ainsi que de toutes les autres circonstances du cas".

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose qu'un nouvel article soit ajouté comme article 6 :

Que rien dans les articles ci-dessus n'affectera un intérêt ou une réclamation pendante.

Cet article a pour objet de déclarer bien expressément que la loi n'aura pas d'effet rétroactif, ainsi que je l'ai promis avant la suspension de la séance.

L'amendement est adopté.

Le comité fait rapport à la Chambre sur le bill tel qu'amendé.

PENSION DE RETRAITE DES JUGES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose

Que le bill (No. 7) modifiant le chapitre 138 des statuts revisés au sujet des pensions de retraite des juges soit rayé de l'ordre du jour.

Notre intention est de présenter ce bill sous une nouvelle forme.

La motion est adoptée.

PUBLICATION DES STATUTS.

Le bill (No 11) pour modifier l'Acte concernant la publication des statuts (le ministre de la Justice) est adopté en deuxième lecture et la Chambre se forme en comité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Avec la loi actuelle, si quelqu'un s'adresse au greffier du parlement pour obtenir un exemplaire d'un bill, il est obligé de payer 10 cents par page de cent mots. Quand il s'agit d'un bill considérable, comme celui qui a pour objet de modifier la loi des chemins de fer ou le Code Criminel, le prix devient excessif. En vertu de l'amendement, quand on aura payé deux dollars au greffier pour son certificat, il ne restera à solder que les frais d'impression.

M. SPROULE : S'il faut payer deux dollars dans tous les cas, où sera l'économie quand il s'agira de bills peu longs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce bill est présenté à la demande du greffier lui-même qui considère que l'honoraire actuel est excessif et qui prétend que beaucoup de personnes qui demandent des copies de bills s'en plaignent.

M. HENDERSON : J'avais toujours cru qu'un bill qui porte la signature de l'imprimeur du roi n'avait pas besoin d'un certificat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi décrète qu'on devra s'adresser au greffier qui certifiera que le bill est bien celui qui a été présenté au parlement.

M. LANCASTER : On devrait laisser à celui qui demande copie d'un bill la liberté de dire s'il veut un certificat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a une foule de bills qu'on peut se procurer pour rien, et ce n'est que lorsqu'on exige le certificat du greffier qu'il faut payer un honoraire. Cette loi est si ancienne que je n'ai pas osé y toucher.

Le comité fait rapport du bill à la Chambre, et le bill est voté en troisième délibération et adopté.

INVALIDATION DES ELECTIONS— AMENDEMENT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que le bill (n° 13) concernant l'invalidation des élections fédérales soit adopté en deuxième délibération.

Il ne s'agit que de fixer l'endroit où aura lieu le procès. Actuellement, le procès sur une requête en invalidation d'élection peut avoir lieu soit dans le collège électoral où l'élection a eu lieu, soit au chef-lieu du district. Cela peut parfois avoir ses avantages. Le deuxième amendement donne aux juges le droit d'émettre un mandat d'amener contre un témoin récalcitrant. Avec la loi actuelle, la seule procédure permise est de le poursuivre pour injure au tribunal et cela offre de nombreux inconvénients. Tout ce que nous voulons c'est que le témoin soit tenu de comparaître.

La motion est adoptée et le bill voté en deuxième lecture.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que la Chambre se forme en comité.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à étudier un peu ce bill avant qu'il soit délibéré par le comité. Le gouvernement a-t-il reçu quelque demande des juges à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui; du juge en chef du Manitoba. Le bill a pour but d'accommoder et les juges et les témoins. Il permettra aux juges de se transporter à l'endroit où se trouvent les témoins au lieu de forcer les témoins à se rendre à l'endroit où s'instruit le procès.

M. BORDEN (Halifax) : Je saisis toute la force de cet argument, mais j'aimerais à avoir l'occasion d'étudier le bill, afin de constater s'il n'offre pas de grands inconvénients. J'admets aussi qu'il convient de faire beaucoup de concessions aux juges dans ces questions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On m'a exposé que ce bill était demandé pour faciliter le travail et diminuer les frais.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill, puis le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Edifices publics fédéraux—Ontario—refections, améliorations, réparations, etc., $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. Sutherland) : Ce crédit est destiné à poursuivre les travaux de réfection et d'amélioration, non compris dans le crédit général affecté à cette fin et voté par le parlement pour l'exercice 1903-4. Je ne crois pas que la Chambre exige que je lise la liste entière de ces travaux.

M. SPROULE : Vous pourriez peut-être la lire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La plupart des item sont très minimes. Les plus importants sont : Belleville, $2,170 ; Berlin, $178; Brampton, $14; Brockville, $604; Chatham, $704—cela se rapporte aux conduites d'eau.

M. CLANCY : Qui exécute ces travaux à Chatham?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux ont été donnés à l'entreprise, mais j'ai oublié le nom de l'entrepreneur.

M. WILSON : J'aimerais à savoir si on a signalé à l'honorable ministre des Travaux publics l'état dans lequel se trouve la salle du comité des chemins de fer. Le plafond est maculé, sans doute parce que le toit n'est pas étanche. C'est pitoyable de voir une aussi jolie pièce se détériorer à cause d'une toiture défectueuse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la première nouvelle que j'en ai, mais je me ferai un devoir d'y voir.

Fort William—édifice public, $22,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter l'édifice public qu'on est à ériger à Fort William. Le contrat a été signé le 22 juillet dernier, pour la somme de $20,400. On a déjà voté un crédit de $5,000. L'architecte estime le coût total à $27,551.61.

M. CLANCY : Je vois que l'entreprise a été adjugée pour une somme de beaucoup moins élevée que le crédit demandé. A quoi destine-t-on la différence?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'installation et à l'ameublement: boîtes aux lettres, $3,500; appareil de chauffage, $1,400; éclairage électrique et pose des fils, $500; dépenses incidentes et frais de voyage, $200.

M. SPROULE : Le terrain a-t-il été donné gratuitement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui; la municipalité a fait don d'un terrain à la Couronne.

M. BROCK : La pose des boîtes aux lettres n'est-elle pas généralement à la charge du directeur du bureau de poste qui en perçoit le revenu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela dépend de l'importance du bureau. Dans un bureau comme celui-ci, les recettes seront probablement partagées.

M. SPROULE : Quelle est la règle généralement suivie quand il s'agit de décider si l'installation d'un bureau de poste sera faite par le gouvernement ou par le directeur du bureau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas connaissance que le gouvernement ait construit un bureau de poste et que le directeur en ait payé l'aménagement intérieur. Dans un bureau comme celui-ci, je crois que le directeur touchera, pour sa part, la moitié du revenu. Il n'y a pas de règle fixe. Les appointements du directeur consistent dans un percentage du revenu et dans certains cas on lui accorde, en plus, une part dans la location des boîtes aux lettres.

M. SPROULE : Quand le directeur du bureau fait construire les boîtes à ses frais, it touche tout ce que rapporte la location ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WILSON : Dans les localités où il y a un édifice public, est-ce que les appointement du directeur ne consistent pas dans une somme fixe, au lieu d'un percentage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand un bureau de poste est déclaré être un bureau de poste de ville, le directeur reçoit un salaire. Dans les autres cas, il reçoit un percentage sur le revenu.

M. SPROULE : Quel est l'entrepreneur, et pouvez-vous dire si l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entrepreneur est Robert Campbell, d'Almonte ; il était le plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Le ministère a-t-il demandé à la municipalité de lui fournir le terrain, ou la municipalité l'a-t-elle offert d'elle-même ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela se passait longtemps avant mon arrivée au ministère. L'édifice est construit sur un terrain qui appartient à la ville.

M. SPROULE : Dans certains cas, la municipalité fournit le terrain et dans d'autres le gouvernement l'achète. Il me semble que toutes les localités devraient être traitées sur le même pied. Quand une ville demande un bureau de poste, elle devrait offrir un terrain. Il n'est pas juste d'exi-

ger dans un cas que la municipalité donne le terrain et dans un autre, de le faire acheter par le gouvernement.

Guelph—édifice public—agrandissement, $21,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis des années le public était à l'étroit. J'ai envoyé l'architecte en chef à Guelph étudier les besoins actuels et un peu ceux à venir, pour que nous n'ayons pas à recommencer dans un avenir trop rapproché. Il a calculé qu'il faudrait au moins une somme de $21,000. J'ai considéré que des additions temporaires ne donneraient pas satisfactiton au public et seraient à refaire prochainement et j'ai préféré adopter le rapport de l'architecte. Ce crédit suffira pour compléter tous les travaux et cette dépense est pleinement justifiée par le revenu postal de la ville.

Le revenu postal est de $25,000, et celui des douanes de plus de $113,000.

M. HENDERSON : Le bureau du revenu de l'intérieur est-il dans le même édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, vu que le memento que j'ai devant moi ne fait pas mention des recettes du revenu de l'interieur.

M. HENDERSON : A-t-on demandé des soumissions et l'entreprise a-t-elle été adjugée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Des soumissions ont été demandées, mais je ne crois pas que l'entreprise ait encore été adjugée.

M. HENDERSON : Il est entendu que c'est à M. Kennedy quelle sera adjugée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Maintenant que mon honorable ami a mentionné le nom de M. Kennedy, je crois en effet que c'est lui qui est le plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Quel sera le coût total de l'édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas combien a coûté le premier édifice. Il fut commencé en 1874 et fini en 1877.

M. SPROULE : Combien coûtera le nouvel édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il coûtera $30,000. Nous y avons dépensé $9,000 l'année dernière, et il faut encore $21,000 pour le finir, ce qui fait $30,000. L'entreprise n'a pas encore été adjugée. Nous avons demandé des soumissions, et je me rappelle que dans celles qui nous ont été envoyées le prix demandé était d'environ $27,000.

M. HENDERSON : Le terrain sur lequel le gouvernement construit cet édifice lui appartenait-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Travaux publics—Imputable au revenu—Edifices publics d'Ontario—Collège militaire de Kingston—Ecuries pour les chevaux de la batterie de campagne, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a plusieurs fois, je crois, que nous votons ce même crédit. Il y a quelques années la batterie de campagne du régiment d'artillerie royale canadienne demandait plus de logement. Il fallait une écurie pour quarante chevaux. Nous avons eu un peu de difficulté à obtenir un terrain, mais nous avons finalement réussi à en acheter un que nous avons payé $5,000, que l'on dit être un prix très raisonnable. Je me propose de demander plus tard un crédit pour la construction des écuries. Les plans sont tracés; la construction sera en bois, à un étage, et aura 150 pieds de long par 25 pieds de large.

M. SPROULE : Cette construction n'a pas de rapport avec le collège militaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ces écuries sont pour la batterie de campagne de l'Artillerie royale canadienne.

M. CLARKE : Qui appartient à la milice permanente?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Le résultat de l'enquête a été que si nous devons maintenir cette batterie, il nous faut des écuries pour les chevaux. Les écuries actuelles sont en très mauvais état.

M. SPROULE : Combien le tout coûtera-t-il? Nous avons voté $5,000 l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a plusieurs années, je crois que nous votons cette somme, mais elle n'a pas été dépensée. Nous ne pouvions pas trouver un terrain convenable. Nous en avons acheté un que nous avons payé $5,000, et qui donne satisfaction aux autorités du Collège militaire, aux citoyens et à la milice permanente. On en demandait $8,000.

M. SPROULE : Quelle en est la grandeur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en puis donner la grandeur exacte, mais c'est un grand terrain.

M. SPROULE : De qui l'avez-vous acheté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il a été acheté d'une veuve, une dame Garvin.

M. SPROULE : Ce n'est pas beaucoup la manière d'agir. Il est d'usage lorsque l'on demande à la Chambre un crédit de lui donner les moyens de juger quel sera le total de la dépense, et non pas de venir demander des acomptes d'année en année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'accorde avec l'honorable député à ce sujet, mais les circonstances du cas actuel sont particulières, l'ouvrage ayant été retardé par l'impossibilité d'obtenir un terrain. Mais j'ai donné la nature du bâtiment, et je crois qu'il peut être construit pour $6,000. C'est ma propre estimation, mais je crois que l'architecte en chef s'accordera avec moi sur ce point.

M. SPROULE : Je propose qu'en l'absence de renseignements plus complets nous devons nous contenter de ce que l'on nous donne.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

M. LANCASTER : Avant que nous examinions le crédit qui suit je désire poser une ou deux questions au sujet de la salle d'exercices de Cobourg, pour laquelle nous avons voté $8,000 hier soir, quelques instants avant l'ajournement, mais avec l'entente que l'on pourrait poser de nouvelles questions au sujet du même crédit. Je désire savoir si le gouvernement achète le terrain, ou si la ville le donne, et, si le gouvernement l'achète, quel en est le prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes renseignements sont que la salle d'exercices à Cobourg n'est pas située dans un endroit satisfaisant. Le gouvernement a l'intention de vendre cette propriété et de construire une salle d'exercices dans un endroit plus convenable. Nous avons acheté le terrain et l'avons payé $4,000.

M. LANCASTER : La ville ne fournit rien à l'achat du terrain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : Que coûtera la salle d'exercices de Cobourg, une fois terminée ? Avec ce crédit cela va faire $20,000 à votre disposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La première estimation était de $15,000, mais depuis l'époque où cette estimation a été faite, on a transporté à Cobourg les quartiers généraux de la batterie de campagne de Durham, ce qui demande plus de place et de commodités. Mais nous croyons pouvoir terminer les travaux avec l'argent qui est voté.

M. SPROULE : Et donner aussi à la batterie ce dont elle a besoin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De même qu'au 40ème bataillon.

M. SPROULE : L'ancienne salle d'exercices a-t-elle été vendue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. OSLER : Quelle est la raison du changement d'emplacement? Dans une ville comme Cobourg la question de l'emplacement ne doit pas être si importante qu'il faille construire la nouvelle salle ailleurs. Quelle est la raison qui a porté le gouvernement à acheter un terrain lorsqu'il avait déjà l'ancien?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que l'ancien était trop petit et que l'endroit n'était pas convenable.

M. OSLER : Mais dans une ville comme Cobourg il ne doit pas y avoir une si grande différence entre un endroit et un autre.

M. SPROULE : N'y a-t-il pas là quelque chose de louche ? L'on a discuté cette question l'an dernier, et je crus alors qu'il y avait quelque anguille sous roche. Il serait bon d'avoir plus de renseignements à propos de ce crédit, et je proposerais de le laisser en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministre de la Milice qui a demandé au ministère des Travaux publics de faire le changement. Je sais que depuis longtemps les officiers locaux demandaient plus d'espace. Je ne connais aucunes disputes locales, et je ne sache pas non plus que l'on ait soulevé aucune objection au règlement. Le ministre de la Milice m'a donné à entendre que tout a été réglé d'une façon satisfaisante.

Salle d'exercices et dépôt d'armes de London, $60,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons acheté un terrain de 252 pieds de front sur la rue Dundas et 20 sur la rue Grenville. La salle sera construite en briques avec fondation et garnitures en pierre.

M. OSLER : Y a-t-il déjà une salle d'exercices à London ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit qu'il ne le croit pas.

M. OSLER : Vous ne le savez pas. Mais supposons qu'il y en ait une.

M. HYMAN : Il y a une salle qui a été construite en 1872, mais qui s'est détériorée et n'est plus bonne à rien. Outre cela, elle n'était pas située dans un bon endroit et le terrain était trop petit.

M. LANCASTER : De qui a-t-on acheté le terrain ?

M. HYMAN : Je pense que le terrain a été acheté de huit à dix particuliers qui en possédaient chacun une partie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici un mémoire qui dit que le terrain a été acheté de sept propriétaires différents, dont voici les noms : La Dominion Savings and Loan Company, M. Caravella, M. McKellar, M. Fraser, M. Crouch et Mlle Durkin. Le coût total du terrain a été de $5,507, et on évalue le coût

total de la salle d'exercices, une fois complétée, à $175,000 ou $180,000, y compris le terrain.

M. OSLER : Je crois que la ville de London mérite d'avoir une bonne salle d'exercices, et si l'ancien terrain n'était pas assez grand, le nouveau devrait être plus spacieux. A Toronto, la ville a été obligée de payer une forte somme pour le terrain avant de pouvoir faire consentir le gouvernement à se rendre à l'idée de nous construire une salle d'exercices. Je crois que la même règle devrait être appliquée à toutes les villes. La grandeur de la salle d'exercices de Toronto est en proportion de l'importance de la ville et je ne crois pas qu'elle ait coûté autant que la somme qu'on se propose de dépenser à London. Je suis généralement disposé à ne pas regarder à la dépense lorsqu'il s'agit de salles d'exercices, mais je crois que toutes les villes devraient être traitées sur le même pied. Je ne m'oppose pas à la dépense, mais je veux que toutes les villes soient traitées également.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il serait de bonne politique de construire ces salles sur un plan moins coûteux, et d'avoir dans tous les comtés des quartiers généraux de milice. Il est vrai que dans les grandes villes il faut que les salles soient plus grandes, et la construction en coûte cher. Je crois que la salle d'exercices de Toronto a coûté entre $300,000 à $400,000. Malgré cela, des corps militaires locaux se sont plaints au ministère de la Milice qu'ils n'avaient pas tout l'espace nécessaire. Je crois que le ministère a à l'étude un plan qui donnera plus de satisfaction, sans coûter autant d'argent qu'aujourd'hui.

M. OSLER : La municipalité de Toronto a payé le terrain $150,000.

M. HENDERSON: Je ne vois pas pourquoi les municipalités seraient forcées de fournir l'emplacement nécessaire à l'érection d'édifices de cette nature. A mon avis, il incombe au gouvernement de fournir non seulement l'édifice mais aussi l'emplacement. En thèse générale, je n'approuve aucunement le principe que les municipalités devraient voter des crédits destinés à l'achat d'emplacements pour les édifices publics. Dans le cas actuel, je me rappelle fort bien que lorsque, pour la première fois, nous votâmes la somme nécessaire à l'érection de cet édifice, un long débat eut lieu et l'honorable ministre des Travaux publics nous assura d'une façon positive que le coût n'en excéderait pas $100,000. Je constate qu'à venir au 1er juillet, une dépense de $14,000 a été faite à cette fin et que l'an dernier, on y a affecté environ $10,000 qui seront, en toute probabilité, dépensés, avant le 30 juin prochain. Voilà que maintenant on nous demande de voter une somme supplémentaire de $60,000. Ces sommes representent à peu près l'estimation que nous fit l'honorable ministre des Travaux publics lorsqu'il nous demanda, pour la première fois, de voter un crédit pour cet édifice. Je dois avouer ma surprise en constatant que l'architecte se soit écarté de son estimation à tel point qu'il vienne maintenant nous dire qu'il lui faudra de $160,000 à $175,000,—environ $75,000 de plus que son estimation première,—pour terminer cette enterprise. Mais, ce n'est pas le seul cas où l'on a commis de semblables erreurs. Tous les ans, l'on fait voter par cette Chambre des sommes pour édifices publics, sur l'assurance que le coût en sera limité à un montant déterminé. Mais avant que ces édifices soient achevés, l'on constate que le coût de l'érection est de 50 à 100 pour 100 plus élevé que le montant donné dans l'estimation primitive. Quant à moi, voici ce que j'en pense : il m'importe peu que l'édifice coûte $150,000 ou $175,000—le pays est assez riche pour faire cette dépense—mais je proteste de toutes mes forces contre la tolérance de laisser les ingénieurs et les sous-ministres dépenser les deniers publics contrairement à l'avis exprimé par cette Chambre. C'est à nous de décider combien doit être dépensé. A vrai dire, nous ne comptons pour rien. Les fonctionnaires du gouvernement sont plus forts que les ministres,—qui n'y peuvent rien—ces derniers, dis-je, laissent à leurs subalternes la haute-main sur toutes les dépenses, et je tiens à déclarer ici que le plus vite possible nous mettrons fin à cet état de choses, le mieux ce sera pour le pays. A quoi bon alors venir ici prendre la responsabilité des dépenses d'argent qui se font chaque année dans le pays, quand, en réalité, ces dépenses sont faites non pas par le ministre censé être responsable au parlement, mais par le sous-ministre ou par ses subalternes. Je considère que les ministres devraient leur tracer une limite et qu'en déclarant à cette Chambre que le coût d'un édifice public ne dépassera pas une somme fixée, leur donner instruction, en même temps, de faire une estimation en deça du chiffre arrêté. Telle était la note dominante du débat qui eût lieu, il y a deux ans, quand on parla de bâtir cet édifice et il fut, en cette circonstance, convenu que des instructions seraient données à l'ingénieur à l'effet que l'édifice serait érigé et achevé à raison d'une somme ne dépassant pas $100,000. Qui doit être tenu responsable de cette dépense supplémentaire? Est-ce le ministre, le département, l'ingénieur en chef ou quelque autre fonctionnaire ? Je déclare qu'il est grandement temps que nous fassions entendre une protestation et j'ai l'intention de protester ainsi chaque fois qu'un fonctionnaire quelconque prendra sur lui de dépenser les deniers publics et voudra forcer le parlement à les voter. Si nous devons porter aux yeux du pays la responsabilité de la dépense des fonds publics, eh bien, que ce soit nous-mêmes qui en déterminions le chiffre et non pas les fonctionnaires, comme c'est la coutume suivie chaque année. Je tiens

à consigner ma protestation aux débats officiels, et j'ai l'intention de le faire chaque fois que ces choses se répèteront. Tant que le ministère en prendra la responsabilité, je ne réclamerai pas, mais dans un cas comme celui-ci, où ce sont les fonctionnaires et non les ministres qui ont la haute-main sur les deniers publics, je dis que nous devrions protester énergiquement contre ce système et voir à ce que qu'on y mette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. le président, j'approuve entièrement les remarques que vient de faire l'honorable député de Halton (M. Henderson). Quant à moi, j'espère que je ne lui offrirai pas souvent l'occasion de protester. Dans le cas qui nous occupe présentement, je suis convaincu que le ministre était entièrement de bonne foi dans l'estimation qu'il nous a faite. Ainsi donc, aucun membre de ce comité n'aurait raison de se plaindre de ma demande d'un crédit de $60,000. J'ai demandé à l'architecte en chef de me préparer une estimation aussi complète que possible, afin que je sois en état de faire connaître au comité le coût total de cet édifice. Mon honorable ami sait très bien que l'on avait adopté comme règle, dans le passé, de demander d'abord un crédit pour une partie seulement de la somme requise sauf à revenir ensuite demander au parlement les deniers nécessaires pour terminer l'entreprise. Ce n'est pas mon intention d'en agir ainsi, s'il m'est possible de le faire. J'ai l'intention d'agir conformément aux avis de mon honorable ami, c'est-à-dire, demander à l'ingénieur ou à l'architecte du ministère de me donner une estimation préparée avec soin, afin que je puisse en faire part à la Chambre. Je comprends parfaitement que, dans plusieurs de ces cas, il n'est aucunement nécessaire de voter en une session, le total des crédits pour la simple raison—raison qui s'impose—que l'achèvement d'une entreprise, même lorsque l'entrepreneur fait diligence, prend quelquefois deux ou trois ans. Mais, j'admets avec l'honorable député que s'il y a une chose à laquelle le parlement ait droit, c'est que, lorsque l'on commence la construction d'un édifice, on lui donne une estimation honnête et franche du coût total. Quant à moi, j'ai l'intention de suivre cette ligne de conduite.

M. HENDERSON : Je remercie beaucoup l'honorable ministre de la franche déclaration qu'il vient de faire, et je suppose qu'il en mettra les principes en pratique, mais ce n'est pas le motif principal de ma protestation. Je me rappelle parfaitement, et je crois que les autres membres du comité s'en rappellent aussi, que l'on nous a donné l'assurance que cette salle ne coûterait pas plus de $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, j'admets cela.

M. HENDERSON : Or je veux savoir comment il se fait aujourd'hui qu'elle va coûter $175,000. A quoi est due cette augmentation ? Je ne crois pas que le coût des matériaux ni des ouvriers ait augmenté de 75 pour 100, mais je crains beaucoup que le gouvernement laisse trop de liberté à ses ingénieurs et architectes dans la préparation de leurs plans et que ce sont eux et non les ministres qui sont responsables du coût d'un édifice. Nous ne pouvons diminuer ce prix, parce que nous sommes sans pouvoir sur ces fonctionnaires. Si le ministre leur permet de faire des plans qui porteront le prix d'un édifice à 75 pour 100 de plus que l'estimation que l'on a d'abord donné au parlement, comment allons-nous faire pour empêcher cela ? Nous ne pouvons pas dire aujourd'hui : arrêtons les travaux. L'édifice a été commencé sur un certain plan et il faut que la construction se continue sur ce plan, mais j'espère qu'à l'avenir on fera meilleure garde et que quand un ministre aura pris devant le parlement l'engagement qu'un édifice ne devra pas coûter plus qu'une certaine somme, il veillera à ce que son ingénieur, son architecte et ceux qui semblent avoir la direction de la dépense, ne dépasseront pas certaines bornes raisonnables et se tiendront dans les limites fixées par le parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami me permettrait-il de lui donner un mot d'explication ? Je n'ai jamais eu le désir d'estimer au-dessous du prix réel, une entreprise quelconque. L'édifice seul coûtera $133,000. Suivant la politique même que mon honorable ami a préconisée,—politique que je favorise—je demandai avec instance, à l'architecte de me fournir les détails les plus complets relativement au montant requis pour mener l'entreprise à bonne fin et je puis maintenant donner au comité un état détaillé et complet du coût de cet édifice, y compris l'installation de l'ameublement, des chaudières, des fils électriques, l'érection des clôtures, en un mot, tout ce qui s'y rattache. Cet état estimatif que je viens de donner au comité représente le montant requis, tel que l'a fixé l'architecte agissant sous mes instructions. Naturellement, je ne désire pas que l'on vote aujourd'hui même le total des crédits affectés à ces fins, attendu que, comme mes honorables amis savent, j'aurai plus tard à demander à cette Chambre de voter les crédits nécessaires pour terminer ces entreprises, mais afin d'en arriver à une estimation que la Chambre pourrait accepter comme complète, j'ai cru devoir ajouter les quelques remarques que je viens de faire.

M. SPROULE : J'étais sur le point de faire observer que nous venons d'avoir, encore une fois, un exemple de la façon étrange dont les choses se passent ici. Si, lorsque, pour la première fois, il fut question d'ériger cet édifice, la Chambre eût su que le coût serait de $181,000, je n'ai pas l'ombre d'un doute qu'elle aurait fort hésité avant de con-

sentir à autoriser cette dépense, mais après avoir eu l'assurance que le coût n'excéderait pas $100,000, elle y consentit, quoique avec beaucoup de répugnance et après un long débat. Telle fut l'origine d'une dépense qui, de prime abord, ne devait pas excéder $100,000. A peine les travaux commencés, les dépenses augmentent à tel point qu'en moins de deux ans elles avaient doublé. N'avons-nous pas quelque raison de nous plaindre de l'architecte, du gouvernement ou d'un subalterne quelconque ? Cette Chambre aurait-elle jamais autorisé l'érection de cet édifice, si elle avait su, dès le début, qu'il aurait, en fin de compte, coûté $181,000 ? Je ne fais pas ces remarques pour passer le temps ou dans le but de faire de l'obstruction systématique ; je proteste simplement contre un mal grandissant et je considère que l'honorable ministre des Travaux publics devrait m'accorder toute l'attention possible, plutôt que de causer avec ses amis autour de lui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande infiniment pardon à mon honorable ami, j'étais à causer avec mon sous-ministre.

M. SPROULE : C'est seulement quand la Chambre est mise au courant du coût total d'une entreprise qu'elle peut engager, en connaissance de cause, les ressources de ce pays dans une dépense de cette nature. Je n'ai pas le moindre doute que le coût de cet édifice sera deux fois plus élevé que le chiffre fixé dans l'estimation primitive et nous avons constaté la même chose maintes fois dans tout ce qui s'est rapporté aux travaux ainsi qu'aux édifices publics. C'est un système condamnable auquel on devrait mettre fin. Je regrette de ne pouvoir être tout à fait d'accord avec mon honorable ami de Halton (M. Henderson) quant à l'à-propos pour les municipalités de contribuer, pour une part, au coût de ces édifices, soit en fournissant l'emplacement en entier soit en payant une quote-part de son prix d'achat. Les édifices publics contribuent à embellir une ville et je ne sache pas que ce soit faire acte d'injustice que de l'inviter à payer une part raisonnable des frais. Que ce principe soit juste ou non, il n'en est pas moins vrai que Toronto contribue $150,000 à l'érection de ses édifices publics qui coûteront $300,000 tandis que London ne contribue pas un sou pour une salle d'exercices militaires qui doit coûtera $181,000, ce qui est faire une grave injustice à la population de Toronto. On devrait établir une règle. Aucune ville ne devrait être appelée à fournir sa part à moins que toutes les villes ne le soient également. Toutes doivent être mises sur un pied d'égalité. Comme mon honorable ami de Toronto (M. Osler) l'a fait remarquer, Toronto a lieu de se plaindre de cette injuste préférence. Quant à moi, je n'ai aucun grief contre le présent ministre des Travaux publics, car je crois qu'il est animé du louable désir de donner à cette Chambre toutes les informations voulues, mais, je dis qu'il devrait, lorsque, pour la première fois, il nous demande un crédit pour un édifice public quelconque, être en état de nous en faire connaître le coût total, afin que nous sachions à quoi nous en tenir.

M. CLARKE : Je reconnais, comme mon honorable collègue de Toronto, que lorsqu'il s'agit d'un dépôt d'armes dans une ville, il faut bâtir un édifice convenable. Je ne condamne donc pas la dépense d'une somme raisonnable pour ce bâtiment de London. Ce que la gauche reproche au gouvernement, c'est d'avoir, pour ainsi dire, accepter l'approbation de la Chambre en lui donnant tout d'abord des renseignements inexacts au sujet de ce que cet édifice devait coûter en définitive. La faute n'en est pas à l'honorable ministre des Travaux publics. On ne pourrait discuter le principe posé par les honorables député de Halton (M. Henderson) et de Grey-est (M. Sproule). Celui qui paie les violons doit pouvoir choisir la musique. Il n'est pas juste de venir dire à la Chambre que tel ou tel édifice coûtera $75,000 ou $100,000, lorsqu'il faudra dépenser le double de cette somme dans cette entreprise.

J'appelle de nouveau l'attention de l'honorable ministre sur cette vieille histoire tendant à établir que la cité de Toronto, qui a fourni $150,000 pour acheter l'emplacement de la salle d'exercices actuelle, ne peut convaincre le ministère des Travaux publics que cet ouvrage n'est pas encore terminé. Nous avons fait de nombreuses démarches auprès du ministre. J'ai moi-même, et à maintes reprises, élevé ma faible voix dans cette Chambre, pour réclamer du ministre, en toute justice, la construction des bâtiments devant servir d'annexes à la salle d'exercices de Toronto. Je demande à mon honorable ami (M. Sutherland) d'étudier sérieusement cette question. Ma requête n'est pas déraisonnable. Je rappellerai au ministre que Toronto a fourni, pour les magasins militaires, des pièces dans ses édifices municipaux ; mais il est facile de comprendre que ces magasins se trouveraient plus à leur place dans la salle d'exercices en question. J'espère que l'honorable ministre inscrira au budget supplémentaire un crédit pour terminer cette entreprise, afin de fournir à la garnison de Toronto tout ce dont elle a besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la première fois que j'entends parler de cette question et je n'en connais aucun détail, mais j'en ai pris note et je m'en occuperai.

M. CLARKE : Très bien.

M. SPROULE : Le ministère a-t-il demandé des soumissions pour la construction du dépôt d'armes de London ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire pour la somme de

$133,897. Je crains d'être obligé de renvoyer la balle à l'honorable député et de me plaindre de sa façon d'agir, car il parle à l'honorable député qui se trouve derrière lui, pendant que je lui fournis ces renseignements.

M. SPROULE : Quand ces travaux seront-ils terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En décembre 1904, suivant la convention entre le ministère et l'entrepreneur.

M. SPROULE : Peut-on craindre une augmentation dans le prix fixé d'abord ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué à la Chambre que cette estimation avait été préparée avec soin, on y a compris tout ce qu'il faut pour cette entreprise.

Rideau-Hall—égouttage, $3,000.

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics a-t-il songé à construire une nouvelle résidence pour Son Excellence, ou se propose-t-il de faire des réparations continuelles à l'édifice actuel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois déclarer que je n'ai pas encore étudié cette question. Je désire qu'on trouve le moyen de mettre fin à tous ces travaux de réparations qui nous coûtent si cher, tous les ans, On m'a dit, cependant, que l'ouvrage dont il est question dans ce crédit, est bien nécessaire. L'égout se déverse dans la rivière Ottawa, mais la conduite en est remplie et les gaz qui s'en dégagent sont très nuisibles à la salubrité des lieux environnants.

M. SPROULE : Où se déverse-t-il maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans les égouts de la ville.

M. SPROULE : Ce crédit sera-t-il suffisant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Le coût total sera de $10,647.

M. SPROULE : Et l'on a demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. La ville a fait une partie des travaux que le ministère a payé. L'autre partie a été exécuté, à la journée, par les employés du ministère.

M. SPROULE : Quand a-t-on commencé cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'été dernier. Il sera terminé bientôt.

M. RICHARDSON : Quelle est la longueur de cet égout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 2,065 pieds. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il faut creuser et miner le roc.

Toronto—Douane—réparations des fondations de murs, $10,000.

M. KEMP : Le ministre veut-il nous expliquer la nature de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que la grande majorité des membres du comité connaît l'édifice splendide que nous avons à Toronto. On a fait rapport au ministère que les piliers qui supportent ce bâtiment se détériorent et qu'on craint que tout l'édifice ne s'écroule. L'architecte en chef du ministère a fait un examen minutieux de ces ouvrages et il a conclu qu'il fallait faire ces réparations. Ces travaux étaient si urgents que j'ai pris sur moi d'en ordonner le commencement. C'est un de ces cas de construction où il est presque impossible d'estimer, dès le commencement, ce que coûteront les travaux. L'architecte en chef croit, cependant, que le coût total sera de $15,000 à $20,000. L'ouvrage se fait par parties ; on démolit les murs sur un espace de six pieds et on les reconstruits immédiatement. On coupe les poutres au-dessous du niveau de l'eau, à l'endroit où elles sont pourries, et l'on construit de nouvelles fondations en briques pressées et en ciment. C'est un travail très dangereux. Comme on pourrait peut-être critiquer ma conduite plus tard, je dirai que j'ai voulu connaître quels étaient les premiers entrepreneurs, et, comme c'étaient des personnes honorables, dignes de notre confiance, j'ai permis à l'architecte de s'entendre avec elles pour leur faire exécuter ces travaux. Si j'avais confié l'exécution des travaux sur soumission à d'autres entrepreneurs, et s'il s'était commis quelque méprise, on aurait couru le risque de perdre un édifice de grande valeur.

M. CLANCY : Quels sont les noms des entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Brown et Love.

M. KEMP : S'agit-il de travaux au corps principal de ce bâtiment ou à l'entrepôt de vérification ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la maison de douane elle-même.

M. CLARKE : Vous n'avez pas alors demandé de soumissions, l'exécution de ces travaux a été confiée à Brown et Love. Est-ce cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces entrepreneurs ont demandé un prix et en sont venus à une entente avec l'architecte en chef autorisé par moi. Je n'ai pas demandé d'autres soumissions.

M. CLARKE : Qui surveille ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est M. Curry qui en est l'architecte.

M. KEMP : Le ministre n'a-t-il pas reçu une requête des fonctionnaires de la douane, à Toronto, concernant l'agrandissement de ces édifices, ou ces fonctionnaires les trouvent-ils assez grands maintenant pour répondre aux exigences de travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai reçu de toutes les parties du Canada, y compris Toronto, des requêtes me demandant des améliorations. Je n'ai pu me renseigner sur la nécessité de ces travaux à Toronto, mais je vais m'occuper de cela le plus tôt possible.

M. CLARKE : L'architecte, M. Curry, a-t-il recommandé au ministre d'accorder cette entreprise, sans soumission, à MM. Brown et Love ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Quand nous avons discuté cette question, l'architecte en chef et moi, le fonctionnaire consulta les documents du ministère et constata que les premiers entrepreneurs étaient Brown et Love. L'architecte a été nommé ensuite, et l'on décida que cette manière de procéder était la plus avantageuse.

M. SPROULE : D'après quelle règle les travaux s'exécutaient-ils? Est-ce à raison de tant la série ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. L'architecte en chef, les entrepreneurs et le ministère se sont entendus sur le prix à payer pour chaque pied d'ouvrage fait.

M. SPROULE : Quel est ce prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas par devers mois ce renseignement.

M. CLARKE : Je suppose que l'honorable ministre ne soulèvera aucune objection à la production de la correspondance échangée entre le ministère et les entrepreneurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucunement. J'ai regretté d'apprendre que cet édifice menaçait de s'écrouler. Il y avait urgence, et j'ai cru devoir agir comme je l'ai fait.

M. CLARKE : On doit reconnaître que la société Brown et Love est puissante et que sa réputation est enviable. Il y a, cependant, d'autres entrepreneurs. Nous aimerions savoir le prix convenu entre les intéressés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois prendre la responsabilité d'avoir ordonné l'exécution de ces travaux à la recommandation de l'architecte en chef. J'ai cru qu'il valait mieux faire faire ces réparations considérables par ceux-là mêmes qui avaient construit cet édifice, et que, pour cela même, nous paierions moins cher que si nous prenions de nouveaux entrepreneurs. Nous ne dépenserons que la somme strictement nécessaire pour rendre ce bâtiment solide. L'architecte en a fait un examen des plus minutieux. Il faut que ces travaux soient poussés avec activité.

M. SPROULE : L'architecte pourrait en arriver à une conclusion quelconque sur les réparations à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fourni les détails de ces travaux. Nous demandons $15,000 ; nous espérons que cette somme suffira à l'exécution complète de ces travaux.

M. SPROULE : On doit avoir assez avancé l'ouvrage pour pouvoir dire ce qu'il faudra d'argent pour le terminer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef déclare que ce crédit nous permettra de terminer cet ouvrage. Si ce montant ne suffit pas, l'architecte pourra nous fournir toutes les explications désirées.

Toronto—édifices publics—réfection, réparations, etc., $8,000.

M. CLANCY: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de laisser ce crédit en suspens, ainsi que celui se rapportant à l'hôtel des postes de Toronto? On m'a demandé de m'adresser à mon honorable ami pour obtenir cette faveur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très bien.

Ces crédits restent en suspens.

Toronto-Jonction—édifice public, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à la construction d'un édifice devant servir d'hôtel des postes et de bureaux de douane. Le coût de ses travaux s'élèvera à environ $38,135, d'après l'estimation faite par nos architectes. Ce montant comprend le coût de l'emplacement, de l'ameublement, du chauffage, de l'éclairage, etc.

M. CLANCY : Donnez les détails du coût de tous ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons pour l'emplacement $4,500, ou plutôt $4,625 toutes dépenses comprises. Inutile pour moi d'expliquer la nature, et indiquer le coût des autres travaux car j'ai déjà renseigné la Chambre à ce sujet.

M. CLANCY : De qui a-t-on acheté le terrain en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De la Compagnie de prêts sur immeubles du Canada, à responsabilité limitée.

M. SPROULE: L'entreprise a-t-elle été accordée à quelqu'un ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : Il ne s'agit donc que d'une simple estimation. Il y a quelque chose de plaisant dans tout cela. Lors de l'élection du représentant de cette division électorale, ce dernier et ses amis se sont engagés solennellement, si l'honorable gentleman était élu, à construire un hôtel des postes à cet endroit—cet édifice devait être parfait sous tous les rapports.

Aujourd'hui, le gouvernement rachète cette promesse. Il arrive si peu souvent que les ministres accomplissent leurs engagements, que je ne puis m'empêcher de les féliciter à cette occasion. Je ne veux pas discuter la question de savoir s'il y a eu fraude ou spéculation. Toronto-Jonction a besoin d'un hôtel des postes et devrait l'obtenir. Sans doute, le gouvernement a acheté d'un de ses amis l'emplacement en question. J'ignore s'il a payé deux fois la valeur de ce terrain, mais il a dû en donner un bon prix. Il accordera, ce qui est certain, l'entreprise à l'un de ses partisans dévoués. Je lui conseillerais, cependant, de ne pas faire exécuter ces travaux pour un montant trop élevé, et de ne pas venir nous demander un nouveau crédit, l'an prochain, car autrement il s'exposerait à voir critiquer sévèrement cette ligne de conduite.

M. CAMPBELL : Le coût d'achat de l'emplacement en question n'est pas trop élevé, on a payé $75 le pied pour 60 pieds de terrain sur la rue Dundas et pour 130 pieds sur la rue King. C'est un des plus beaux emplacements de Toronto-Jonction. Cette ville grandit rapidement, comme tout le monde le sait. Sa population est d'environ 7,000 âmes. Les recettes du bureau de poste s'élèvent à près de $5,000 par année et les revenus des douanes atteignent annuellement le chiffre de $60,000 environ. Tout cela se trouve compris dans les revenus de Toronto, vu que Toronto-Jonction n'est que la banlieu de la capitale provinciale. On est trop à l'étroit dans le bureau de poste actuel et les sommes que nous donnons pour le loyer de ce bureau et des bureaux de douanes, serviront à payer un assez forte partie du coût de cet édifice.

M. SPROULE : Quel est le montant du loyer actuel ?

M. CAMPBELL : Je crois que nous payons, par année, $150 pour le loyer du bureau de poste.

M. SPROULE : Et pour le loyer du bureau des douanes ?

M. CAMPBELL : On paie $20 par mois pour l'usage des deux pièces. Il y a quatre ou cinq ans, les loyers étaient moins élevés et l'on ne payait que $12 par mois pour ces salles, ce qui était un marché très avantageux. Au renouvellement du bail, le prix du loyer avait augmenté et il a fallu payer $20 par mois. Je suis certain que lorsque le bail expirera, le prix du loyer sera encore augmenté.

M. SUTHERLAND.

M. OSLER : Le prix de ces loyers représente un peu plus de un pour 100 du montant qu'on se propose de dépenser.

M. INGRAM : Hier soir, j'ai demandé la liste de tous les journaux qui ont publié la demande de soumissions faite par le ministère des Travaux publics, relativement à la construction de l'hôtel des postes de Clinton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné l'ordre de préparer cette liste et il me fera plaisir de la communiquer à l'honorable député (M. Ingram).

M. HUGHES (Victoria) : J'étais absent quand le ministre a donné des détails relativement à la salle d'exercices de Cobourg. Je puis manquer aux règlements de la Chambre, mais je lui demanderai la permission de revenir sur ce sujet. Je voudrais savoir si mon honorable ami a énoncé une politique quelconque au sujet de la construction de ces salles d'exercices dans tout le pays. Je ces que le ministre devrait établir un système qui lui permettrait de faire construire ces édifices à un prix moins élevé que celui que nous payons maintenant. Cette réforme nous permettrait de rendre justice à tous les régiments. Avec le système actuel, comme ces salles d'exercices coûtent très cher, il faudra des années et des années avant que nous ayions les édifices dont nos militaires ont besoin à différents endroits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami ne s'était absenté, il aurait entendu mes explications et appris les opinions que j'entretiens sur ce sujet. Il va sans dire qu'il appartient surtout au ministère de la Milice d'inaugurer un système nouveau. J'ai exprimé l'opinion que, à mon avis, on devrait fournir des quartiers généraux convenables à chaque bataillon. J'ai ajouté que, pour atteindre ce but, nous devrions nous efforcer de diminuer le coût de ces édifices. Je ne condamne pas les dépenses occasionnées par la construction de ces bâtiments dans les grandes villes. Mais il faudrait aussi, dans nos campagnes, des salles d'exercices dont le coût serait le moins élevé possible, et qui conviendraient comme quartiers généraux aux bataillons ruraux.

M. THOMSON (Grey-nord) : L'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) a invoqué comme argument en faveur de la construction à Toronto-Jonction d'un hôtel des postes au coût de $35,000, le revenu de $5,000 que le gouvernement a retiré, l'an dernier, du bureau de poste de cet endroit. Je puis dire que le bureau de poste d'Owen-Sound rapporte $15,000 au trésor et que les revenus des douanes à cet endroit sont de $40,000, cependant, il n'y a pas d'édifice public à Owen-Sound. Le gouvernement paie un loyer annuel de $965 pour les bureaux de poste, de douane et d'accise. Ce montant capitalisé à 3 pour 100 représente $30,000. On a dit, hier que, lors de l'élection partielle

récente, l'on a promis de construire un édifice public à Owen-Sound. Je me contenterai de citer ces chiffres au ministre des Travaux publics dans l'espoir de lui permettre de trouver le moyen de mettre dans les estimations supplémentaires un crédit assez élevé pour la construction, à Owen-Sound, d'un édifice public capable de répondre aux besoins de cette ville et digne du gouvernement de ce pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut que je m'explique. J'ai parlé de la nécessité de construire un bâtiment public à Owen-Sound et ne puis trop désapprouver l'honorable député (M. Thomson) qui réclame cette dépense. Il ne doit pas, cependant, s'attendre à ce que je fasse des promesses, car ce serait violer la constitution. Je ne désire pas ardemment faire partie du gouvernement, mais j'aime mieux en sortir de mon plein gré que de force. Si je me permettais de faire des promesses, ce que la constitution défend, l'honorable député connaît parfaitement ce qui arriverait. Je puis, cependant, dire à mon honorable ami, que la question qu'il a soulevée, sera étudiée à fond, en temps utile.

M. SPROULE : Je crois que toutes les salles d'exercices du pays ont besoin de réparations. Le gouvernement ne fait rien pour tenir en bon état ces édifices publics. L'honorable ministre des Travaux publics a dit qu'il avait l'intention de fournir des quartiers généraux aux différents régiments, mais qu'entend-il faire pour conserver les édifices actuels ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela ; je n'ai fait qu'énoncer une opinion personnelle sur cette question. Déjà, il existe dans nombre d'endroits des quartiers généraux pour les bataillons ruraux. On a suggéré au ministère de la Milice de construire des édifices relativement peu coûteux, mais nombreux, afin d'y conserver mieux qu'à présent les effets d'équipement, fusils, etc., et de développer davantage chez nos jeunes gens du goût pour la milice. Le soin des bâtiments dont parle l'honorable député (M. Sproule), relève du ministère de la Milice. Nous achetons des armes et des effets d'équipements plus dispendieux, et la construction d'édifices où l'on pourrait les conserver en bon état, représenterait une épargne pour le pays.

M. HUGHES (Victoria) : L'inconvénient de l'ancien système c'était que les municipalités payaient la moitié du coût de ces édifices et avaient le droit de s'en servir. Cela faisait l'affaire de ces municipalités, mais non celle des compagnies de milice dont les magasins se trouvaient, pour ainsi dire, ouverts au public.

M. SPROULE : Nombre de ces édifices, dans mon propre comté, tombent en ruines et l'on semble ne rien faire pour les réparer. J'ai toujours cru qu'il fallait des quartiers généraux à nos compagnies de milice. Si ces bâtiments coûtent trop cher, qu'on en construise d'autres plus petits à un prix plus raisonnable. L'édifice public de Flesherton, par exemple, tombe en ruines, et cependant la municipalité n'a rien à voir à ce bâtiment. Si celui-ci appartient au gouvernement, que ce dernier en prenne soin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il peut arriver qu'il y ait de la négligence. J'appellerai l'attention du ministre sur ce sujet.

M. HUGHES (Victoria) : J'appellerai l'attention du gouvernement, surtout celle du ministre de la Justice, sur un certain petit point. Il m'est arrivé, cette année, de prendre le train qui conduit d'Edmonton à Winnipeg. A bord, se trouvaient quatre criminels que l'on conduisait à Régina ; l'un de ces individus était un meurtrier et les deux autres d'apparence aussi rébarbative qu'il soit possible d'imaginer. Ils étaient sous la garde de la police et voyageaient en première. Une vingtaine de jeunes filles qui se rendaient à l'école normale de Régina, se trouvaient à bord du même train. Elles ont dû faire le trajet en compagnie de ces criminels. Je tiens à représenter au gouvernement que, suivant moi, le peuple du Canada n'est pas bien aise de faire voyager des criminels, en première, à ses frais. Dans Ontario nos volontaires voyagent en troisième et souvent dans des wagons à marchandises, quand ils s'en vont faire du service pour le pays. J'ignore qui doit s'occuper de cette question, mais j'espère que le futur premier ministre va en prendre note et l'étudier sérieusement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, quand il le sera.

Il est fait rapport sur certaines resolutions.

Sur proposition du ministre des Finances, la séance est levée à 10 heures 10 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 30 mars 1903.

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

PETITIONS REJETEES.

M. l'ORATEUR : Deux des pétitions aujourd'hui présentées à la Chambre, demandent au gouvernement d'accorder des subventions. Elles contreviennent, par conséquent, aux prescriptions de la règle 86 et ne peuvent être reçues.

Les pétitions sont rejetées.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES "DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je dépose le rapport du comité nommé pour s'occuper du compte rendu officiel des "Débats" de la Chambre, durant la présente session. Il se lit ainsi :

Votre comité recommande que le quorum soit fixé à cinq membres du comité au lieu de huit.

L. N. CHAMPAGNE,
Président.

PREMIERES LECTURES.

Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise.—M. Morrison.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest.—M. Scott.

Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de Colonisation de Joliette au lac Manuan.—M. Demers (Saint-Jean et Iberville).

FAILLITE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je présente le bill (n° 53) concernant les faillites. Je dirai d'abord que le présent bill est le même que M. Fortin, ancien représentant de Laval, aujourd'hui juge de la cour Supérieure, présentait en 1898. A cette époque, je m'occupai de ce bill et fis partie du comité nommé pour l'étudier et faire rapport. Il serait malheureux, selon moi, que cette proposition de loi fût repoussée, principalement parce qu'elle a été soumise à toutes les Chambres de Commerce du pays qui, toutes, l'ont approuvée, sauf la Chambre de Commerce de Winnipeg qui, pour une raison ou pour une autre, s'est abstenue de donner au bill son approbation formelle. Dans ces circonstances, le bill, tel que redigé à cette époque, donnait satisfaction à toutes les provinces du Canada. Aujourd'hui, on réclame instamment une législation uniforme sur cet important sujet par tout le Canada, et c'est pour obtempérer à ces demandes que je présente de nouveau le présent bill. Lors de la deuxième lecture, je compléterai ces explications.

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

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR D'ONTARIO.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler son attention sur ce qui se passe actuellement dans Ontario et, pour me conformer au règlement, je proposerai l'ajournement en terminant. Dans la "Gazette du Canada," édition de samedi, on lit l'avis suivant :

M. l'ORATEUR.

Cabinet du secrétaire d'Etat pour le Canada.

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de faire la nomination suivante, à savoir :

26 mars 1903.

L'honorable Charles Moss, juge en chef d'Ontario, est nommé administrateur de la province d'Ontario afin de donner la sanction royale, au cours de la présente session de la législature d'Ontario, et lors de la prorogation, aux bills adoptés par la dite législature, et afin de proroger la Chambre d'assemblée d'Ontario lorsqu'elle aura fini ses travaux.

Je profite de l'occasion pour demander à l'honorable leader de la Chambre à qui sont dévolus les autres fonctions importantes que le lieutenant-gouverneur d'Ontario doit remplir. Comme tous les autres lieutenants-gouverneurs, celui d'Ontario exerce des prérogatives de la Couronne autres que celles que la "Gazette" mentionne et, au meilleur de notre connaissance, l'exercice de ces prérogatives est confié à quelque autre personne. Or, je crois que le lieutenant-gouverneur d'Ontario est gravement malade et quelqu'un doit remplir ces autres fonctions. Qu'on me permettre de dire, d'après un auteur qui fait autorité, ce que comprennent ces autres fonctions du lieutenant-gouverneur. Wheeler, dans son ouvrage intitulé : "Confederation Law of Canada", dit à la page 30 :

Les conseils exécutifs d'Ontario et de Québec seront composés des personnes que la lieutenant-gouverneur jugera à propos de nommer de temps à autre. . . . .

Et le reste. Une crise politique aiguë sévit dans la province d'Ontario ; des accusations graves ont été portées contre des ministres de la Couronne et font le sujet des débats de la Chambre d'Assemblée d'Ontario. Vu que le gouvernement a avoué que le lieutenant-gouverneur n'était pas en état de s'acquitter de trois de ses fonctions et vu qu'il a nommé une autre personne pour remplir ces devoirs, je désire savoir à qui sont dévolues les autres obligations et le soin de juger des aptitudes des ministres de la Couronne à remplir leurs fonctions. Je citerai une autre autorité, M. Goldwin Smith, qui faisait l'autre jour la déclaration suivante :

M. Ross, comme ce journal l'a toujours soutenu, aurait bien mieux fait après l'élection générale de se présenter devant la Chambre qu'il avait fait convoquer, de provoquer un vote décisif et de juger, d'après ce vote, s'il était en état d'administrer les affaires publiques. Il a cru de meilleure politique dans l'intérêt du parti, de livrer bataille devant les cours de justice et de s'en rapporter aux élections partielles qui s'en suivraient. Par cette conduite, il a exposé la province au règne de l'intrigue et de la corruption et à un déchaînement extraordinaire de rancour politique. Il connaît aujourd'hui les résultats de sa conduite. Ils sont pires pour lui qu'une défaite même devant la législature. Alors, il aurait du moins conservé la confiance et l'appui d'un parti uni. Actuellement, il est exposé à une déroute complète.

Je ne soulève pas une question de parti, mais je désire montrer quelle est l'attitude de M. Goldwin Smith. Il ajoute :

Le meilleur juge de la conduite à suivre par les ministres dans les circonstances semblables, c'est le lieutenant-gouverneur. Il nomme les ministres et il est responsable de leur intégrité, envers la province. Il serait malheureux que la maladie, comme on l'a dit, le rendit incapable de s'acquitter de ses devoirs.

Or, j'ai établi que l'exécutif d'Ottawa a jugé que le lieutenant-gouverneur n'était pas en état de remplir quelques-unes de ses fonctions, et qu'il avait actuellement à s'acquitter d'autres devoirs. Je saisis l'occasion de demander au premier ministre si ces autres devoirs sont dévolus à quelqu'un. Loin de moi l'idée d'attenter à la réputation du lieutenant-gouverneur d'Ontario. Je le tiens en haute estime. Le sentiment de mes devoirs envers le public me porte, seul, à élever la voie. Je crois défendre les usages constitutionnels et me faire l'écho de la population d'Ontario et de la majorité des députés de cette province, sans me placer sur le terrain politique, en demandant au premier ministre d'apprendre à la Chambre et au pays quelle ligne de conduite il suit en ce qui a trait à la situation grave où se trouve la province d'Ontario. Je propose que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Il y a quelques instants, l'honorable député m'apprenait qu'il se proposait d'appeler l'attention de la députation sur l'état de la santé de son honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario. J'aurais préféré que mon honorable ami eût suivi le conseil que je lui donnais en réponse à son avis d'attendre à demain lorsque la Chambre se formerait en comité des subsides, pour agiter cette question. Néanmoins, il n'a pas jugé à propos d'obtempérer à mon désir pour des motifs que je n'examinerai pas. L'une des raisons qui m'a porté à demander à mon honorable ami de ne pas mettre cette question sur le tapis dans le moment, c'est que cette faveur, si on me l'eut accordée, m'aurait permis d'écrire immédiatement à sir Oliver Mowat pour en obtenir la permission de communiquer à la Chambre une lettre qu'il m'a adressée, et qui a motivé la recommandation que j'ai faite il y a quelques jours à Son Excellence touchant la nomination d'un administrateur à certaines fins. La lettre traite d'affaires personnelles que je ne voudrais pas divulguer à la Chambre sans cette permission. Cependant, s'il m'est permis de faire connaître le fond de cette lettre, je dirai qu'elle demandait que Son Excellence le Gouverneur général nommât un administrateur qui sanctionnerait certaines lois adoptées à la présente session et qui prorogerait le parlement.

Mon honorable ami (M. Maclean) m'a demandé qui remplissait les autres fonctions du lieutenant-gouverneur. Il me semble qu'il n'y avait pas lieu de poser une question semblable. Sir Oliver Mowat est le lieutenant-gouverneur de la province et il s'acquitte de toutes ses fonctions, si ce n'est de celles qu'il nous a demandé lui-même de confier à une autre personne. Si sir Oliver Mowat a demandé la nomination d'un administrateur qui sanctionnerait les lois adoptées pendant le session et qui prorogerait celle-ci qui ne durera pas longtemps, croit-on, c'est qu'un accident dont il a été victime il y a quelques temps et qui le retient à sa chambre l'empêche de remplir lui-même ces fonctions. Au demeurant, sa santé est bonne et il est en état de s'acquitter de ses devoirs, et il s'en acquitte actuellement. L'honorable député dit que sir Oliver Mowat ne peut pas remplir ses obligations officielles, que l'état de sa santé l'en empêche. C'est le langage que tenait il y a un instant mon honorable ami et je suppose qu'il n'en démord pas. Eh bien, je tiens de sir Oliver Mowat lui-même que mon honorable ami a déclaré avoir en haute estime, qu'il peut parfaitement s'acquitter de tous ses devoirs officielles, sauf de ceux que j'ai énumérés et qu'une infirmité seule, l'empêche de remplir. Sir Oliver Mowat déclare qu'au demeurant sa santé est bonne. Mon honorable ami nous a dit qu'il tenait en haute estime sir Oliver Mowat et, en parlant ainsi il a exprimé le sentiment, non pas seulement du peuple d'Ontario, mais de tous les Canadiens. Nous avons tous la même estime pour lui ; et lorsqu'un homme de la trempe de sir Oliver Mowat, lorsqu'un homme aussi digne du respect, de la confiance et de l'admiration du pays tout entier déclare qu'il peut parfaitement s'acquitter de tous ses devoirs officiels, il me semble que cette déclaration doit suffire à calmer les doutes exprimés par mon honorable ami, et que ce dernier ne devrait pas aller plus loin, si véritablement il a pour sir Oliver Mowat tout le respect qu'il prétend avoir pour lui. Il me semble que l'honorable député ne devrait pas persister à dire que sir Oliver Mowat n'est pas en état de s'acquitter de ses fonctions officielles lorsque ce dernier lui-même lui donne l'assurance qu'il se croit capable sous tous les rapports de remplir tous ses devoirs, sauf ceux qui l'obligeraient à se déplacer.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Puis-je connaître la date de cette lettre ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'en souviens pas, mais elle ne remonte pas à plus de dix jours. Je regrette de ne pouvoir la communiquer à la Chambre, mais. si ma mémoire est fidèle, elle a été écrite il y a dix jours au plus. Dans les circonstances, que puis-je ajouter ? Sir Oliver Mowat a fait une chute dans un escalier et s'est blessé à la jambe ce qui ne lui permet pas de se rendre à la Chambre pour sanctionner les lois ou mettre fin aux travaux de la session. Voilà pourquoi nous nommons un administrateur. Je dirai plus. Voilà trois fois que cette question revient sur le tapis. Sir Oliver Mowat est le lieu-

tenant-gouverneur d'Ontario en vertu d'une commission accordée par l'autorité compétente, le gouvernement fédéral. Il est révocable à volonté, mais jusqu'au mois de novembre dernier il ne pouvait être destitué que pour cause. Si sa commission avait été renouvelée, il serait aujourd'hui dans le même état. Mon honorable ami n'a pas à remonter bien loin en arrière pour trouver un cas analogue qui n'a suscité aucune objection. Il y a quelques années, nous avons blâmé la pratique de permettre aux lieutenants-gouverneurs de continuer à exercer leurs fonctions d'année en année sans renouveler leur commission, mais il n'a pas été question d'un lieutenant-gouverneur qui exerçait ses fonctions pendant quelques mois de plus que leur durée. Il y a quelques années, feu sir George Kirkpatrick était nommé lieutenant-governeur d'Ontario. Il fut assermenté comme tel le 13 mai 1892, et le 13 mai 1897, cinq ans s'étaient écoulés depuis sa nomination. Cependant, il continua à exercer ses fonctions jusqu'à sa mort, ou six ou sept mois de plus que la durée de sa commission. Sa santé était mauvaise ; il avait subi une opération et il était bien connu qu'il ne pouvait pas vivre bien longtemps; cependant, nous n'avons pas voulu lui causer des désagréments et nous lui avons permis de demeurer au poste qu'il occupait du consentement de tous les citoyens d'Ontario qui le respectaient. Je voudrais savoir pourquoi nous agirions autrement à l'égard de sir Oliver Mowat. Ne jouit-il pas autant que son prédécesseur de la confiance du peuple de cette province. Pour tous ces motifs, je considère que l'honorable député ne joue pas le rôle qu'il devrait jouer. Si je suis au courant du sentiment public, je puis dire à bon droit que, s'il est un homme en qui le peuple d'Ontario place sa confiance dans la crise politique qui sévit dans cette province, cet homme est celui en qui, pendant si longtemps cette province a reposé sa confiance entière.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : La gauche comme la droite, éprouve un plaisir extrême en apprenant que la nomination d'un administrateur de la province d'Ontario a été uniquement motivée par la raison mentionnée dans la " Gazette du Canada." Si une infirmité corporelle de son Honneur le lieutenant-gouverneur a, seule, rendu nécessaire la nomination d'un administrateur, le gouvernement est parfaitement excusable d'avoir prêté l'oreille à la demande de sir Oliver Mowat. Nous nous réjouissons tous d'apprendre de la bouche du premier ministre que les bruits alarmants qui ont couru touchant l'état mental et physique de son honneur, sont sans fondement, et que ce dernier ne souffre présentement, que d'une infirmité corporelle qui nécessite la nomination d'un administrateur.

M. MONK : Je viens d'entendre mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) déclarer que l'honorable représentant d'York-est (M. Maclean) joue un rôle en faisant les observations qu'il a cru bon de faire devant la Chambre et le gouvernement. J'ai prêté l'oreille à mon honorable ami, le député d'York-est, chaque fois qu'il a abordé ce sujet et je ne trouve dans ses paroles rien qui justifie le leader de la Chambre de prétendre que l'honorable député (M. Maclean) auquel j'emprunte ses propres expressions, a manqué le moindrement de respect pour le lieutenant-gouverneur d'Ontario. Il a saisi l'occasion de faire observer que le lieutenant-gouverneur n'était pas présentement en état de s'acquitter de ses devoirs officiels. La dernière fois, le premier ministre a soutenu qu'il n'en était rien. Pourtant, de fait, l'arrêté ministériel publié dans la " Gazette du Canada " samedi dernier, justifie pleinement toutes les remarques du représentant d'York-est. Ce que l'honorable gentleman a dit était scrupuleusement exact ; le lieutenant-gouverneur d'Ontario ne peut pas présentement remplir quelques-unes des fonctions qui lui sont assignées, comme le prouve la nécessité où l'on s'est trouvé de confier à un autre l'exercice desdites fonctions. Ainsi l'attitude de mon honorable ami, le représentant d'York-est est amplement justifiée.

Voici ce que je désirais surtout faire ressortir : à mon humble avis, il semble y avoir une erreur dans cet arrêté ministériel. Si quelque chose autorisait le gouvernement de suivre la ligne de conduite qu'il a suivie, c'est l'article 67 de l'Acte constitutionnel qui dit :

> Le Gouverneur général en conseil pourra, au besoin, nommer un administrateur qui remplira les fonctions de lieutenant-gouverneur durant l'absence, la maladie ou autre incapacité de ce dernier.

Voici maintenant ce que je prétends—la seule chose que cet article, qui doit être interprété strictement, autorise le gouverneur général du Canada de faire, c'est de nommer quelqu'un qui remplira les fonctions de lieutenant-gouverneur. Cet article justifie les observations de l'honorable député d'York-est. Le gouvernement du jour peut nommer quelqu'un qui remplira toutes les fonctions de lieutenant-gouverneur et je me demande sérieusement si, après que le gouvernement a exercé les pouvoirs que lui confère cet article, le lieutenant-gouverneur peut exercer aucune des fonctions qui lui sont assignées.

Une fois que le gouvernement fédéral a jugé que les motifs de nommer un administrateur sont l'absence, la maladie ou autre incapacité du lieutenant-gouverneur, l'administration actuelle peut nommer quelqu'un pour remplir les fonctions de lieutenant-gouverneur ; cependant, personne ne soutiendra, je crois, que cet article 67, le seul qui s'applique dans l'espèce, confère au gouvernement le droit de nommer quelqu'un pour dissoudre la législature provinciale, par exemple, ou pour donner la sanction royale aux bills ou pour proroger la Cham-

bre. Or, l'arrêté ministériel, tel qu'il se lit, ne nomme pas quelqu'un pour remplir les fonctions de lieutenant-gouverneur, en conformité de l'article 67, durant la maladie du lieutenant-gouverneur, mais il nomme quelqu'un pour sanctionner les bills, au cours de la session ou lors de la prorogation, et pour proroger la Chambre. De sorte que, en réalité, le présent gouvernement divise les fonctions de lieutenant-gouverneur. Une parcelle d'autorité est laissée au lieutenant-gouverneur dont une partie des fonctions sont dévolues au juge en chef. Je n'ai pas approfondi la question, cependant, je vous demande, M. l'Orateur, et je demande à la Chambre si le gouvernement du Canada n'a pas outrepassé ses pouvoirs, en agissant comme il l'a fait. Les seuls pouvoirs qu'il a est de revêtir une autre personne, si je puis m'exprimer ainsi, de la dignité de lieutenant-gouverneur, dans trois circonstances déterminées par l'article 67. Mais il ne peut pas conférer à un autre une partie de l'autorité du lieutenant-gouverneur et laisser à ce dernier ses autres prérogatives. Je crois qu'on pourrait invoquer de nombreuses autorités à l'appui de cette thèse et il est évident de prime abord, selon moi, que le gouvernement du jour a exercé des pouvoirs qu'il n'avait pas.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'on me permette de dire que le point soulevé par mon honorable ami, le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), est un point qui, je dois l'avouer, n'est pas sans fondement. Cependant, nous avons adopté la ligne de conduite suivie par sir John Abbott dans le cas de sir Alexander Campbell, qui n'était pas en état de remplir certains de ses devoirs. Après un échange de correspondance entre sir John Abbott et sir Oliver Mowat, alors premier ministre d'Ontario, certains pouvoirs furent conférés à des administrateurs à des fins déterminées. Nous avons suivi ce précédent.

M. MONK : Avec la permission de la Chambre, je dirai à mon très honorable ami que je crois qu'il se trompe en ce qui a trait au cas de sir Alexander Campbell. Dans cette affaire, il arriva une chose étrange ; le gouvernement provincial nomma un lieutenant-gouverneur par intérim. Je demande l'indulgence de la députation pour citer l'ouvrage de Clement " Canadian Constitution," qui dit :

Pendant la dernière maladie de feu le lieutenant-gouverneur Campbell, on adopta un décret du conseil nommant un lieutenant-gouverneur par intérim et cette action du gouvernement provincial provoqua un débat considérable. Il est connu que l'Attorney général d'Ontario prépara un papier d'Etat pour justifier cet acte de son gouvernement, mais nous n'avons jamais vu ce document. Un lieutenant-gouverneur qui occupe vis-à-vis du gouvernement d'une province, la même position que le Gouverneur général occupe vis-à-vis le gouvernement fédéral—a le droit de nommer tous les fonctionnaires subordonnés par toute la province, mais nons ne comprenons pas que ce droit lui permette de se nommer un remplaçant par intérim.

La conduite du gouvernement d'Ontario dans le cas de sir Alexander Campbell a été blâmée par tous ceux qui ont écrit sur la constitution du Canada. Ils mettent en doute, et avec raison, je crois, le droit du gouvernement provincial de nommer un adjoint au lieutenant-gouverneur qui est un fonctionnaire désigné par le gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que les explications données par l'honorable député ne sont pas complètes. Il ne va pas assez loin. Il n'était pas en possession de tous les faits, quand il a fait ses remarques sur l'article 67. Le débat actuel fait comprendre les inconvénients de saisir la Chambre de questions de cette nature, sans avis préalable. Parlant de mémoire, je crois que l'adjoint à sir Alexander Campbell a été nommé par les autorités provinciales, et cette démarche fut approuvée par sir Oliver Mowat, puis les autorités fédérales firent alors ce que nous faisons en ce moment. C'est-à-dire, que le gouvernement provincial s'adressa au gouvernement fédéral qui fit à l'égard de sir Alexander Campbell ce que nous faisons à l'égard de sir Oliver Mowat—il ratifia la nomination. Cette ratification fut donnée avec l'approbation de sir Oliver Mowat qui était alors premier ministre d'Ontario, et à la suite d'un échange de correspondance. C'est ce précédent que nous avons suivi.

M. MONK : Y a-t-il eu, à cette occasion, un acte officiel du gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; un arrêté ministériel fut passé.

M. MONK : Une commission fut donnée par le gouvernement provincial à la personne chargée de remplacer sir Alexander Campbell.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai fait demander tous les documents et ils seront ici dans quelques minutes.

M. LENNOX (Simsoe-sud) : L'article 67 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, me paraît pourtant assez clair.

Le Gouverneur général en conseil pourra, au besoin, nommer un administrateur qui remplira les fonctions de lieutenant-gouverneur durant l'absence, la maladie ou autre incapacité de ce dernier.

D'après cet article c'est pour le moins un point controversé de savoir si le gouvernement est resté dans ses attributions en faisant cette nomination, car l'article semble dire que si le Gouverneur général en conseil qui nomme le lieutenant-gouverneur ne peut pas partager ses fonctions, mais doit les déléguer dans leur totalité. D'ailleurs, il n'y a pas que cet article pour élucider le

point. L'article correspondant, qui se rapporte au Gouverneur général, semble confirmer la prétention émise par l'honorable député de Jacques-Cartier. Cet article indique exactement la marche à suivre et dit quelles sont les fonctions qui peuvent être partagées, si l'article 14 dit que les fonctions du Gouverneur général peuvent être partagées il y a de bonnes raisons de prétendre que cela ne peut pas se faire dans le cas d'un lieutenant-gouverneur.

L'article 14 dit :

Il sera loisible à la Reine, si Sa Majesté le juge à propos, d'autoriser le Gouverneur général à nommer, de temps à autre, une ou plusieurs personnes, conjointement ou séparément, pour agir comme son ou ses députés, dans aucune partie ou parties du Canada pour, en cette capacité, exercer, durant le plaisir du Gouverneur général, les pouvoirs, attributions ou fonctions du Gouverneur général, que le Gouverneur général jugera à propos ou nécessaire de lui ou leur assigner, sujet aux restrictions ou instructions formulées ou communiquées par la Reine; mais la nomination de tel député ou députés ne pourra empêcher le Gouverneur général lui-même d'exercer les pouvoirs, attributions ou fonctions qui lui sont conférés.

Ici il est expressément stipulé que le Gouverneur général peut nommer une ou des personnes, dans une partie quelconque du Canada, pour exercer pendant un temps les fonctions ou quelques-unes des fonctions du Gouverneur général, et dans ce cas, ce dernier se réserve l'exercice de toutes les autres fonctions ; pour qu'il n'y ait aucun doute sur ce point important, il est rendu plus explicite encore par la fin de l'article :

Mais la nomination de tel député ou députés ne pourra empêcher le Gouverneur général lui-même d'exercer les pouvoirs, attributions ou fonctions qui lui sont conférés.

Cette distinction entre deux cas analognes fait voir toute la force des prétentions des orateurs de la gauche et j'espère que le gouvernement comprendra, s'il ne l'a déjà compris, la gravité de la démarche qu'il a faite et de la position qu'il prend. On a dit avec raison, que ce n'est pas la première fois que sir Oliver Mowat se trouve dans l'impossibilité d'exercer les fonctions de lieutenant-gouverneur. Le gouvernement n'ignore pas que la durée des fonctions de sir Oliver Mowat est expirée. Je ne suis pas de ceux qui désire le voir quitter la position qu'il occupe, pour y être remplacé par un autre personnage qui attend depuis longtemps sa nomination à ce poste comme la récompense de ses travaux. La Chambre a compris que je veux parler de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Mais une des raisons données par l'honorable premier ministre me porte à croire que le gouvernement ne pense pas de cette manière. L'honorable premier ministre dit que par suite de la crise qui existe actuellement dans la province d'Ontario, le temps serait mal choisi pour remplacer un fonctionnaire qui a fait preuve de si brillantes aptitudes que le lieutenant-gouverneur actuel, sir Oliver Mowat.

Il est de notoriété publique que le gouvernement a depuis longtemps jeté les yeux sur la personne qui doit succéder à sir Oliver Mowat, et même s'il est vrai que ce dernier ait conservé, en grande partie, les brillantes qualités dont il était doué, ce n'est pas flatteur pour son successeur d'entendre le premier ministre dire qu'il ne serait pas prudent de lui confier ce poste dans un temps de crise. Je ne veux pas être accusé de professer une admiration exagérée pour l'honorable ministre du Commerce, mais si l'on tient compte de ses longs états de services et des promesses qui lui ont été faites, je considère que ce n'est pas gentil, de la part du premier ministre, d'insinuer qu'il serait peut-être dangereux de lui confier l'administration des affaires de la province d'Ontario.

M. SPROULE (Grey-est) : L'honorable premier ministre nous a communiqué la bonne nouvelle qu'il a reçu une lettre de sir Oliver Mowat disant qu'il est physiquement et mentalement en état de remplir ses fonctions. Je ne veux pas élever de doute sur ce point, mais ce renseignement diffère absolument de ceux qui nous sont parvenus depuis quelque temps. Je rappellerai à la Chambre que sur cette question de la mise à la retraite nous pouvons nous appuyer sur une haute autorité médicale pour prétendre que la personne intéressée n'est pas toujours le meilleur juge de sa condition mentale ou physique. Je rappelle simplement ce fait sans vouloir insinuer que le renseignement fourni par l'honorable premier ministre n'est past exact.

M. CLARKE (Toronto-ouest) : En réponse à l'honorable député de York-est (M. Maclean) l'honorable premier ministre a prétendu qu'apres l'arrivée du parti libéral au pouvoir on avait permis à sir George Kirkpatrick d'occuper le poste de lieutenant-gouverneur, jusqu'à sa mort. Je crois que l'honorable premier ministre fait erreur et que sir George n'était plus lieutenant-gouverneur lorsqu'il est mort.

Le PREMIER MINISTRE : La commission de sir George Kirkpatrick expirait au mois de mai 1897 et son successeur a été nommé en novembre 1897.

M. CLARKE : Sir George est mort plusieurs mois après cela. Et d'ailleurs à cette époque la province d'Ontario ne passait pas par une crise comme elle en subit une actuellement.

La motion est renvoyée.

BILLS D'INTERET PRIVE.

COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE ET D'ESTACADES DE WINDING LEDGES.

M. COSTIGAN : Je propose que le bill (n° 26) pour ériger en corporation la Compagnie de force motrice et d'estacades de

Winding Ledges soit adopté en deuxième délibération et renvoyé devant le comité permanent des bills d'intérêt privé.

L'honorable M. HAGGART : Doit-il être envoyé devant le comité des bills d'intérêt privé ou devant celui des chemins de fer ?

M. l'ORATEUR : Il y a quelques années un bill semblable fut présenté concernant la Grand Falls Co., et il fut renvoyé devant le comité des bills d'intérêt privé. Je crois que cette procédure est conforme à l'article 59 du règlement qui dit que les bills concernant les chemins de fer, les canaux, les lignes télégraphiques, les ponts de chemins de fer ou sur les canaux iront devant le comité des chemins de fer, et les bills n'entrant pas dans une de ces catégories, iront devant le comité des bills d'intérêt privé. Le bill concernant la Grand Falls Co., a été présenté en blanc et encore en 1901, et chaque fois il fut renvoyé devant le comité des bills d'intérêt privé.

L'honorable M. HAGGART : Je puis me tromper, mais je crois me rappeler que ces bills ont été renvoyés devant le comité des chemins de fer.

M. l'ORATEUR: Non; j'ai fait des recherches et j'ai constaté qu'ils sont allés devant le comité des bills d'intérêt privé. La motion est adoptée et le bill est adopté en deuxième délibération et renvoyé devant le comité des bills d'intérêt privé.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET LAC SUPERIEUR.

M. MONK : Je propose que le bill (n° 66) pour ériger en corporation la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur soit adopté en deuxième délibération.

M. MARCIL : Je propose en amendement:

Que l'adoption en deuxième délibération du bill n° 36 pour ériger en corporation la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, soit renvoyée à six mois.

M. SPROULE : N'est-ce pas là une manière peu ordinaire de procéder ? Je ne me rappelle pas que la Chambre ait jamais refusé la deuxième lecture et le renvoi devant le comité des chemins de fer d'un bill concernant une compagnie de chemin de fer. Devant le comité, la discussion peut se faire beaucoup plus avantageusement que devant la Chambre où nous n'avons pas les renseignements nécessaires.

M. MARCIL : J'admets que le procédé sort de l'ordinaire. Je suis convaincu que la Chambre approuvera la démarche que je fais, quand elle aura entendue les explications que j'ai à donner.

M. MONK : J'ignorais que l'on dût s'opposer à la deuxième lecture de ce bill, et je demande que la question soit laissée en suspens jusqu'au retour de l'honorable député de Nicolet (M. Ball) qui est l'auteur du bill. Je ne suis pas en mesure de le discuter et je propose qu'il soit laissé en suspens.

M. SPROULE : Je propose que le débat soit ajourné.

M. MONK : Ne serait-il pas préférable de retirer ma motion ?

M. l'ORATEUR: L'ordre du jour a été appelé.

M. INGRAM : Je crois que la difficulté peut-être réglée, car le bill n'est pas imprimé en français et ne peut être lu.

M. l'ORATEUR : Cette objection est bien fondée et je déclare la motion contraire au règlement.

L'ordre du jour est suspendu.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—M. Champagne.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest. —M. McCreary.

Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie internationale d'outillage des chemins de fer.—M. Brock.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—M. Morrison.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta.—M. Scott.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—M. McCreary.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.—M. McCreary.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac.—M. McCool.

INTERPELLATIONS.

M. GAUVREAU (par M. Lemieux) :

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu une requête des capitaines des phares flottants de l'Ile-Rouge, l'Ile-Blanche et de la Traverse demandant une augmentation dans le montant de leur contrat pour l'entretien desdits phares flottants ?

Dans l'affirmative, est-ce l'intention du département de leur accorder ce qu'ils demandent et cela pendant la présente saison de navigation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : M. l'Orateur, en l'absence du ministre de la Marine, je puis dire que ces requêtes ont été reçues et que la question est à l'étude.

HOTEL DES POSTES A MONTREAL.

M. MONK :

1. Le gouvernement sait-il que l'édifice du bureau de poste de Montréal est devenu trop exigu pour les besoins du service ?

2. Le gouvernement se propose-il de remédier à état de choses ?

3. L'édifice sera-t-il agrandi au cours de la présente année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : M. l'Orateur, le ministère des Postes est parfaitement convaincu que l'hôtel des postes à Montréal est tout à fait insuffisant, et s'occupe actuellement des moyens à prendre pour remédier à cet état de choses.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—GARE BONAVENTURE.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il payé pour l'Intercolonial depuis le 30 juin dernier, quelque montant d'argent à la Compagnie du Grand Tronc, pour de meilleures facilités au terminus de la gare Bonaventure ?

2. Quel est le montant total de ces paiements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) :

1. Le gouvernement a payé une somme d'argent au chemin de fer du Grand Tronc depuis le 30 juin dernier, pour de plus grandes facilités au terminus de la gare Bonaventure, le tout sujet à une décision finale sur la responsabilité du ministère en vertu de l'arrangement conclu à cet effet.

2. Le montant total de ce paiement est de $274.67.

HOTELS DES POSTES DANS LES VILLES.

M. PUTTEE (par M. Sproule) :

Le relevé suivant des recettes et dépenses des bureaux de poste des villes est-il exact :

	1900-01. Recettes.	1901-02. Recettes.
Toronto	$481,479	$700,806
Montréal	374,941	491,351
Winnipeg	116,726	156,734
Hamilton	83,763	97,941
Ottawa	76,986	95,301
London	69,898	85,416
Halifax	58,433	89,443
Saint-Jean	54,893	65,382
Vancouver	52,589	57,300
Victoria	47,247	50,172
Québec	41,903	50,904

	Dépenses.	Facteurs.	Commis et messagers.
Toronto	$160,300	..	..
Montréal	150,672	..	..
Ottawa	65,375	49	52
Hamilton	57,229	47	35
London	36,133	36	17
Québec	35,864	34	23
Saint-Jean	35,841	25	26
Halifax	34,729	23	24
Winnipeg	33,243	21	22

M. SUTHERLAND.

Des conditions particulières sont-elles cause que le bureau de Winnipeg, qui vient en troisième lieu pour les recettes, figure au neuvième au chapitre des dépenses ? Dans l'affirmative quelles sont ces conditions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : L'état des recettes est exact, excepté que Montréal a rapporté $100 de moins que la somme citée pour 1901.

Le relevé concernant les dépenses est pour l'année 1901, et il est exact.

Les dépenses pour 1902, ainsi que le nombre des employés sont comme suit :

Villes	Dépenses.	Facteurs.	Commis, messagers et employés.
Toronto	$166,327	..	..
Montréal	153,826	..	..
Ottawa	63,789	49	60
Hamilton	58,340	44	35
London	37,022	34	21
Québec	35,864	33	24
Saint-Jean	35,960	23	27
Halifax	34,901	24	23
Winnipeg	36,752	30	45

On remarquera qu'en laissant de côté Toronto et Montréal, Winnipeg vient en troisième lieu sous le rapport du nombre des employés. Il est bon d'expliquer qu'à l'hôtel des postes à Ottawa on expédie gratuitement toute la besogne du gouvernement, et que les recettes de ce bureau ne représentent aucunement la quantité de travail qui s'y fait.

Hamilton est le principal centre de distribution dans l'ouest d'Ontario pour tout ce qui vient des Etats-Unis, et il s'y fait aussi beaucoup de travail qui n'est pas représenté dans le revenu.

A Winnipeg, le personnel est beaucoup moins ancien que dans d'autres villes plus vieilles où la plupart des employés ont atteint le salaire maximum de leurs classes respectives, de sorte que les salaires payés à Winnipeg, ne s'élèvent pas, dans l'ensemble, à un chiffre aussi élevé que dans d'autres bureaux.

TERRAINS DU C.P.R.—MANITOBA.

M. PUTTEE (par M. Sproule) :

Quel est le nombre total d'acres de terre dans la province du Manitoba en la possession de la Compagnie du chemin le fer du Pacifique Canadien et que cette dernière prétend être exempts de taxe aux termes du contrat de 1881 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Approximativement, 165,000 acres.

DIRECTEUR DE LA POSTE A WHITNEY PIER, N.-E.

M. BORDEN (Halifax) :

1. Quel est le salaire du directeur de la poste actuel de Whitney-Pier, comté de Cap-Breton ?

2. Quel était le salaire de son prédécesseur ?

3. A quelle distance de l'ancien emplacement, M. Carlin, l'ex-directeur de la poste, a-t-il transporté le bureau de poste de Whitney-Pier ?

4. Le gouvernement sait-il si le présent directeur de la poste dirige quelque autre exploitation dans l'édifice qui sert maintenant de bureau de poste à Whitney-Pier ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock):

1 et 2. L'ex-directeur de la poste recevait un salaire de $400 par année, plus une gratification de $40 pour le loyer ; la directrice actuelle est payée sur le même pied.

3. A un quart de mille.

4. Le département ne possède aucun renseignement sur ce point, si ce n'est une pétition reçue dernièrement et disant que Mme Gallivan y tient un débit de liqueurs.

COMMISSION—GARDE-BESTIAUX.

1. George Robertson, écr., M.P.P., de Saint-Jean, N.-B., a-t-il été nommé commissaire pour faire une enquête et un rapport sur les garde-bestiaux ?

2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quels appointements recevra-t-il pour ses services ?

3. Est-il encore employé pour cet objet, et pendant combien de temps ses services seront-ils requis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair): Oui; il a été nommé le 22 août 1902. Ses appointements sont de $5 par jour, et en plus une allocation raisonnable pour les dépenses de voyage. Il n'est pas actuellement employé à ce travail.

CANAL WELLAND—POUVOIR HYDRAULIQUE.

M. LANCASTER :

1. L'ingénieur a-t-il fait son rapport au sujet de la pétition de la chambre de commerce de Sainte-Catherine pour la concession, pour fins de force motrice, de 6,000 pieds cubes d'eau par minute provenant de l'ancien canal Welland, dont le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait mention le 26 mars 1902, tel que rapporté par les " Débats " de ladite année ?

2. Dans l'affirmative, quand ce rapport a-t-il été reçu ?

3. Dans la négative, pourquoi n'a-t-il pas été reçu ?

4. Le décret du conseil autorisant ladite concession a-t-il été promulgué ?

5. Dans l'affirmative, quand ?

6. Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair):

1. Nous n'avons pas reçu le rapport de l'ingénieur qui surveille les travaux, mais l'ingénieur en chef les a visités, a étudié la question et m'a rapporté varbalement que lorsque le barrage avec pertuis, à Port-Colborne, sera terminé on pourra affermer 6,000 pieds cubes par minute sans nuire à la navigation.

2. Ce rapport oral a été fait durant l'été dernier.

3. Il y est répondu par la réponse 2.

4. Non, le décret ministériel n'a pas été promulgué.

5. Réponse au n° 4.

6. Nous ne sommes pas encore arrivés à une décision.

GARDE-BESTIAUX—COMMISSION.

M. LENNOX :

1. La commission chargée de faire une enquête sur les garde-bestiaux a-t-elle adressé son rapport au gouvernement ?

2. Dans la négative, pourquoi ?

3. Dans l'affirmative, quand le rapport sera-t-il soumis à la Chambre ?

4. Si la commission a fait son rapport, mentionne-t-elle qu'elle a trouvé une garde-bestiaux convenable sous tous rapports ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. La commission concernant les garde-bestiaux n'a pas encore fait de rapport au gouvernement.

2. Parce qu'il y a encore un certain nombre de garde-bestiaux à essayer.

3. Réponse au n° 1.

4. Réponse au n° 1.

IMPORTATION DU CHARBON.

M. CLARKE :

Combien de tonnes de charbon dur et de charbun mou, respectivement, ont été importées dans la province de l'Ontario depuis le 30 juin 1901 jusqu'au 1er mars 1902 et depuis le 30 juin 1902 jusqu'au 1er mars 1903, et quelles sont les quantités de chaque espèce importées chacune desdites périodes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les quantités et les qualités de charbon importées dans la province d'Ontario sont données dans le relevé suivant:

	Du 3 juin 1901 au 1er mars 1902. Tonnes.	Du 30 juin 1902 au 1er mars 1903. Tonnes.
Charbon bitumineux ..	1,885,836	2,257,230
Poussière de charbon bitumineux..	279,067	336,789
Charbon anthracite.. ..	764,701	470,946

NOUVEAU BILL DE LA MILICE.

M. HUGHES (Victoria):

Quand le ministre de la Milice et de la Défense présentera-t-il le nouveau bill de la milice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: J'espère pouvoir le présenter dans quelques jours; probablement pas plus tard que la semaine prochaine.

RAPPORT DU GENERAL EN CHEF.

M. HUGHES (Victoria):

1. L'article paru dans la presse du Canada et de la Grande-Bretagne portant que le ministre

de la Milice et de la Défense avait refusé *in extenso* le rapport et les recommandations du général en chef, est-il fondé ?

2. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas publié intégralement le rapport de cet officier ?

3. Le ministre déposera-t-il sur le bureau de la Chambre la partie de ce rapport qui n'a pas été publiée, et que le ministre a déclaré ne pas vouloir publier, tel que le rapporte la presse ?

4. Dans la négative, quelle en est la raison ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE :

1. Il est faux qu'il existe un malentendu entre le général en chef et moi au sujet de la publication de son rapport, tel qu'il est actuellement publié dans le rapport annuel du ministère de la Milice pour l'exercice écoulé.

2. Le rapport annuel du général en chef a été publié en entier, comme partie du rapport du ministère de la Milice.

3. Ainsi qu'il est dit dans le rapport annuel du général, tel que publié, cet officier m'a fait à moi-même un autre rapport spécial. Nous n'avons pas l'intention de publier ce rapport.

4. Ce rapport non publié est d'une nature confidentielle, tout comme le rapport de la commission de la défense de 1898.

SERVICE POSTAL—ILE D'ORLEANS.

M. CASGRAIN (par M. Monk):

1. Au cours de l'hiver, combien de fois par semaine les malles sont-elles transportées entre l'île d'Orleans, dans le comté de Montmorency, et Québec, et entre cette dernière et l'île d'Orléans ?

2. Combien de fois par semaine, au cours de ladite saison, les malles sont-elles distribuées dans l'île ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de les faire distribuer plus fréquemment dans l'île ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Six fois par semaine entre Saint-Jean d'Orléans et Saint-François d'Orléans, ainsi qu'entre Beaulieu et Sainte-Famille, aller et retour.

2. La réponse n° 1 comprend celle-ci.

3. Un nouvel arrangement a été conclu le 1er février dernier, pour donner un service postal amélioré avec l'Ile d'Orleans. Il y avait un service quotidien en été, et semi-quotidien seulement en hiver, dans toutes les parties de l'île.

VENTES DE TERRES FEDERALES.

M. HUGHES (Victoria):

1. Combien a-t-on vendu de terres fédérales au cours des deux dernières années ?

2. Pour quelles fins ont-elles été vendues ? Est-ce pour l'exploitation minière ou agricole ou pour l'élevage des bestiaux ?

3. Où sont situées les terres agricoles et à pâturage qu'on a vendues ?

4. Quels sont les acquéreurs ?

5. Quel a été le produit de la vente, par acre ?

6. Le gouvernement est-il actuellement en négociations pour faire de nouvelles ventes ?

7. Reçoit-on des certificats payables en espèces sonnantes en paiement de ces terres ?

8. Quelles sont les conditions attachées à la vente de ces terres ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock):

1. 200,151 acres.

2. Exploitation minière, 52,493 acres ; exploitation agricole, 135,840 acres ; terres à pâturage, 11,818 acres ; totalité, 200,151 acres.

3. Au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest en général.

4. Les terres pour exploitation agricole ont été vendues aux colons, surtout dans les quarts de sections.

5. Les terres à pâturage se sont vendues $1.25 l'acre sous l'empire de la convention primitive, portant résiliation de baux de vingt ans et vente d'un dixième de ces terres au prix ci-haut mentionné : les terres pour exploitation agricole, $3 ; les terres à houille, avec droits de surface, $10 ; et la houille seule, $7.

6. Non.

7. Oui.

8. Nulles conditions, sauf lorsqu'il s'agit de terres vendues pour exploitation de la houille, dont une partie est sujette à un droit régalien de 10 cents la tonne de houille extraite.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC—LIGNE TRANSCONTINENTALE.

M. MONK :

1. Est-ce vrai, comme le bruit en a couru, que la Compagnie du Grand Tronc a conclu un arrangement avec le gouvernement, depuis la réunion du parlement, pour construire une ligne transcontinentale de North-Bay à Port-Simpson, moyennant une subvention de dix millions de dollars ?

2. Est-il vrai que quelques membres du gouvernement poussent la Compagnie du Grand Tronc à acheter le réseau du syndicat Mann-Mackenzie et que cette compagnie demande une forte subvention en terres comme condition de l'achat projeté ?

3. Le gouvernement a-t-il conclu quelque arrangement au sujet de la construction de ladite ligne transcontinentale ?

4. Pour quel motif le gouvernement retarde-t-il de soumettre à la Chambre la mesure relative à cette ligne nouvelle mentionnée dans le discours du Trône ?

5. Est-il vrai qu'un manque d'entente dans le cabinet est la seule cause de ce retard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair):

1. Je ne sache pas que pareille rumeur ait cours. Si, toutefois, elle a cours, elle est dénuée de fondement.

2. De fait, les membres du cabinet ne poussent nullement la Compagnie du Grand Tronc à acheter le réseau de MM. McKenzie et Mann, et la Compagnie du Grand Tronc ne demande point une forte subvention en terres, comme condition de cet achat.

3. Non.

4. Le discours du Trône ne fait nulle mention de la ligne transcontinentale du Grand Tronc, et il n'y a aucun retard à ce sujet.

5. Cette question n'est point pertinente.

Quelques VOIX : Très bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et cette question fut-elle pertinente, voici ce que serait la réponse : cette assertion est tout à fait dénuée de fondement.

BUREAU DE POSTE DE WOODSTOCK, N.-B.

M. HALE, par M. Borden (Halifax) :

1. A-t-on demandé des soumissions pour réparations au bureau de poste de Woodstock, N.-B., et pour la construction d'un nouveau mur de soutènement pour ledit bureau ?

2. Quels sont les soumissionnaires et quel est le montant stipulé dans chaque soumission ?

3. L'entrepreneur a-t-il fini de construire le mur de soutènement et a-t-il été payé par le gouvernement pour ces travaux, et dans ce cas, combien a-t-il reçu ?

4. Les réparations du bureau de poste sont-elles terminées, et dans l'affirmative, l'entrepreneur a-t-il été payé, et quel montant a-t-il reçu ?

5. Si ces réparations ne sont pas terminées, quand le seront-elles ?

6. Si le nouveau mur de soutènement n'est pas terminé, quand le sera-t-il ?

Le MINISTRE DE TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. Sutherland) :

1. Oui, dans les deux cas.

2. Pour le mur de soutènement, J. S. Leighton, $2,280 et A. Brown, $2,476.50. Pour les réparations : Ferris frères, drain et plombage, $177.55; A. E. Jones, $165; A. W. Fields, réparations, planchéiage, etc., $652,-79.

3. Non; le mur n'est pas encore terminé.

4. Oui, conformément aux soumissions ci-haut.

5. Les réparations sont terminées.

6. Le mur de soutènement sera terminé d'ici à quelques semaines.

CHEMIN DE FER TRANS-CANADA.

L'honorable J. ISRAEL TARTE : Je demande :

Copie de toutes pétitions, correspondence, rapports et arrêtés du conseil, touchant le projet du chemin de fer Transcanadien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je dois informer l'honorable député qu'il n'existe point de rapports sur la question ni d'arrêtés du conseil. La Compagnie du chemin de fer Transcanadien nous a transmis une pétition. Nous ferons le dépôt des documents qui sont en notre possession.

La motion est adoptée.

CHEMINS A BARRIERES SUR L'ILE DE MONTREAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande :

Un ordre de la Chambre pour un état indiquant le montant dû par la commission des chemins à barrières de Montréal au gouvernement du Canada :—

a. Pour capital ;

b. Pour intérêt accumulé depuis 1896.

Cette proposition se rapporte aux affaires de la commission des chemins à barrières de Montréal, et mon but est d'obtenir un état indiquant le montant total des obligations ou débentures actuellement entre les mains du gouvernement fédéral, plus le montant dû par cette commission ou ce corps administratif pour intérêts accrus depuis 1896.

J'ai déjà, à plusieurs reprises, soulevé devant cette Chambre la question de l'administration des affaires de la commission des chemins à barrières sur l'île de Montréal. C'est là une question qui intéresse au plus haut degré non seulement les citoyens de la populeuse cité de Montréal, mais aussi les cultivateurs, les jardiniers, en un mot toutes les personnes qui demeurent dans les comtés avoisinant cette cité. Chaque fois que j'ai soulevé cette question, on a voulu éviter de prendre la responsabilité qui, dans mon opinion, incombe au gouvernement, en alléguant que la commission des chemins à barrières de Montréal est un corps administratif créé et régi par une loi provinciale, que le gouvernement de la province de Québec a, en vertu de la constitution, le contrôle de tous les corps administratifs et municipaux relevant de la juridiction provinciale, et que, par conséquent, le gouvernement fédéral ou le ministre des Finances ne pouvait intervenir comme je le désirais et l'en priais. En effet, mon but en amenant de nouveau la question devant cette Chambre, est d'obtenir l'intervention du gouvernement fédéral de façon à remédier à un état de choses devenu absolument intolérable.

Il est vrai que le gouvernement fédéral n'a pas un contrôle direct sur cette commission qui est régie par une loi provinciale et qui, par là-même, relève du pouvoir provincial, mais les circonstances sont telles, comme j'ai eu l'occasion de le dire devant cette Chambre, que le gouvernement du Canada peut mieux qu'aucun autre pouvoir, user de son influence pour corriger l'état de choses défectueux qui existe dans cette commission. Ainsi, d'après la loi qui régit la commission des chemins à barrières de Montréal, les porteurs d'obligations ont le pouvoir de nommer trois représentants qui siègent dans ce corps avec les deux représentants nommés par le gouvernement provincial. Les porteurs de débentures ont donc le contrôle effectif et absolu des décisions de cette commission puisqu'ils y ont la majorité d'une voix. Or, dans l'espèce qui nous occupe, les obligations de cette commission sont entre les mains du pouvoir fédéral, lequel par l'entremise d'un fonctionnaire du département des Finances procède à la nomination des trois représentants agissant dans la commission comme mandataires des porteurs d'obligations.

Nous savons que ces trois représentants, qui sont les mandataires des porteurs de débentures, lesquelles débentures sont toutes entre les mains du pouvoir fédéral; nous savons, dis-je, que le pouvoir fédéral peut effectivement contrôler les actes de ces trois représentants. Or, qu'arrive-t-il ? J'ai déjà signalé devant cette Chambre la grave lacune que l'on trouve dans la loi qui régit cette commission de barrières. Il est urgent, si nous voulons avoir, dans le voisinage de la ville de Montréal, des chemins convenables, que cette loi, passée il y a un demi-siècle, qui n'est pas du tout en harmonie avec les idées administratives d'aujourd'hui, il est essentiel que cette loi soit changée; et pour cela, il suffit que le gouvernement fédéral, porteur de la presque totalité de la dette de cette commission, donne instructions à ses mandataires dans cette commission, de voir à ce qu'une loi convenable, amendant la loi qui régit la commission, soit passée par la législature de Québec. Si cela n'est pas fait, il est certain que la législature de la province, de son propre mouvement, ne prendra pas l'initiative de ces réformes. Je dirai plus, quand bien même le gouvernement provincial prendrait cette initiative, les trois membres de la commission qui représentent, dans les circonstances actuelles, le gouvernement fédéral, peuvent, je ne dirai pas absolument, mais effectivement s'opposer à ces amendements, amendements dont nous avons absolument besoin.

Nous voulons d'abord que les séances de la commission soient ouvertes au public. Tout le monde sur l'île de Montréal, tous les cultivateurs qui se rendent au marché, tous ceux qui ont affaire à sortir de la ville et à circuler dans les grandes artères qui entourent les approches de la ville, tous se plaignent de ce que les séances ne sont pas publiques, ne sont pas tenues comme les séances des conseils municipaux ou de la commission des écoles, enfin comme toutes les réunions des corps qui ont l'administration de la chose publique. Voilà un amendement qui s'impose.

Nous demandons de plus que la commission des barrières soit obligée de publier tous les ans un état détaillé de ses opérations financières pendant l'année, afin que nous sachions le revenu de chaque barrière et le revenu total de cette corporation. Nous voulons savoir la manière dont les revenus sont employés pour l'amélioration des voies publiques sous son contrôle. Nous voulons que la loi soit changée de telle façon que les travaux qui se font sur les chemins soient donnés à l'enchère publique, après demande de soumissions. Nous savons que l'on paye trop cher pour ces travaux-là; que les contrats pour la fourniture de la pierre sont donnés à des prix exorbitants. A tout événement, nous voulons connaître annuellement comment cette somme, qui dépasse $75,000, est dépensée. Nous avons d'autant plus droit de le savoir que ces chemins sont

mal entretenus et qu'il y a lieu de croire que les deniers perçus ne sont pas employés comme ils devraient l'être.

Nous voudrions de plus que les maires des municipalités avoisinant la ville de Montréal, ainsi que le maire de Montréal lui-même, fassent partie de la commission des barrières. Nous voulons qu'il y ait dans ce contrôle de nos chemins publics un élément électif. Les échevins sont élus, les conseillers municipaux, les commissaires d'écoles le sont également. Comment se fait-il que dans cette commission si importante, qui a l'administration des chemins avoisinant la ville de Montréal, il n'y a pas quelqu'un d'élu par les contribuables, représentant ceux qui fournissent cette somme considérable qu'encaisse annuellement la commission des barrières ? Voilà les améliorations dans la loi qui sont absolument nécessaires, comme point de départ, et sans lesquelles la commission des barrières sera toujours blâmée pour l'état de nos chemins. Il faut que le gouvernement fédéral, s'il a à cœur les intérêts des cultivateurs de cette région, intervienne et fasse comprendre à ses représentants dans le bureau de direction, que ces amendements-là sont demandés par le public et qu'il est de leur devoir de les obtenir des autorités compétentes.

Maintenant, dans le comté de Jacques-Cartier, il y a un grand nombre de laitiers, de cultivateurs et de jardiniers qui viennent presque tous les jours et quelques-uns deux fois par jour, à Montréal. On se plaint avec beaucoup de raison de l'état de la grande route qui conduit de la Côte des Neiges jusqu'à Cartierville. Le revenu des barrières est considérable. Pourquoi ce chemin, qui est parcouru par un grand nombre de cultivateurs et autres personnes se promenant la semaine et le dimanche, qui se rendent à la Côte-des-Neiges en passant par Saint-Laurent, pourquoi, dis-je, est-ce la partie la plus négligée des chemins sous le contrôle de la commission ? Pourquoi d'autres voies moins fréquentées sont-elles entretenues, non pas parfaitement, car nos chemins sont mal entretenus en général, mais pourquoi sont-elles dans un meilleur état que ce chemin qui conduit de Montréal à Saint-Laurent ? Si nous avions une loi raisonnable, par exemple, si la loi obligeait la commission à mettre devant le public tous les ans un compte détaillé de ses opérations, nous trouverions là les sources de revenu de ce corps; nous pourrions constater comment la commission règle ses dépenses. Aussi l'état dans lequel se trouve ce chemin exaspère-t-il les contribuables de toutes les paroisses qui sont obligés de prendre ce chemin pour aller à Montréal et de payer les barrières.

J'attire tout particulièrement l'attention de l'honorable ministre des Finances sur l'état du chemin conduisant à Saint-Laurent, non seulement parce que les cultivateurs qui résident dans le voisinage ont raison de se plaindre, mais aussi parce que les gens de Montréal, qui sont obligés d'aller dans ces

localités, souffrent de ce que ce chemin est absolument impassable. Je désire donner un exemple de l'étrange façon avec laquelle on administre les affaires de cette commission. Il y a dans le comté de Jacques-Cartier, dans la paroisse Notre-Dame-de-Grâces, située près du canal Lachine, un petit village appelé Turcot, qui est habité par des ouvriers qui, pour gagner leur vie, sont obligés de venir à Saint-Henri, à Sainte-Cunégonde et à Montréal.

En général, ces gens ne peuvent gagner leur vie dans le village même. Or, il y a autour du village Turcot, que l'honorable premier ministre connaît sans doute, une sorte de fortification sous forme de barrières érigée par la commission, et qui empêche ces gens de sortir pour vaquer à leurs occupations. Les habitants de Turcot, pour entrer à Montréal, en partant du village, ou pour venir au village, en partant de Montréal, ne parcourent qu'une très petite distance sur le chemin entretenu par la commission. Cependant il leur faut payer tout de même pour cette distance presque insignifiante. Ils ne peuvent sortir de chez eux pour aller à Montréal, à Saint-Henri ou à Sainte-Cunégonde, sans payer les barrières. C'est là un abus que je signale à l'honorable ministre des Finances. Il a le droit et le pouvoir de donner instruction à ses représentants dans la commission, à ceux qui sont ses mandataires comme porteur des obligations, de mettre fin à cette criante injustice dont les gens du village Turcot sont les victimes. Je demande au gouvernement, s'il s'intéresse au sort de ceux qui sont obligés de se servir de ce chemin, de remédier à l'état de choses existant, et aussi d'intervenir pour faire cesser l'injustice dont souffrent ceux qui demeurent dans le village Turcot.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, il n'y a aucune objection à ce que les documents demandés par mon honorable ami soient déposés sur le bureau de la Chambre; ils le seront incessamment. Je dois faire remarquer à mon honorable ami que je ne crois pas que le gouvernement fédéral ait toute la responsabilité qu'il veut bien lui mettre sur les épaules. A tout événement, si le gouvernement avait cette responsabilité, je dois dire à l'honorable député que je ne serais pas prêt à discuter les griefs qu'il vient d'énumérer. Il a l'avantage de connaître les localités bien mieux que moi et d'être au fait de toutes les objections qui peuvent exister sur l'administration des chemins à barrières.

Le gouvernement fera connaître aux syndics ou commissaires, qui représentent les porteurs de débentures, les griefs qui ont été signalés aujourd'hui. Nous tâcherons de nous renseigner afin de pouvoir les discuter en temps et lieu, lorsque les papiers seront déposés, et que l'honorable député ramènera la question devant la Chambre.

La motion est adoptée.

FOURNITURES DE FOIN ET D'AVOINE ACHETEES POUR LE COMPTE DU GOUVERNEMENT IMPERIAL.

M. MONK demande :

1. Le montant total payé par le gouvernement canadien pour le foin et l'avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial pour être expédiés dans le Sud-africain en 1900, 1901 et 1902 ;
2. Les noms des vendeurs ;
3. Les prix auxquels ces produits ont été fournis par chacun desdits vendeurs ;
4. Le montant total payé à chacun des vendeurs pour le foin et pour l'avoine, respectivement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable député a déjà posé une question du même genre, dans cette Chambre, il y a un an passé. Le ministre de l'Agriculture lui a alors répondu que cette affaire ne concernait que le gouvernement impérial, que le gouvernement canadien n'avait pas déboursé un seul dollar pour l'achat de ces approvisionnements, et qu'il était, par conséquent, incapable de fournir le renseignement demandé. Nous sommes obligés de faire la même réponse aujourd'hui. Les ministres sont tenus de rendre compte à la Chambre de tout l'argent provenant du trésor public canadien qu'ils peuvent avoir dépensé, et le parlement a droit d'obtenir tous les renseignements possibles à ce sujet, mais il s'agit ici de dépenses faites au nom du gouvernement impérial et pour lesquelles ce gouvernement n'a aucun compte à rendre à cette Chambre.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Il s'agit de produits exportés du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'indiquons jamais la quantité de produits expédiés par une personne en particulier. Les rapports indiquent le chiffre des exportations en général, mais si l'honorable député veut obtenir un état des exportations dans ce cas particulier, qu'il s'adresse au ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson). La motion actuelle ne parle pas d'exportations, elle se rapporte à une dépense de deniers publics. S'il s'agissait des deniers publics du Canada, la motion de l'honorable député aurait sa raison d'être et nous serions tenus de fournir un état indiquant de quelle manière il a été dépensé. Mais comme c'était de l'argent appartenant au gouvernement impérial, dépensé par l'entremise d'un ministre de la Couronne, à la demande du gouvernement anglais—demande à laquelle on a accédé avec le plus grand plaisir—le gouvernement canadien n'a rien à y voir. La question trouverait certainement sa place dans le parlement anglais, mais non dans cette Chambre. J'espère donc que mon honorable ami va comprendre toute la justesse de ces remarques et n'insistera pas pour faire adopter sa motion.

M. CLARKE : Qui a donné les ordres pour l'emploi de cet argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le gouvernement impérial qui fournissait l'argent et les achats ont été faits, en grande partie, par l'entremise du ministre de l'Agriculture. Les autorités impériales ont demandé à notre collègue de leur aider et c'est elles qui ont fourni l'argent.

M. CLARKE : Dans ce cas, il n'existe aucune raison pour empêcher le ministre de l'Agriculture de nous donner tous les renseignements demandés.

M. MACLEAN (York-est) : L'honorable ministre me paraît avoir émis une nouvelle doctrine sur la responsibilité du gouvernement dans l'administration des affaires publiques. Je considère qu'un ministre est tenu de rendre compte de tout ce qu'il fait en cette qualité, et je ne laisserai pas passer cette infraction, ou plutôt cette innovation dans la doctrine parlementaire de la responsabilité du gouvernement, sans protester vivement. On pourrait peut-être trouver une raison valable pour justifier ce refus de fournir le renseignement demandé, mais celle que l'on invoque est insuffisante.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de l'Agriculture a agi dans toute cette affaire en sa qualité de ministre de la Couronne, ou en sa qualité personnelle. A-t-il conduit toute cette opération en sa qualité personnelle, fournissant ses propres employés, et comme s'il se fut agi d'une affaire personnelle entre lui et le gouvernement impérial ? S'il en est ainsi, nous n'insisterons pas sur la motion. Mais si, au contraire, il a fait la chose en sa qualité de ministre de la Couronne, et parce qu'il occupait la position de ministre de l'Agriculture, nous ne voyons aucune raison pour que tous les renseignements demandés ne soient pas déposés sur le bureau de la Chambre. Le ministre des Finances n'a fait valoir aucune raison valable pour justifier son refus. Si je comprends bien, le ministre de l'Agriculture a agi dans toute cette affaire en sa qualité officielle, pour le compte et au nom du gouvernement impérial, se servant des employés sous sa juridiction, qui sont payés à même les revenus du pays, et je ne puis vraiment pas comprendre quelle raison on peut avoir de refuser de fournir les renseignements demandés. Ces renseignements ne peuvent nuire en aucune manière aux intérêts du gouvernement impérial; ils sont en la possession du gouvernement et la Chambre devrait les connaître.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis admettre un seul instant que, parce que le gouvernement a fourni les services de quelques-uns de ses employés au gouvernement anglais, il soit tenu de produire tous les documents se rapportant aux opérations qui ont eu lieu et pour lesquelles on s'est toujours servi de l'argent fourni par les autorités impériales. L'argent ainsi dépensé ne provenait pas du trésor canadien, et il n'existe aucune raison de venir demander au gouvernement de rendre compte de cette dépense.

M. BORDEN (Halifax) : Sur quel principe peut-on se baser pour employer à des services de cette nature des fonctionnaires payés par le peuple, puis refuser aux représentants de ce denier les renseignements dont ils peuvent avoir besoin à ce sujet. En supposant que ce principe serait reconnu, qu'est-ce qui empêcherait le gouvernement d'agir au nom des gouvernements américains, français, allemand ou de n'importe quel autre pays, et de refuser ensuite de fournir le moindre renseignement sur ces opérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au meilleur de ma connaissance et de ma croyance, toutes ces opérations n'ont rien coûté au peuple canadien. Aucun employé additionnel n'a été nécessaire, et quand les services de quelques-uns d'entre eux ont été requis, leurs dépenses ont été payées par le gouvernement impérial. Si nous prêtons les bons offices d'un fonctionnaire canadien aux autorités impériales, quand elles les requièrent, je ne puis admettre que par ce seul fait nous devenons responsables vis-à-vis de cette Chambre de toute dépense encourue et payée à ce sujet avec l'argent du gouvernement anglais.

M. HUGHES : L'honneur du Canada est en jeu. Il y a de véritables scandales qui se rattachent à ces achats de chevaux, d'avoine et de foin. Je tiens à ce que l'honorable ministre sache que lorsque le gouvernement donne des instructions aux fonctionnaires payés par le peuple, ce dernier se propose de savoir ce qu'ils ont fait. J'espère que le premier ministre va nous traiter un peu moins cavalièrement et nous fournir les renseignements demandés en particulier sur ces chevaux qui ont été payés $40 et revendus $150.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami de Victoria (M. Hughes) ferait bien de surveiller ses expressions et de se servir d'un langage plus parlementaire.

M. HUGHES (Victoria) : Je prends toute la responsabilité de mes paroles, et je suis prêt à en faire la preuve devant un comité, si le gouvernement veut bien me l'accorder.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député a des accusations à porter, il doit savoir quels moyens prendre pour y arriver. Ce n'est pas de cette manière que l'on porte une accusation.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable directeur général des Postes serait-il disposé à soumettre l'affaire à un comité de la Chambre ou à une commission d'enquête ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait ce qu'il a à faire, s'il

a des accusations à formuler, et s'il en a, il est de son devoir de les faire connaître. Bien que l'argent dépensé ne fût pas celui du Canada, mais celui du gouvernement impérial, cependant, s'il a des accusations à porter, s'il croit pouvoir établir des scandales, son devoir est de formuler ces accusations, et il n'aurait pas dû tarder aussi longtemps à le faire. Il ne peut s'attendre à ce que le gouvernement tienne compte des paroles en l'air prononcées dans cette Chambre. Il n'est pas à ma connaissance qu'aucune accusation ait été formulée, et l'honorable député n'a pas le droit de parler comme il vient de le faire. Je suis bien certain que toutes ces opérations ont été conduites honnêtement et d'une manière satisfaisante. Nous n'avons reçu aucune plainte de la part du gouvernement impérial, et nous ne voyons, par conséquent, aucune raison pouvant justifier la Chambre de faire une enquête sur des dépenses qui ne nous regardent pas.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir si l'honorable directeur général des Postes serait disposé ou non à soumettre ces comptes à l'étude du comité des comptes publics, comme cela devrait se faire, s'ils s'agissait de dépenses encourues par le gouvernement canadien ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certainement que non. L'honorable député (M. Hughes) n'a aucune raison de parler comme il l'a fait. Le devoir du comité des comptes publics consiste à s'occuper des dépenses encourues par ce gouvernement, il n'a rien à faire avec l'emploi d'argent provenant du gouvernement impérial. Mais si l'honorable député, ou n'importe quelle autre personne, sont disposés à formuler des accusations affirmant que le gouvernement s'est conduit comme on veut le laisser entendre dans cette affaire, ils pourront obtenir toutes les enquêtes nécessaires—mais pas auparavant.

M. SPROULE : La rumeur publique persistante—

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! oh !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont des rumeurs !

M. SPROULE : Mon intention bien arrêtée est de me prévaloir de mon droit de m'exprimer comme bon me semblera dans cette Chambre, sans m'occuper du directeur général des Postes ou du premier ministre, tant que je n'enfreindrai pas les r(glements. Je dis donc que ces rumeurs qui circulent actuellement dans le public nous font désirer d'obtenir ce renseignement, afin de savoir si elles sont ou non bien fondées. Mon intention, en prenant la parole, était surtout de poser une question au ministre des Finances. Puisque c'est maintenant l'attitude que l'on prend sur cette question, comment se fait-il que l'on a fourni le renseignement demandé relativement aux prix payés pour les chevaux du contingent canadien ? Ce renseignement a été demandé et fourni.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que——

M. SPROULE : Il ne peut y avoir d'erreur sur ce point, car c'est moi-même qui ai posé la question et l'on m'a fourni le renseignement. Je parle donc en connaissance de cause. Si le gouvernement pouvait nous renseigner relativement aux achats de chevaux, pourquoi ne le pouvait-il pas quant aux achats d'avoine ? Et en supposant que ce renseignement serait refusé, comment le gouvernement impérial pourra-t-il savoir si cet argent a été dépensé convenablement ou non ? Il me semble qu'il s'agit là d'une chose qu'il est très important de connaître, car notre gouvernement, comme nos fonctionnaires publics, agissant pour le compte et au nom de quelqu'un. Nous les avons payés pour le temps qu'ils ont consacré à cet ouvrage; et nous avons droit de savoir en quoi ce service consistait et comment il a été fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me souviens pas de la question à laquelle l'honorable député (M. Sproule) veut faire allusion. Mais si le renseignement dont il parle a été fourni, je suis obligé de croire que ces chevaux avaient dû être achetés avec l'argent du peuple canadien. Il y a eu des dépenses de cette nature de faites par le gouvernement canadien et qui en a été remboursé par les autorités impériales. Quand l'opération a été faite par l'entremise du gouvernement canadien, avec l'argent provenant du trésor public, il était absolument nécessaire de fournir tous les renseignements s'y rapportant. Quant aux achats de chevaux, le parlement impérial, ou une commission nommée par ce parlement, a fait une enquête complète sur cette question, et je suis bien sûr que si l'on avait eu quelque raison de soupçonner qu'il se fut commis des irrégularités dans l'achat des chevaux canadiens, que l'on s'en serait occupé aussi bien que du reste. Mais nous établissons une distinction entre les dépenses d'argent provenant du trésor public canadien, dont nous sommes responsables, et les dépenses d'argent provenant du peuple anglais, pour lesquelles le gouvernement impérial est responsable. Il est certain que les membres du parlement impérial seraient heureux d'obtenir des renseignements qui leur permettraient de faire une enquête sur ce point.

M. SPROULE : Est-ce que cette avoine n'a pas été payée au moyen de chèques provenant du gouvernement fédéral, dont le montant lui fut plus tard remboursé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis fournir de renseignements que sur ce qui passe par mon ministère. Je crois que l'argent fourni par le gouvernement impérial a été placé au crédit de ceux qui s'oc-

cupaient de ces opérations, et en particulier au crédit de l'honorable M. Fisher. Je ne crois pas que ces achats aient été payés au moyen de chèques du ministère. C'est dans ces conditions que le ministre de l'Agriculture et ses employés ont accordé leur concours au gouvernement impérial.

M. INGRAM: Est-ce que le ministère de l'Agriculture a fourni aux autorités impériales les renseignements qui sont en sa possession concernant cette affaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes renseignements personnels ne me permettent pas de répondre à l'honorable député. Mais je n'ai pas le moindre doute que tous ces renseignements, ainsi qu'une foule d'autres, ont dû leur être fournis. Ils ont des employés spéciaux chargés de vérifier ces comptes, et je suis bien certain que tous les détails possibles ont dû être fournis au gouvernement impérial.

M. INGRAM : J'aimerais à savoir si le gouvernement canadien a été informé par les officiers de l'armée impériale dans le Sud-africain, que l'on a laissé souffrir de la faim, les chevaux achetés au Canada, au port de débarquement en Afrique. Je considère que le gouvernement devrait insister auprès des autorités impériales, afin de faire faire une enquête sur la manière dont ces chevaux ont été traités. Si les rumeurs qui ont circulé sont fondées, c'est une véritable honte pour les autorités impériales, que d'avoir permis de laisser ces animaux presque mourir de faim avant de les employer au service pour lequel ils étaient destinés dans le Sud-africain. En outre, par leur incurie, elles mettaient en danger la vie de ceux qui étaient appelés à les monter. Cette seule raison devrait être suffisante pour justifier une enquête.

M. LENNOX : Si je comprends bien la question, le gouvernement impérial a demandé au gouvernement canadien, par l'entremise du ministre de l'Agriculture, de le représenter et d'agir pour lui. On s'est adressé à l'honorable M. Fisher uniquement parce qu'il occupait la position de ministre de l'Agriculture dans le gouvernement du Canada. Il fut bien compris à cette époque—la chose a été affirmée et personne ne l'a contredite—que le gouvernement canadien agissait en qualité d'agent du gouvernement impérial, par l'entremise du ministre de l'Agriculture. On prétend maintenant que l'argent ainsi dépensé était l'argent du gouvernement impérial. Mais l'honneur du parlement et du peuple canadien n'était-il pas engagé et ne devrait-on pas voir à ce que ce dépôt qui nous était confié fut convenablement administré ? Dans quelle position nous serions-nous trouvés, si des actes de malhonnêteté avaient été commis dans ces transactions, et s'il se fut présenté quelque chose de nature à jeter du discrédit sur le peuple de ce pays ? Aujourd'hui, on laisse entendre—presque ouvertement—que, si cela n'a pas eu lieu, dans tous les cas, il existe des motifs sérieux de croire que des renseignements additionnels devraient être fournis à ce sujet.

Je crois que le gouvernement est sur le point de commettre une nouvelle bévue. Ses membres peuvent sans doute prétendre que nous ne possédons aucune preuve qu'ils ont déjà commis une erreur antérieure. Mais en traitant l'opposition, et par le fait même le peuple de ce pays, aussi cavalièrement qu'il l'a fait cet après-midi, le gouvernement commet une faute. S'il y a quelqu'un sur qui le peuple compte pour s'enquérir des faits concernant les questions de cette nature c'est bien sur les membres de l'opposition dans la Chambre des communes, quel que soit le parti qu'elle représentente. On ne doit pas s'attendre à ce que les membres du parti au pouvoir fassent beaucoup de zèle à cet effet. C'est donc sur le zèle de l'opposition que le peuple compte. Je dis donc que le ministre des Finances et le chef du gouvernement n'ont pas traité l'opposition, et, par conséquent, le peuple de ce pays, avec toute la courtoisie dont ils auraient dû faire preuve dans cette circonstance. Je suis bien prêt à écouter, et il me ferait plaisir d'entendre invoquer quelques bonnes raisons pour justifier l'attitude qu'ils ont prise et leur refus de fournir les renseignements demandés, mais je dois dire que jusqu'à présent ils ont complètement failli à la tâche. S'il existe une raison valable, c'est au gouvernement à la faire connaître. Tant qu'il ne l'aura pas fait, je déclare hautement que j'ai droit d'obtenir le renseignement qui a été demandé, et j'entends persévérer dans cette attitude.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'attitude seule du gouvernement est de nature à faire croire à un désir de sa part d'empêcher la lumière de se faire sur des faits qui, dans des circonstances ordinaires, seraient rendus publics s'il n'y avait rien à cacher. D'ailleurs, l'honorable premier ministre semble avoir renoncé à ce moyen de défense, car après avoir déclaré que le gouvernement n'avait aucune responsabilité dans l'emploi de cet argent, il ajoute que si des accusations sont formulées, tous les documents seront apportés. Si l'attitude prise par le gouvernement est la bonne, en quoi des accusations régulièrement formulées pourraient-elles la modifier ? Il pourrait tout aussi bien répondre : Nous n'avons pas de compte à rendre au parlement canadien concernant l'emploi de cet argent ; nous n'en sommes responsables qu'au gouvernement impérial. Les bruits ont couru—j'admets que cela ne suffit pas pour instituer une enquête—que des tireurs de ficelles libéraux ont retiré de ces transactions plus que leur part légitime, et que le gouvernement anglais qui a payé cet argent par l'entremise du gouvernement canadien a été volé de sommes considérables. On a dit que cet argent, au lieu d'être em-

ployé à acheter du foin et de l'avoine pour les chevaux, avait servi à acheter du fourrage pour attirer des partisans au gouvernement.

J'admets franchement que ces rumeurs ne nous donnent pas le droit d'exiger la nomination d'une commission chargée d'instituer une enquête, mais je prétends qu'il est du devoir de ce parlement de faire cesser ces rumeurs, de prendre connaissance de ce qui s'est réellement passé, pour savoir combien de tonnes de foin il a acheté avec cet argent, afin que le pays soit en état de juger si le gouvernement canadien s'est bien ou mal conduit dans cette affaire.

Les dépenses faites par l'entremise du ministre de l'Agriculture ou autres fonctionnaires de l'Etat regardent le parlement, qu'il s'agisse ou non de notre argent. Supposons que le Canada ait voté une certaine somme, comme cela s'est déjà fait sous les anciens parlements, avant la Confédération, pour un but spécial, et que l'emploi en ait été confié à la Chambre des communes en Angleterre, comme, par exemple, une gratification aux familles des soldats morts en Crimée. Si des milliers de louis sterlings avaient été envoyés au gouvernement anglais pour être distribués à ces familles, croit-on que le gouvernement anglais hésiterait à rendre compte à la Chambre des communes de l'usage qu'il aurait fait de cet argent, afin que nous sachions que notre argent est allé à ceux auxquels il était destiné ?

Cette question affecte notre honneur national et celui du gouvernement. Le seul fait de refuser de donner des explications qui ne nuiraient à personne si tout s'est bien passé, le seul fait de recourir à des faux-fuyants, sous prétexte qu'il s'agit de l'argent de l'Angleteere et non du nôtre, suffit à créer l'impression qu'il y avait plus que de simples rumeurs dans les bruits qui ont couru et que cet argent n'a pas été honnêtement employé.

Le gouvernement se doit à lui-même et au pays de fournir un état complet et détaillé des sommes qu'il a reçues, des produits qu'il a achetés—cet état sera facile à établir, s'il n'y a rien de louche—et alors nous pourrons en tirer nos conclusions. Si le gouvernement a payé le double du prix, il donnera lieu à des soupçons, mais s'il n'a payé que des prix raisonnables, il s'en tirera les mains nettes.

Le gouvernement prend une étrange attitude dont personne ne lui sera reconnaissant, car le gouvernement impérial n'a rien à cacher dans cette affaire. N'est-il pas extraordinaire, en effet, d'entendre le gouvernement nous répondre : Nous n'avons pas de compte à rendre au parlement de ce pays, parce que ce n'est pas son argent que nous avons dépensé dans cette affaire.

Cet argent a été dépensé par des fonctionnaires officiels de ce pays, c'est à ce titre qu'il leur a été confié et nous avons le droit de leur en demander compte. Nous avons le droit de savoir si, comme serviteurs du parlement et de l'Etat, ils se sont acquittés de la mission qui leur était confiée, non seulement honnêtement, mais avec zèle et intelligence.

Je répète que l'attitude du gouvernement tend à confirmer les rumeurs dont j'ai parlé, et à créer l'impression qu'en refusant de dire combien il a reçu d'argent et à qui il l'a payé, il obéit à des motifs qui ne sont pas ceux qui se recommandent d'une bonne administration. Cette attitude du gouvernement devient encore plus répréhensible quand le premier ministre vient nous dire : Nous n'avons pas de compte à vous rendre, mais si vous nous accusez d'avoir fait un usage malhonnête de cet argent, nous vous fournirons tous les renseignements nécessaires.

Le parlement ne devrait pas être mis dans une pareille obligation. Si le gouvernement, mis en présence d'un accusation directe, relativement à l'usage qu'il a fait de l'argent du peuple anglais, se reconnait responsable de ses actes à ce parlement, il doit être également responsable de tout argent qui lui est passé par les mains. Il est évident que, d'une manière ou d'une autre, on doit retrouver la trace de cet argent dans les livres et les comptes du gouvernement. On n'osera pás prétendre que des centaines de milliers de louis sterlings, ou des centaines de milliers de dollars ont pu être envoyés à un des ministères du Canada sans qu'il en soit fait mention dans les comptes publics. Ces sommes sont nécessairement entrées quelque part, sans cela comment saurait-on s'expliquer que le ministre de l'Agriculture a été chargé de la distribution de cet argent. La motion qui nous occupe en ce moment demande un état ou relevé indiquant l'emploi qui a été fait de cet argent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La réponse est qu'il n'y en a pas.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Alors qu'on laisse adopter la motion et que le gouvernement déclare que le gouvernement n'a jamais dépensé aucun argent. On ne peut avoir aucune objection à cela. Si la motion est adoptée, le rapport qui sera fait à la Chambre indiquera qu'aucune dépense n'a été faite. Si, d'un autre côté, j'ai raison de dire que cet argent a dû passer par la filière ordinaire d'un ministère, l'honorable ministre a tort de répondre qu'il n'y a rien dont le gouvernement puisse rendre compte. Nous disons que cet argent a été payé par l'entremise du gouvernement canadien. Au cours d'un discussion, on peut prétendre le contraire, mais dans une rapport officiel, il ne serait pas aussi facile de déclarer que le gouvernement n'a rien payé. La prétention du ministre des Finances est que le ministre de l'Agriculture ayant été chargé de cette besogne par le gouvernement anglais, le parlement canadien n'a rien a y voir. Si le ministre des Finances et le premier ministre n'ont aucune donnée pour constater que

cet argent a passé par le ministère de l'Agriculture——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ai déjà déclaré.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Puisque l'honorable ministre est prêt à faire cette déclaration qu'il laisse voter la motion, et nous verrons dans le rapport qui sera fait à la Chambre, jusqu'à quel point les faits corroborent cette déclaration.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ferai observer à l'honorable député de Pictou qu'il ne paraît pas avoir bien saisi la question. Le ministre des Finances a déclaré que cette motion était inutile puisque la transaction n'a jamais été officiellement reconnue par le gouvernement ; il a ajouté que le ministre de l'Agriculture avait simplement prêté ses bons offices et qu'aucun argent n'était passé par les mains du gouvernement. Alors, quelle utilité peut avoir cette motion? Qu'espère-t-il en retirer? Il dit que le ministre a pu faire ceci ou cela, qu'il a peut-être commis des actes dérogatoires, mais cela est une toute autre affaire. Nous pouvons parfaitement discuter la question de savoir jusqu'à quel point le parlement peut intervenir pour juger la conduite d'un de ses membres, en dehors de ses fonctions officielles.

Si l'honorable député est prêt a affirmer que le ministre de l'Agriculture, dans ses rapports avec le gouvernement impérial, agissant comme simple citoyen, a commis des actes dérogatoires à sa position de ministre de la Couronne au Canada, je suis certain que toute la latitude nécessaire lui sera donnée pour prouver ses affirmations. Mais au lieu de cela, l'honorable député retourne en arrière et prétend que cet argent est passé par la filière du trésor canadien.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Par la filière des comptes publics ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment peut-on envoyer une question devant le comité des comptes publics. si aucune somme n'est passée par le trésor ? Nous n'aurions en notre possession ni les factures ni les quittances, puisque le gouvernement canadien n'a reçu aucun argent, n'a rien payé, n'a accepté aucune obligation d'aucune sorte.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Peut-on produire la demande du gouvernement impérial ? Nous pourrions alors juger s'il s'agit d'une affaire officielle on non. Toute la correspondance devrait être déposée sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Il faudrait pour cela faire une nouvelle motion.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, sur celle-ci.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permission d'ajouter quelque chose à ce que j'ai déjà dit. Le professeur Robertson m'informe que c'est lui qui a dirigé presque toute cette affaire; cet argent a été déposé dans une banque au crédit du gouvernement impérial qui s'était fait ouvrir un compte spécial pour l'achat du foin. Voici comment les choses se sont passées: le gouvernement demanda par dépêche à quels prix et en quelles quantités certaines marchandises pouvaient être achetées au Canada. La réponse, toujours par dépêche, donnait les prix approximatifs de ces marchandises. L'argent fut envoyé et déposé au crédit du gouvernement impérial pour l'achat du foin. Le ministre de l'Agriculture (l'honorable Sydney Fisher) et le professeur Robertson furent autorisés à signer des chèques pour retirer de l'argent sur ce compte. Je suis autorisé par le professeur Robertson à me servir de son nom et à déclarer que c'est lui, presque seul, qui a conduit l'affaire ; il m'autorise aussi à dire que les marchandises expédiées étaient de la meilleure qualité et ont été payées des prix raisonnables.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pourquoi tous ces documents ne sont-ils pas apportés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que l'affaire ne concerne en rien le parlement canadien. Jamais avant aujourd'hui de telles rumeurs n'etaient parvenues jusqu'à moi au sujet de cette opération. Je dois dire que le gouvernement impérial a payé toutes les personnes qui se sont occupées de ces achats, le ministre de l'Agriculture et le professeur Robertson exceptés, et que notre pays n'a rien eu à payer de ce chef. Quent au louche qu'on voudrait jeter sur l'affaire, je suis persuadé que l'opinion publique accueillera avec satisfaction les explications que je viens de donner avec l'autorisation du professeur Robertson et qui établissent que les produits étaient de premier choix et qu'on en a donné un prix juste et raisonnable.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Que l'honorable ministre des Finances me permette une question. Il a dit, je crois, que le gouvernement canadien n'a rien eu à payer. Or, si l'on ajoutait à la motion principale les mots suivants :

Et toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien.

la question se poserait plus claire—cela comprendrait la correspondance à laquelle l'honorable ministre a fait allusion et que les règlements de la Chambre l'obligent à déposer sur le bureau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les règlements vous y contrai-

gnent; en tous cas, nous ne nous amuserons pas en ce moment à discuter ce point.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y aurait lieu d'appliquer le règlement s'il s'agissait d'un document d'Etat concernant le peuple du Canada.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il s'agit d'un échange de correspondance entre les deux gouvernements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il n'est pas allégué que l'on a communiqué directement avec le professeur Robertson. On pourrait produire des documents qui établiraient, comme l'a dit l'honorable ministre des Finances, que la correspondance, d'officielle qu'elle était au début est devenu purement personnelle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que cet amendement puisse résoudre la difficulté. Que l'honorable député présente une autre motion, nous la discuterons à fond.

M. CLANCY : Je demanderai à l'honorable ministre si le ministre de l'Agriculture a agi en cette affaire au su et avec l'assentiment du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'hésite pas à déclarer que l'on savait que l'honorable ministre de l'Agriculture rendait ce service amical aux autorités impériales; mais le gouvernement n'a jamais estimé que cette question le concernait et, au surplus, il n'en a jamais été saisi.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A-t-on acheté du foin ou de l'avoine de quelque conservateur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il peut nous être arrivé de commettre cette faute, mais le foin et l'avoine étant de bonne qualité et nous étant vendus un prix raisonnable, il me semble qu'il ne devrait venir à l'esprit de personne de nous obliger à nous enquérir des opinions politiques de nos fournisseurs.

M. MONK : Je regrette profondément que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de répondre à la demande de renseignements simples et clairs contenue dans la présente motion. Il n'est point de pays où l'approvisionnement des troupes ne donne lieu à quelque irrégularité, et le nôtre est le seul, que je sache, où, après la cessation des hostilités, l'on ait refusé d'instituer des recherches sur la manière dont les approvisionnements se sont faits. Il y a eu une enquête en Angleterre depuis l'issue de la guerre, il y en a eu une en France après la guerre de 1870, et les Etats-Unis ont aussi eu la leur. Les raisons alléguées par le ministre des Finances et le directeur général des Postes, par ce dernier surtout, me paraissent bien faibles en verité. De fait, le public en général ne prendra pas la peine de se demander si c'était le ministre de l'Agriculture ou monsieur le professeur Robertson qui était chargé de cas achats. On sait partout que c'est le gouvernement qui a acheté ces approvisionnements pour les troupes du Sud-africain, et, M. l'Orateur, si les ministres savaient de quels commentaires ces fournitures ont été l'objet, ils seraient les premiers à appuyer cette demande de renseignements. Et quels sont ces commentaires qui se font dans tout le pays, à Montréal du moins ? Le bruit court que le gouvernement du Canada a payé un prix exorbitant le foin qu'il a expedié en Afrique australe; qu'il l'a payé $14 la tonne quand il aurait pu en acheter de qualité supérieure à raison de $11 la tonne. On dit aussi que le gouvernement a profité de ce que les autorités impériales l'ont chargé d'acheter du foin pour permettre à des spéculateurs d'empocher l'argent et de frauder le gouvernement britannique. Voilà ce qui se répète. Je ne veux pas dire que cette rumeur est fondée, mais c'est le bruit qui court un peu partout.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qui dit cela ?

M. MONK : Que l'honorable directeur général des Postes vienne à Montréal, je lui ferai faire la connaissance de beaucoup de personnes qui sont de cet avis-là. D'après ce que j'entends dire, la même rumeur circule partout. Quoi qu'il en soit, voilà ce qu'on a dit, voilà ce qu'on a imprimé, et je me demande quelle raison le gouvernement peut bien faire valoir pour se dispenser de communiquer aux représentants du peuple une copie des comptes qu'il a sans doute rendus au gouvernement anglais, des comptes qui sont en ce moment au ministère de l'Agriculture. C'est faire injure à la Chambre que de lui refuser ces renseignements. Nous sommes ici pour contrôler les comptes du gouvernement. La dépense des deniers canadiens est une question qui concerne le trésor, et c'est pour cette raison-là qu'on devrait nous fournir ces renseignements. J'affirme que le gouvernement s'est départi des sains principes constitutionnels parce que nous avons droit de juger chacune de ses actions. Que le gouvernement ait agi en qualité d'agent des autorités impériales ou de n'importe quel autre gouvernement, il n'en doit pas moins rendre compte à la Chambre de tout ce qu'il a fait. On dit aussi que l'avoine, malgré le prix qu'on l'a payée, était de qualité inférieure, et qu'on a payé un prix excessif des balles de foin pourries au milieu. Bien qu'il ne soit pas possible que ces bruits ne soient par parvenus jusqu'à l'oreille des ministres, le gouvernement refuse néanmoins de nous renseigner sous le spécieux prétexte qu'il ne s'agit pas ici de la dépense des deniers du Canada. Nous avons intérêt a savoir si le gouvernement canadien, agissant an nom des autorités impériales en cette affaire, a pu, dans un moment critique, faire payer trop cher le foin qu'il a acheté pour le compte du

gouvernement britannique, et en outre, fournir à ce dernier un produit de qualité inférieure à un si haut prix. Nous avons droit de savoir s'il lui a fait payer l'avoine un prix déraisonnable à une époque où l'on pouvait l'acheter à meilleur marché, ce qu'il est facile de prouver. J'invite les ministres à se demander s'il ne vaudrait pas mieux que le gouvernement, au lieu de soulever d'insipides objections, soumit un état détaillé des prix qu'il a payés, afin que le public sût une bonne fois que les bruits qui circulent sont dénués de fondement. Mais j'affirme que si le gouvernement persiste à nous refuser cette juste somme de renseignements auxquels la constitution nous donne droit, j'affirme, dis-je, que ces bruits iront toujours s'accréditant et que le public en général restera sous l'impression que l'affaire est entachée de procédés inavouables et ténébreux.

M. HENRI BOURASSA : Mon honorable ami (M. Monk) aurait toute ma sympathie et je serais disposé à appuyer sa motion s'il consentait à en étendre la portée. L'honorable député nous a parlé des bruits qui courent à Montréal au sujet des fraudes dont le gouvernement britannique aurait été victime, mais il n'est peut-être pas sans avoir assez souvent entendu répéter que, comme le voulait dame rumeur, les expéditeurs canadiens se sont fait duper par les fonctionnaires du gouvernement anglais. Il est venu à notre connaissance ques les représentants du Bureau de la Guerre ont refusé d'accepter de nos marchandises; que les expéditeurs canadiens ont reçu des dépêches où on leur représentait qu'il valait mieux vendre ces marchandises à l'enchère en Angleterre que les faire revenir ; que ces marchandises furent en effet vendues à l'enchère en Angleterre où des fonctionnaires du Bureau de la Guerre les achetèrent puis les revendirent ensuite assez cher au gouvernement britannique. Puisque l'honorable député (M. Monk) a tant à cœur les injustices dont les contribuables anglais sont victimes, il aurait pu aussi bien prendre souci des torts que les fonctionnaires du Bureau de la Guerre ont fait subir aux exportateurs canadiens.

M. COCHRANE : Quel rapport y a-t-il entre la motion et cela ?

M. BOURASSA : C'est celui-ci : C'est que j'appuierais la motion si l'honorable député voulait la faire porter sur les intérêts des contribuables canadiens aussi bien que sur ceux des contribuables anglais.

M. HUGHES (Victoria) : Présentez vous-même une autre motion.

La motion est mise aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Barker,
Bell,
Blaine,
Borden (Halifax),
Boyd,
Brock,
Broder,
Cargill,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Earle,
Hackett,
Haggart,
Hughes (Victoria),
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lefurgey,
Lennox,
Maclean,
Monk,
Morin,
Northrup,
Porter,
Richardson,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Sproule,
Tisdale,
Vrooman,
Ward,
Wilmot—35.

M. MONK.

CONTRE :

Messieurs

Beith,
Belcourt,
Bernier,
Blair,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bureau,
Carroll,
Champagne,
Charlton,
Christie,
Copp,
Cowan,
Demers (Saint-Jean),
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fraser,
Gibson,
Girard,
Grant,
Harwood,
Holmes,
Hughes (King),
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Logan,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
Macpherson,
McColl,
McCool,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Mulock (sir William),
Paterson,
Puttee,
Reid (Restigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Victoria),
Russell,
Scott,
Smith (Vancouver),
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Tolmie,
Turgeon,
Wright—66.

PAIRES :

Messieurs

Calvert,
Thompson (Haldimand et Monck),
Cartwright (sir Ric'rd),
Hyman,
Dyment,
Archambault,
Béland,
Bruneau,
Costigan,
Douglas,
Farquharson,
Gallery,
Guthrie,
Préfontaine,
Ross (Yukon),
Tobin,
Wade,
Law,
Mackie,
Parmelee,
Taylor,
Ingram,
Tupper (sir C. Hibbert),
Gilmour,
McCormick,
Léonard,
Pope,
McGowan,
Ball,
Wilson,
Robinson (Northumberland),
Roddick,
Clare,
Kemp,
Kendrey,
Pringle,
Hale,
Ganong,
Carscallen,
Casgrain,

Ross (Ontario),	Sherritt,
Gould,	Thomson (Grey-nord),
Harty,	Reid (Grenville),
Sifton,	MacLaren (Perth),
McCreary,	Henderson,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Bazinet,	Halliday,
Bickerdike,	Osler,
Campbell,	Bruce,
Davis,	Calvin,
Erb,	Tolton,
Malouin,	Avery,
German,	Seagram,
Heyd,	Smith (Wentworth),
Proulx,	Lavell,
Stephens,	Kaulbach,
Tucker,	Johnston (Cardwell),
Laurier (L'Assomption),	Gourley,
Macdonald,	Culbert,
McEwen,	Bennett,
McCarthy,	Fowler,
Brown,	Birkett,
Fisher,	McIntosh,

La motion est rejetée.

SUBVENTIONS FEDERALES AUX PROVINCES—AUGMENTATION DE.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) demande :

Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et les différentes législatures provinciales au sujet de l'augmentation des subventions payées aux provinces en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Il dit : M. l'Orateur, en proposant cette motion, je tiens surtout à attirer l'attention de cette Chambre sur les délibérations de la conférence interprovinciale tenue à Québec durant le mois de décembre dernier. Il semblerait que la question du réajustement de la subvention fédérale payée aux provinces en vertu de l'Acte constitutionnel, a atteint son dernier degré d'acuité. De toute nécessité il faut qu'une solution soit apportée à l'état de choses existant, sinon les provinces devront fatalement renoncer à l'administration efficace de certains services et ce, au grand détriment de la chose publique. Nous traversons, M. l'Orateur, une ère de prospérité inouïe; serait-il juste que les provinces restassent étrangères à cette poussée dans la voie du progrès?

La question du réajustement de la subvention fédérale n'est pas nouvelle; à plusiers reprises elle fut discutée ici même au parlement, et je puis affirmer sans crainte—du moins en ce qui concerne la province de Québec—qu'elle plane au-dessus des partis.

Dès 1882, le trésorier de l'administration provinciale de Québec insistait auprès des autorités fédérales pour obtenir une subvention plus libérale. En 1883, même demande formulée à peu près dans les mêmes termes. En 1884, feu sir Adolphe Chapleau exerça auprès de ses collègues une assez forte pression pour déterminer l'administration d'alors à augmenter de $250,000 la suvention payée à la province de Québec. C'était, on se le rappellera, pour rembourser la province de Québec des dépenses considérables qu'elle avait dû faire pour construire le chemin de fer du Nord que la compagnie du Pacifique venait d'acquérir.

Ce n'est, toutefois, qu'en 1887 que le programme du réajustement des subsides fédéraux prit une forme décisive, grâce au travail persévérant et à l'énergie indomptable de feu Honoré Mercier. Toutes les provinces de la confédération, moins la Colombie-Britannique, adoptèrent des résolutions qui resteront dans l'histoire comme le plaidoyer le plus puissant et le réquisitoire le plus logique en faveur de la cause provinciale. Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de citer les conclusions adoptées par les délégués de 1887 ; qu'il me suffise de dire qu'elles constituent l'un de ces documents historiques qui seront toujours consultés avec intérêt par tous ceux que la question de l'autonomie des provinces ne laisse pas indifférents. De tous les actes publics auxquels M. Mercier a attaché son nom, celui-là restera comme le plus important.

Pour des motifs qu'il serait oiseux d'analyser maintenant à cette distance, la conférence de 1887 n'obtint pas de résultats immédiats, mais je le repète, plus on s'éloigne de cette date, plus l'on saisit l'importance des résolutions adoptées.

La conférence tenue en décembre 1902 n'a été qu'une reprise partielle des délibérations de 1887 ; néanmoins, comme je l'expliquerai tantôt, les résolutions qui y ont été adoptées revêtent un caractère de haute gravité.

Je suis heureux de le dire, ces deux conférences de 1887 et de 1902, ont été convoquées grâce à l'initiative prise par le gouvernement de Québec. Il appartenait à ma province natale qui a été la constituante de la confédération, de déterminer ce mouvement en faveur de l'autonomie provinciale et de provoquer par une discussion sage et modérée la création de rapports plus justes et plus équitables entre le pouvoir central et les différentes provinces.

La position prise par le gouvernement de Québec au mois de décembre dernier est d'autant plus justifiable que les deux administrations qui se sont succédées depuis 1897, celle du regretté M. Marchand et celle de l'honorable M. Parent, premier ministre actuel, ont gouverné avec une rigoureuse économie les affaires de notre province. En fait, depuis 1897, nous pouvons nous flatter que dans notre province, grâce au bon vouloir de tous, nous avons mis fin à l'ère des déficits et rétabli l'équilibre dans nos finances. Depuis cette époque, nous avons encaissé des excédants ainsi que l'établissent les chiffres suivants :

1898-1899....	$22,556 22
1899-1900....	23,198 57
1900-1901....	71,339 73
1901-1902....	44,837 73
Total des surplus.....	$161,933 25

Toutefois, M. l'Orateur, ce retour aux excédants, preuve indéniable de la grande économie pratiquée dans les divers services

de l'administration, a nécessairement produit un arrêt qui devra ultérieurement nuire au développement des resources de la province. Or, est-il de sage politique de continuer cet état de choses et les provinces doivent-elles rester étrangères à l'ère de progrès dont jouit le Canada en ce moment ? Il est inutile, ce me semble, de chercher d'autres remèdes à la situation que dans la revision de la constitution fédérale en ce qui a trait à la question financière. En d'autres termes, il faut de toute nécessité, augmenter les ressources des provinces si nous ne voulons pas qu'elles s'étiolent et périssent.

Par l'article 118 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, nous recevons des subventions de deux sortes : 1° une somme spécifique de $70,000 ; 2° 80 centins par tête de la population établie par le recensement de 1861.

J'ai beaucoup de respect pour ceux que l'on est convenu d'appeler les Pères de la confédération mais, en relisant attentivement les " Débats " de 1867, il est facile de constater que les législateurs de ce temps, avaient une idée bien imparfaite des besoins que trente-cinq années de développement susciteraient aux provinces. Je ne voudrais pas lasser la Chambre par des citations; ce serait d'ailleurs de vaines redites, puisqu'au cours d'un débat précédent, j'ai lu l'opinion exprimée en 1867 par sir A. T. Galt, sir John A. Macdonald, l'honorable George Brown et sir George-Etienne Cartier. Il ressort de ces discours que ces hommes d'état n'avaient pas prévu le développement rapide des provinces, ni l'augmentation des dépenses nécessaires pour leur saine administration.

Pour ne citer qu'un seul cas—celui de la province de Québec—nos dépenses qui, en 1867 et 1868 s'élevaient à $1,183,238.44, atteignaient en 1900-1901, $4,707,932.24, soit une augmentation de $3,524,693.30.

L'état comparatif suivant fera voir plus clairement encore quelles sont les dépenses qui, nécessairement, par la force même des circonstances et par des besoins nouveaux, ont doublé et même triplé dans certains cas.

	1867-68.	1900-01.
Gouvernement civil.. ..$	104,096.45	$ 278,307.42
Administration de la justice....	300,442.63	618,296.88
Ecole de réforme	26,964.40	60,000.00
Législation..	109,144.06	235,596.09
Education, etc...	275,605.27	465,589.68
Asiles, hôpitaux, institutions de charité ..	125,256.53	397,895.75
Terres de la Couronne, travaux publics, agriculture et colonisation....	226,678.82	678,806.82
Licences, etc..	15,050.28	72,769.65
Dette publique....		1,617,344.06
Inspection des établissements industriels ..		12,000.00
" Gazette Officielle de Québec "		13,000.00
Bureau provincial d'hygiène..		17,625.08
Pensions service civil, etc....		45,321.47
Fonds des municipalités.		180.00
Vente de propriété.. ..		286.40
Chemins de fer.... .. .		123,310.10
Divers paiements		71,592.83
	$1,183,238.44	$4,707,932.24

Prenons l'administration de la justice ; les dépenses de ce chef ont doublé. A quoi faut-il attribuer ce fait ? si ce n'est à l'augmentation de la population dans les grands centres, et notamment à Montréal et à Québec. Ces villes reçoivent tous les ans une population flottante à raison du développement qu'elles ont pris comme ports de mer. Cet excédant de population entraîne forcément des dépenses additionnelles pour l'administration de la justice, et plus particulièrement de la justice criminelle. Les vieux praticiens se rappellent le temps où nous n'avions à Québec et à Montréal que deux sessions annuelles de la cour criminelle. Or, ceux de ma génération savent, du moins en ce qui concerne Montréal, qu'il faut aujourd'hui quatre sessions au lieu de deux, et que les cours inférieures siègent constamment du premier janvier à la fin de décembre, pour l'expédition des affaires de la police correctionnelle. Dans les deux cas, il s'agit de l'application de lois fédérales et nous devons attribuer à ce fait, l'augmentation considérable des dépenses d'administration de la justice.

Quant aux asiles et hôpitaux, si les dépenses relatives à leur maintien ont triplé, n'est-ce pas dû aussi au fait que la population a beaucoup augmenté et que le traitement des aliénés et des malades nécessiteux doit être en rapport avec les progrès de la science ?

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : Lors de l'ajournement, j'expliquais la cause de l'augmentation de certaines dépenses se rattachant à quelques-uns des services de l'administration provinciale. Je désire maintenant appeler l'attention de la Chambre sur la disproportion évidente entre les revenus provenant du Trésor fédéral et ceux que la province a créés elle-même pour l'administration de la chose publique. Les chiffres suivants font voir que les provinces ont fait largement leur part. Québec recevait à titre de subvention fédérale en 1870, $859,626. En 1901-02, ce chiffre s'élève à $1,279,105, soit une augmentation de $419,479.

Passons maintenant aux revenus que la province perçoit chez elle. Prenons, par exemple, les terres de la Couronne. En 1870, la vente des terres a produit $501,478. En 1902, $1,291,111, soit une augmentation de $788,633.

Les licenses donnaient en 1870, $98,059. En 1902, $681,229. Comme on le voit, l'aug-

mentation de ce chef a quintuplé. D'autres sources de revenus ont été créés depuis, pour subvenir aux besoins de l'administration. Les taxes sur les corporations commerciales qui n'existaient pas en 1870, ont rapporté en 1902, $231,695, et les taxes sur les successions, $222,763.

En d'autres termes, s'il est vrai de dire que la subvention fédérale a augmenté de 1870 à 1902, de $419,479, d'autre part, nos revenus provinciaux, ceux que nous avons tirés de nos propres ressources, ont augmenté de $1,827,261.

Passons maintenant à la province d'Ontario. Je cite des chiffres extraits d'un mémoire très élaboré, préparé récemment par l'honorable M. Ross, premier ministre de la grande province sœur. Le revenu total d'Ontario s'élève à $4,466,043. La subvention fédérale est de $1,339,287. Les revenus de source purement provinciale s'élèvent par contre, à $3,126,756.

En présence de ces chiffres, peut-on dire que les provinces n'ont pas fait largement leur part, indépendamment de tout secours du gouvernement central ? N'ont-elles pas puisé chez elles-mêmes, au moyen de contributions perçues sur leurs contribuables, des sommes très lourdes pour subvenir aux dépenses de leur administration respective ? Ne se sont-elles pas taxées sans merci pour faire honneur à leur position ?

Sans doute, les dépenses ont dû augmenter considérablement. Nous dépensions dans la province de Québec, en 1870, pour le service de l'instruction publique $279,972, et en 1902, $469,184. Le service de l'agriculture coûtait en 1870, $49,863, et en 1902, $119,683. Pour les mêmes services, la province d'Ontario dépensait en 1861, $247,192, —instruction publique—en 1901, $782,193. $56,211—agriculture, en 1861, et $209,258 en 1901. J'en appelle aux honorables députés qui siègent des deux côtés de la Chambre, quel est celui d'entre nous qui, à cette période de notre histoire, oserait soutenir que la cause de l'instruction publique et celle de l'agriculture devraient être enrayées au lieu de prendre l'essor et le développement, qui, dans les autres parties du monde ont été si remarquables ? Ne sont-ce pas là, au contraire, des dépenses qui, fatalement, en raison même de l'augmentation de la population, doivent s'accroître ? L'instruction moderne, il faut l'admettre, est de jour en jour plus coûteuse. Nos institutions exigent avec raison de meilleurs traitements ; la concurrence veut que l'on mette les arts et les manufactures au niveau de la science moderne. Les conditions nouvelles de l'agriculture réclament plus de savoir et plus d'habileté. Eviter l'augmentation des dépenses serait se désintéresser de toute initiative et de tout progrès.

Mais, M. l'Orateur, si ce que nous recevons du trésor fédéral est fixe et invariable, ce que les provinces ont donné, ce dont elles se sont dépouillées au profit du pouvoir central, a triplé de valeur. Prenons les douanes et l'accise. Les revenus de ce chef s'élevaient en 1867-68 à $11,580,-968.25. En 1901, ces revenus atteignent $38,245,223, soit une augmentation de $26,-664,254.75. Or, en 1867, les subventions totales payées aux provinces par le pouvoir central s'élevaient à $2,753,966, soit 24 pour 100 du revenu dont elles s'étaient dépouillées. Tandis qu'en 1901, les subventions payées aux provinces s'élèvent à $4,250,607, soit 11 pour 100 seulement de ce même revenu. De plus, il y a cette anomalie étrange à remarquer, l'augmentation de la population dans les diverses provinces crée, pour ces dernières, une source de dépenses nécessaires, en ce sens, qu'elles ne dépendent pas de la volonté des hommes qui sont au pouvoir, tandis que la même cause crée au profit du pouvoir central une source de revenus qui ne peut manquer de s'accroître.

Comment donc obvier à cette anomalie qui frappe tous les esprits soucieux des droits légitimes réclamés par les provinces? Il semble que les demandes formulées par la conférence interprovinciale tenue au mois de décembre dernier apportent la solution vraie et pratique aux difficultés existantes. Elles sont rédigées en termes précis et clairs.

(A) Au lieu des montants actuellement payés, les sommes qui seront désormais payées annuellement par le Canada aux différentes provinces pour le maintien de leurs gouvernements et de leurs législatures, devraient être payées d'après la population et comme suit :

(a) Quand la population est moindre de 150,000..... ....$100,000
(b) Quand la population est de 150,000, mais n'excède pas 200,000.... 150,000
(c) Quand la population est de 200,000, mais n'excède pas 400,000.... 180,000
(d) Quand la population est de 400,000, mais n'excède pas 800,000.... 190,000
(e) Quand la population est de 800,000, mais n'excède pas 1,500,000.... 220,000
(f) Quand la population excède 1,500,000. 240,000

(B) Au lieu de la somme annuelle par tête actuellement accordée, la somme annuelle payable à l'avenir sera au taux de quatre-vingts centins par tête de la population de la province, telle que constatée de temps à autre par le dernier recensement décennal, jusqu'à ce que le chiffre de cette population excède 2,500,000, et au taux de soixante centins par tête, pour l'excédent de cette population au delà de 2,500,000.

Je le répète, cette demande me paraît rationelle, juste et équitable. Les provinces ont délégué certains pouvoirs au gouvernement fédéral et lui ont cédé volontairement le plus clair de leurs revenus. Est-il raisonnable de croire que cette abdication de pouvoirs et cette cession de revenus aient pu constituer, dans l'esprit des Pères de la Confédération, au détriment des provinces, un état de gêne permanent, voisin de la pénurie ?

Les fédéralistes trouvent un remède à cet état de choses dans le pouvoir conservé par celles-ci de se taxer et d'emprunter. C'est là un argument qui n'a plus sa raison d'être, si l'on considère les sacrifices énormes qu'elles se sont imposées depuis 1867.

Le peuple, dans ma province du moins, est hostile à la taxe directe et à tout emprunt nouveau. Et quant au morcellement du domaine public, les esprits sérieux, les patriotes y sont également opposés. C'est le patrimoine de nos enfants, et l'avenir des nôtres s'y rattache intimement. Il serait injuste de priver nos nationaux des terres publiques et des ressources qu'elles contiennent au profit d'étrangers qui n'en font qu'une exploitation personnelle et passagère.

Nous voulons que les provinces soient autre chose dans la Confédération qu'une simple expression géographique. La prospérité et la consolidation du pouvoir central ne sauraient plus longtemps exister à leur détriment. Ce n'est pas un argument de dire que cette demande des provinces est un assaut sur le trésor fédéral. Le pouvoir fédéral qui verse annuellement à de puissante corporations privées, des subventions se chiffrant dans les millions, ne croit-il pas que la position faite aux provinces devient de plus en plus humiliante ? Pourquoi forcer celles-ci à jouer le rôle de mendiant, quand elles représentent pour le pays, des intérêts autrement graves que ceux de ces grandes corporations ? Ne vaudrait-il pas mieux régler définitivement, au moyen d'une entente cordiale, le *status* financier des législatures provinciales, pour ne plus s'exposer à l'avenir à ces demandes réitérées de " better terms " dont nous avons été les témoins attristés depuis 25 ans? Sans doute, on l'a dit avec raison, c'est le peuple qui paiera ; mais c'est le même peuple qui verse dans le trésor fédéral les sommes dont il regorge actuellement. Il est inutile de jouer sur les mots, les contribuables des diverses provinces sont également les contribuables du pouvoir central. Les sommes additionnelles que le gouvernement paiera aux législatures profiteront à l'agriculture, à la colonisation et à l'instruction publique, et c'est le Canada, qui, en définitive, en bénéficiera. L'augmentation de la subvention fédérale, je ne saurais trop le dire, est nécessaire, impérieuse même. L'on aurait dû pourvoir à l'origine l'accroissement progressif des revenus provinciaux au moyen d'une subvention graduée sur le mouvement de la population. Supposons que la population de la province de Québec augmente d'un million d'ici à vingt ans, va-t-on soutenir sérieusement que la subvention fédérale sera pour toujours et à jamais basée sur la population de 1861 ? Poser la question, c'est la résoudre. Il faut donc une répartition plus équitable des revenus et des dépenses. Ne l'oublions pas, les conditions ont changé depuis 1867. Les nécessités du progrès, les besoins du pays, le développement de nos ressources, les exigences de la concurrence ont imposé aux gouvernements provinciaux des devoirs qu'il serait dangereux d'ajourner plus longtemps. Les accusations d'extravagance portées contre les provinces sont aujourd'hui futiles, car s'il est vrai qu'elles ont aidé à la construction des grandes voies ferrées, si elles ont ouvert à la colonisation des terres jusque-là incultes, elles ont, par ce fait même, contribué notablement à l'accroissement de la population, décuplé le volume du commerce général, et aidé dans une forte mesure au développement du pays tout entier. Ce serait, en vérité, une fausse conception de la science économique que d'augmenter l'embarras des provinces en proportion du développement général du pays. Si elles ne doivent pas être secourues, alors, elles ont intérêt à ne pas se développer. Je l'ai dit l'an dernier et je le répète en terminant, les provinces existent, mais vivent à peine dans l'état actuel. Or, elles ont droit à plus qu'à l'existence, elles ont droit à la vie.

La motion est adoptée.

SABORDEMENT DE LA GOELETTE " EUXINE ".

M. A. McLENNAN (Inverness) : Je propose qu'il soit déposé :

Copie de toute correspondance, arrêtés du conseil et autres papiers qui se rapportent à la poursuite intentée par le ministère des Douanes au sujet de la goélette " Euxine " qui a été coulée au large de l'île Margaree au cours d'une expédition de contrebande partie de Saint-Pierre et Miquelon.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais pas au juste où on en est de cette affaire et je ne saurais dire de quelle façon le ministère a décidé d'en disposer. On ne semble pas pouvoir mettre la main sur tous les documents, mais nous déposerons tous ceux qu'on pourra trouver. Il s'agit ici d'une affaire survenue sous le régime de nos prédécesseurs.

M. McLENNAN : En effet, c'est une affaire vieille d'un certain nombre d'années, qui a vu le jour sous l'administration conservatrice et qui semble avoir fait long feu au ministère et devant les tribunaux. Elle était depuis longtemps pendante lorsque, ces dernières années, la reprise de la contrebande réveilla l'opinion et fit songer à la nécessité de réprimer ce commerce illicite. Le peu de distance qui sépare les îles de Saint-Pierre et Miquelon du Cap-Breton a favorisé la contrebande entre les deux endroits ; il est donc grand temps que les contrebandiers apprennent à respecter la loi. Pour cela, on estime qu'il faudrait s'attaquer d'abord au premier délinquant et pousser cette affaire jusqu'au bout. C'est dans ce but que je fais la présente demande de documents. La poursuite fut intentée par le ministère des Douanes sous le régime conservateur, mais la disparition fortuite d'un témoin important fit suspendre les procédés. Depuis quelques années on se croit en mesure de recueillir une preuve qui fera quelque lumière sur cette ténébreuse affaire, et l'opinion publique, de son côté, réclame

de nouvelles recherches à ce sujet. Je crois que l'on pourra maintenant recueillir la preuve qui manquait dans le temps, et je me plais à croire que le ministère reprendra l'affaire au point où on semble l'avoir laissée. Aux dernières nouvelles elle était confiée aux soins du représentant que le ministère avait alors à Halifax. Le nom de ce représentant, je ne puis me le rappeler, mais les documents sont maintenant dans ce bureau et on devrait pouvoir se les procurer. Je reconnais avec l'honorable ministre qu'on ne saurait trouver tous les papiers dans son ministère, mais je serais heureux qu'on produisit tous ceux qu'on y trouvera.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. CHARLTON : Je propose que l'ordre n° 13 portant que la Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 2) intitulé : " Acte modifiant le chapitre 8 des statuts de 1900 autorisant l'octroi de subventions aux chemins de fer " soit biffé, et que le bill soit soumis au comité des chemins de fer, canaux, téléphones et télégraphes.

Adopté.

LES COMPAGNIES DE TELEPHONE.

M. W. F. MACLEAN : Je propose que le bill (n° 4) concernant les compagnie de téléphone soit lu pour la deuxième fois.

Ce bill est substantiellement le même que celui que j'ai présenté l'an dernier ; il intéresse grandement le public. J'en ai déjà exposé tous les détails à la Chambre et au comité. Il s'agit ici d'un projet dont l'adoption est plus nécessaire aujourd'hui que jamais ; il est absolument conçu de façon à favoriser l'intérêt public et, dans une très grande mesure, le développment du commerce et des moyens de communication. Je n'ai pas l'intention d'en faire aujourd'hui même une étude détaillée, mais j'espère que le gouvernement voudra bien, dès ce soir, nous faire connaître son sentiment à ce sujet. Lorsque je présentais mon bill, à la dernière session, le ministre de la Justice, parlant au nom de ses collègues, déclara que le gouvernement se proposait de présenter un projet de loi portant sur la même question, ce qu'il fit en effet ; mais plus tard on vint dire au comité que ce projet comportait des questions d'une importance telle qu'il fallait au moins un an pour les étudier à fond. L'année est écoulée. J'ai demandé au premier ministre si le gouvernement allait tenir sa promesse. Je n'ai pas encore reçu de réponse. Je suis disposé à fournir au leader de la Chambre (sir William Mulock) l'occasion de déclarer si le gouvernement a l'intention de présenter le bill en question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'allais précisément faire une observation. Que le gouvernement présente ou ne présente pas de bill, cela ne change rien à l'intérêt qui s'attache à cette question qui est très vaste, en vérité. Composé d'environ les trois cinquièmes, ou peut-être même des trois quarts de la députation, le comité des Chemins de fer, des Canaux et des Télégraphes est des plus importants, et il vaudrait peut-être mieux le saisir de ce bill pour qu'il l'étudie à fond. Cela fait, le gouvernement et la Chambre seront plus en mesure d'exprimer leur opinion sur le sujet.

M. MACLEAN : Mais un gouvernement doit tenir ses engagements.

M. MONK : Oh ! non !

M. MACLEAN : N'importe ! c'est l'avis d'un certain nombre d'entre nous. Le gouvernement s'est formellement engagé envers le pays à présenter à cette session-ci un bill concernant les compagnies de téléphones. Des députations sont venues ici conférer avec les membres du cabinet.

L'honorable ministre de la Justice nous a dit qu'il s'occupait détudier à fond l'objection au point de vue constitutionnel qui était soulevée. Et je demande ce bill et le pays le demande aussi. Mais le leader de la Chambre nous dit que le gouvernement n'a pas d'avis à émettre pour le moment sur cette question——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas dit cela.

M. MACLEAN : Dans tous les cas l'honorable ministre n'était pas en position de donner aucun renseignement sur la question, et en toute justice, vu l'importance des objections qu'elle soulève, le gouvernement devrait déclarer ce qu'il en pense. Mais je ne puis que me soumettre à la volonté du gouvernement, et il me faudra porter mon bill au comité, l'y faire adopter et revenir devant la Chambre, si c'est nécessaire. C'est le même bill que l'année dernière; il n'y a qu'un changement et le voci. Plusieurs ayant soulevé, l'année dernière, l'objection que mon bill empiétait sur les droits des municipalités—ce que je n'ai jamais admis, cependant—j'ai, cette année, pour faire lever cette objection, inséré dans le bill un article disant que tous les droits accordés aux compagnies de téléphone par des chartes en vertu de cet Acte, étaient assujettis aux pouvoirs des municipalités.

Mais il ne s'agit pas pour moi de question constitutionnelle, mais de griefs publics. Un monopole du téléphone existe dans ce pays, et tout ce que je demande c'est que l'on permette à d'autres d'établir des téléphones et que la loi commune soit appliquée à toutes les compagnies de téléphone indistinctement, comme elle l'est aux autres industries. J'ai fait le changement nécessaire pour protéger les droits des municipalités, je suis prêt à présenter mon bill devant le comité, et c'est avec cette entente que j'ai

proposé la deuxième lecture et qu'il soit déféré au comité.

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

AMENDEMENTS A LA LOI DES CHEMINS DE FER—TELEPHONE.

M. MACLEAN (York-est) propose la deuxième lecture du bill (n° 5) à l'effet d'amender l'Acte des chemins de fer. Il dit: Ce bill est très court. Il répond à un grief particulier qui a surgi depuis la dernière session. Lorsque le parlement, à la session dernière, a accordé une année de sursis à la Compagnie de téléphone Bell, cette compagnie a fait immédiatement des arrangements avec toutes les compagnies de chemins de fer au Canada, et s'est ainsi assurée le monopole du service dans toutes les gares de chemin de fer du pays. Je prétends que cela est contraire à l'intérêt général, car les compagnies de chemin de fer doivent pouvoir profiter de toutes les communications téléphoniques, vu qu'elles sont obligées par l'Acte des chemins de fer de donner à tout le monde d'égales facilités de transport. Ce but est un très court amendement destiné à atteindre cette fin. J'aurais voulu voir, à son siège, ce soir, l'honorable député (M. Dyment) qui représente Fort William et Port Arthur; il aurait pu nous raconter ce qui se passe dans ces deux villes de progrès. Elles ont établi ensemble un réseau téléphonique qui donne aux citoyens un meilleur service que la Compagnie Bell donnait, et qui ne coûte que la moitié du prix. Mais l'arrangement entre la Compagnie Bell et les compagnies de chemin de fer empêche le téléphone civique d'avoir accès dans les gares du chemin de fer Canadien du Pacifique. Une délégation de ces deux villes est en ce moment à Ottawa pour recommander l'adoption de l'amendement que je propose ou d'un semblable.

Les cultivateurs d'York-est, que j'ai l'honneur de représenter—et j'espère que les membres de cette Chambre qui sont actuellement cultivateurs, ainsi que l'honorable directeur général des Postes (sir Wm. Mulock), qui représente aussi une division rurale, de même que l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) m'écoutent en ce moment—les cultivateurs d'York-est, dis-je, et ceux de Pickering, dans la division d'Ontario-sud, ne peuvent avoir de communication téléphonique avec le chemin de fer. Ils ont imploré la Compagnie Bell de condescendre à leur en donner une, mais cette compagnie demanda un prix exorbitant. Je paie aujourd'hui $180 par année pour mon service téléphonique dans le canton d'York. Ce service m'est utile et je suis obligé de payer le prix demandé. La Compagnie Bell a demandé $160 à un médecin vétérinaire qui demeure un demi-mille plus loin, mais il n'a pas les moyens de payer et ne peut répondre à l'appel des téléphones Bell. C'est là un grand inconvénient. On a exigé le même prix de tous les autres médecins de ces localités. Mais les cultivateurs ont eu le bon esprit de créer un réseau téléphonique indépendant. Chaque souscripteur devait effectuer un premier versement de $40 et ensuite, verser une contribution annuelle de $5. Pour ce prix ils ont établi un service téléphonique de première classe dont ils sont seuls les maîtres. La compagnie comprenait d'abord huit membres, mais lorsqu'elle voulut introduire ses téléphones dans la station du Pacifique à Locust Hall, on lui répondit qu'on ne pouvait pas le lui permettre parce qu'il existait à l'encontre, depuis l'année dernière, un arrangement entre la Compagnie de téléphone Bell et la Compagnie du Pacifique. Je télégraphiai à sir Thomas Shaughnessy pour savoir ce qui en était. Sir Thomas me répondit qu'il était prêt à laisser la compagnie de téléphone des cultivateurs poser ses appareils dans la station du chemin de fer, s'il pouvait rompre son arrangement avec la Compagnie Bell. Quels étaient ces cultivateurs qui demandaient accès pour leur téléphone dans la station du chemin de fer ? Tous étaient des clients de la Compagnie du Pacifique et ils demandaient seulement qu'il leur fut permis de demander par téléphone à l'agent de la station si les trains étaient à l'heure, si leur fret était arrivé, et autres questions de ce genre auxquelles les employés de chemins de fer aiment toujours à répondre ; mais si vous voulez percer un trou dans la cloison de la station afin d'y passer un fil téléphonique, il vous faut obtenir le consentement de la Compagnie Bell. C'est un état de choses inique, contraire à l'intérêt public, contraire aussi aux principes politiques des deux partis, qui devraient s'entendre pour le faire cesser. Tout ce que mon bill demande, c'est que les compagnies de chemins de fer soient tenues de donner des facilités égales à toutes les compagnies de téléphone qui en font la demande. J'aimerais bien savoir où est le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable A. G. Blair), ce soir, et s'il a quelque déclaration à faire sur ce sujet. Voici deux bills qui touchent aux choses qu'il est censé administrer, et il n'est pas ici pour répondre à nos questions. L'honorable député d'Halifax nous a parlé des amusements de la session, l'autre soir. Apparemment, ces amusements prennent le temps des ministres, car ils ne sont pas ici pour faire connaître la politique du gouvernement sur les questions d'intérêt public. Les cultivateurs du Canada, d'un bout à l'autre du pays, ont les yeux fixés sur ce petit bill et ils s'attendent que le gouvernement dira ce qu'il en pense. Je suppose que toute l'information que je puis obtenir, c'est qu'il faut que j'aille devant le comité. Mais quelles sont les intentions du gouvernement ?

J'accepterais la proposition avec plus de calme, si je n'avais pas été joué chaque fois que j'ai porté des bills publics devant ce comité. Aujourd'hui, je veux être mieux traité et je demande au gouvernement de nous faire connaître son avis.

Le gouvernement peut ne pas me répondre, s'il veut, mais je vais prendre ces bills sous ma garde, sur lesquels je veux avoir une discussion complète. J'espère que la Chambre enverra ces bills ce soir devant le comité, et j'espère de plus, vu le sentiment public à leur égard et vu l'intérêt que les cultivateurs portent à la question, recevoir l'appui du gouvernement en faveur de mes deux bills, surtout le plus court des deux. Je n'outrepasse pas mon droit en demandant que les ministres qui ont charge de ces questions importantes soient à leurs sièges et soient prêts à faire connaître l'avis du gouvernement dans chaque cas.

La motion est adoptée et le bill est adopté en deuième délibération.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 15) à l'effet de modifier l'Acte des élections fédérales, 1900. Ce bill est le même que j'ai déjé présenté deux fois. Il a pour objet de modifier l'Acte des élections fédérales de façon à prévenir ce que je considère l'une des formes d'intimidation les plus insidieuses et les plus dangereuses. Je regrette et rougis d'avoir à dire ici—chose connue d'un bout à l'autre de la provnce—que le bulletin des élections d'Ontario n'est pas secret. Bien que celui des élections fédérales le soit, ceux qui veulent quelque peu se rendre à l'évidence, savent fort bien que, lorsqu'il arrive une élection, l'on intimide les électeurs en leur disant que le bulletin fédéral n'est pas secret et qu'ils feraient bien de prendre garde comment ils voteront, vu que leur vote sera postérieurement connu. Ce bill a pour objet de constituer cette intimidation une infraction à l'Acte des élections, rendant celui qui l'exerce passible de la punition imposée dans les cas de menées corruptrices ordinaires. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi de m'étendre davantage sur la nécessité d'un bill de cette nature.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je crois qu'il y a un malentendu quelque part. Le ministre de la Justice auquel incombe le soin de ces questions, n'est pas ici ce soir et je serais infiniment obligé à mon honorable ami s'il voulait bien laisser son bill en suspens. Le ministre de la Justice croyait que ces bills ne seraient pas discutés ce soir, car autrement, il se serait entendu avec lui à ce sujet. Ainsi donc, si mon honorable ami ne voit aucune objection à ce qu'il laisse son bill en suspens, il sera le premier sur l'ordre du jour demain.

M. CLANCY : Je dois informer le ministre des Finances qu'en deux circonstances déjà, il a ajourné la discussion de ce bill afin de pouvoir plus facilement lui donner son coup de grâce. Il serait peut-être bon que je dise à mon honorable ami quelle position j'entends prendre à ce sujet. Je ne désire aucunement que le ministre de la Justice dispose de ce bill, à cette session-ci, sans un vote de la Chambre. Je vais accepter la proposition du ministre des Finances, mais à la condition bien expresse que ce bill ne perdra pas son rang et qu'il sera le premier sur le prochain ordre du jour.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand je dis premier sur l'ordre du jour—il y a bien peu de bills avant celui-ci. Je ne fais cette proposition avec aucune intention d'empêcher un vote. Deux ou trois seulement ont priorité sur ce bill, et comme nous ne sommes qu'au début de la session, il n'y a aucun danger que cette question ne revienne pas sur le tapis à brève échéance.

La motion est retirée.

LOI RELATIVE A L'INTERPRETATION.

Sur l'item :

Deuxième lecture du bill (n° 18) à l'effet de modifier la loi d'interprétation.—M. Monk.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Mon honorable ami se propose-t-il de demander que ce bill soit déféré à un comité ?

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Non, ce n'est pas nécessaire. Le bill est court et je ne crois pas qu'il soulève beaucoup d'opposition. Mon honorable ami est-il prêt à le laisser mettre en discussion ce soir ?

Le MINISTRE DES FINANCES: En l'absence du ministre de la Justice, je préférerais que l'honorable député laisse la question en suspens à moins que le bill n'aille devant un des comités permanents.

M. MONK : Je voudrais que le bill passe en deuxième lecture ce soir. L'honorable ministre se rappelle que j'ai présenté ce bill à la session dernière, et qu'on l'a toujours remis. Il n'est pas devenu loi. Je ne vois pas d'objection à ce qu'il ne subisse pas sa deuxième lecture ce soir. Je voudrais qu'il fasse un pas, et s'il soulève des objections, on pourra les faire valoir lorsqu'on le discutera en comité de toute la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La deuxième lecture signifierait que la Chambre accepte le principe du bill.

M. MONK : C'est la règle générale.

Le MINISTRE DES FINANCES : La pratique est de déférer de tels bills à un comité qui les discute en détail. Si mon honorable ami n'accepte pas cela, je préférerais qu'il

attendît que l'honorable ministre de la Justice soit à son siège.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A moins qu'il ne veuille aller devant un comité.

M. MONK : Ce n'est pas nécessaire. Il n'y a pas de comité devant lequel on puisse déférer ce bill.

En suspens.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de tous plans et devis soumis par la Compagnie du chemin souterrain de Montréal pour approbation, de tous décrets du conseil, s'il en est, appouvant ces plans, et de tout rapport sur l'état des travaux. Aussi, état indiquant le montant d'argent dépensé pour l'entreprise, et le montant du dépôt fait par la compagnie. Aussi, copie de tous papiers ou correspondance concernant l'entreprise.—Honorable M. Tarte.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, contrats, devis et correspondance quelconque entre le ministre des Travaux publics ou tout autre membre du gouvernement et les entrepreneurs, sous-entrepreneurs et autres personnes au sujet de réparations et de construction d'un mur de soutènement au bureau de poste de la ville de Woodstock, N.-B.—M. Hale.

Copie de tous décrets du conseil, correspondance, dépêches et documents concernat le désaveu, par l'Executif fédéral, de Statuts de la province de la Colombie Anglaise, au cour des cinq dernières années.—M. Borden (Halifax).

Relevé de toutes sommes d'argent payées par le gouvernement, ou en son nom, à tous journaux dans le district du Yukon depuis le 30 juin dernier, avec les noms desdits journaux.—M. Monk.

Etat indiquant, en détail, les sommes d'argent payées à des journaux, compagnies de journaux et propriétaires ou agents de publications dans le Royaume-Uni, en France ou aux Etats-Uni depuis le 30 juin dernier.—M. Monk.

Etat indiquant le montant total payé par le gouvernement à la Compagnie du Grand Tronc pour affermage de la ligne entre Sainte-Rosalie et Montréal ;

2. Le montant total payé jusqu'à date par le gouvernement au Grand Tronc pour droit de passage sur le pont Victoria ;

3. Le montant total payé par le gouvernement au Grand Tronc pour sa quote-part des facilités terminales à la gare Bonaventure.—M. Monk.

Copie de tous ordres en conseil et tout autre document ou correspondance se rapportant à la nomination d'une commission chargée de s'enquérir du choix d'un site pour une cale-sèche, dans le port de Montréal, ainsi que les instructions données à ce sujet, les rapports qui ont pu être faits, etc.—Hon. M. Tarte.

Copie du contrat passé avec Poupore et Malone pour la construction d'un quai au Pied-du-Courant, dans le port de Montréal, et de toutes convention modifiant les termes originaires dudit contrat.—M. Monk.

Copie des soumissions demandées et reçues depuis les derniers dix mois pour les améliorations à faire au port de Québec, des rapports au conseil, de la correspondance et des plans préparés par le ministère des Travaux publics au sujet de ces travaux.—Honorable M. Tarte.

Relevé de toutes les ventes de terres scolaires dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest depuis 1896, et indiquant,—

1. La date de la vente ;
2. Le lieu où la vente s'est faite ;
3. Le nom du commissaire-priseur.
4. Le produit total de la vente ;
5. Le montant versé lors de la vente ;
6. Le montant versé depuis la vente ;
7. Le montant encore dû pour principal et intérêt, respectivement ;
8. Le montant des ventes faites par chaque commissaire-priseur ;
9. Le montant payé à chaque commissaire-priseur pour ses services.—M. Roche (Marquette).

Sur motion de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) la Chambre s'ajourne à 9 heures et 5 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 31 mars 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n°54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada.—(M. Clarke.)

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario.—(M. Clarke.)

Bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent.—(M. Girard.)

Bill (n° 57) relatif à la compagnie du pont de la Grande-Ile de Niagara.—M. Gorman par M. Cowan.

Bill (n° 58) relatif à la compagnie du tramway urbain d'Edmonton.—M. Davis.

Bill (n° 59) concernant la compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa.—(M. Monk.)

Bill (n° 60) concernant la compagnie du chemin de fer Huron et Ontario.—(M. Ross, Ontario.)

Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (limitée).—(M. McCarthy, par M. Thompson.)

Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle.—(M. McCarthy, par M. Thompson.)

Bill (n° 63) concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley.—M. McGuigan.)

Bill (n° 64) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Tronc Pacifique.—(M. McCarthy, par M. Logan.)

Bill (n° 65) concernant la compagnie d'assurance mutuelle sur la vie, du Canada.—(M. Bruce.)

REPRESENTATION DE LA DIVISION SAINT-JACQUES DE MONTREAL.

M. MONK : Vendredi prochain, lorsque la Chambre passera à l'article de l'ordre du jour relatif aux motions, je proposerai ce qui suit :

Que M. le Speaker adresse son mandat au greffier de la Couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer un nouveau bref pour l'élection d'un député pour représenter la division Saint-Jacques (Montréal) dans le présent parlement, en remplacement de Joseph Brunet dont l'élection a été invalidée.

MESSAGE DU GOUVERNEUR-GENERAL —BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

M. l'ORATEUR lit le message suivant :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice expirant le 30 juin 1903, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 31 mars 1903.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message de Son Excellence et le budget auquel il se rapporte soient renvoyés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes. Je prends la parole, M. le Speaker, pour communiquer à la députation un projet de loi concernant le rajustement de la représentation à la Chambre des communes nécessité par le dernier recensement. Il n'est pas hors de propos, avant d'aller plus loin, de rappeler que le gouvernement, en présentant ce bill, n'exerce pas un pouvoir discrétionnaire, mais qu'il s'acquitte d'un devoir impérieux que lui trace la constitution, celle-ci décrétant qu'après chaque dénombrement décennal, une répartition nouvelle de la représentation des provinces dans cette Chambre devra avoir lieu. Il y a trois ans, je présentais un projet de loi à l'effet de remanier la carte électorale, mais il différait beaucoup de celui que je vous soumets aujourd'hui. Il ne s'agissait alors que d'un rajustement partiel, de l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire, d'un projet de loi que nous avons la faculté de présenter ou de ne pas présenter; mais notre but n'était pas de proposer un rajustement général, nous voulions seulement remédier à certaines erreurs, ou, pour me servir de paroles plus sévères mais plus justes, à certaines injustices auxquelles la province d'Ontario avait été soumise par l'Acte de 1892, à l'effet de répartir de nouveau la représentation dans la Chambre des communes, et la province de Québec, par l'Acte de 1892, concernant la représentation à la Chambre des communes.

Par conséquent, le mobile qui nous faisait agir et les dispositions du bill étaient bien différents du mobile qui nous anime aujourd'hui et de la teneur du présent projet de loi. Il y a peut-être aussi lieu pour moi d'apprendre à la députation que les groupements de la population, constatés par le recensement de 1901, nécessiteront des changements dans le chiffre des représentants des différentes provinces dans cette enceinte.

Qu'on me permette de lire un relevé indiquant l'accroissement de la population du pays tout entier et le mouvement de la population des provinces entre 1891 et 1901, à la date du dernier dénombrement :

	1891.	1901
Confédération du Canada....	4,833,239	5,371,315
Ile du Prince-Edouard.....	109,078	103,289
Nouvelle-Ecosse....	450,396	459,574
Nouveau-Brunswick	321,263	331,120
Ontario..	2,114,321	2,182,947
Manitoba....	152,206	255,211
Colombie Anglaise....	98,173	178,657
Territoires du Nord-Ouest..	66,799	158,940
Québec..	1,488,535	1,648,898

La province de Québec, ai-je besoin de le dire, sert de base à la représentation, et le chiffre des représentants de chaque province dépend de leur population comparée à la population de Québec. Cette dernière étant de 1,648,898 âmes et le nombre de ses représentants étant fixé à 65 quelles que soient les circonstances, il s'ensuit que la province de Québec est représentée dans cette Chambre par un député pour chaque 25,367 habitants. Par conséquent, ce chiffre de 25,367 étant l'unité de la représentation de la province de Québec est aussi l'unité de la représentation du reste du Canada, et en prenant ce chiffre pour base, la province de l'Ile du Prince-Edouard n'aura droit qu'à quatre députés ; elle en perd donc un. La population de la Nouvelle-Ecosse étant de 459,574 habitants, l'unité de la représentation lui donne le droit d'avoir une représentation totale de 18 députés au lieu de 20, comme aujourd'hui. La population du Nouveau-Brunswick est de 331,120 habitants, elle aura donc 13 représentants dans cette Chambre, au lieu de 14. Et la province d'Ontario, qui renferme 2,182,947 âmes, sera représentée par 86 députés, au lieu de 92. Toutes les provinces situées en-deça du lac Supérieur, sauf la province de Québec, dont la représentation en peut varier, perdront donc quelques-uns de leurs représentants.

D'un autre côté, la population de la Colombie Anglaise, aujourd'hui représentée par six députés, en élira un de plus, soit sept au

lieu de six. La province du Manitoba aura trois représentants de plus ; elle en aura dix au lieu de sept. Quant aux Territoires du Nord-Ouest, nous avons pris des dispositions particulières, vu que ces territoires ne tombent pas sous le coup de la lettre de l'acte constitutionnel dont je parlerai tantôt.

Quant au chiffre de la représentation accordée aux différentes provinces, il ne saurait ouvrir le champ à la discussion. Chacun sait que dans les provinces auxquelles le remaniement de la carte électorale fera perdre des représentants, il y a eu de l'émoi, et que des gens bien pensants ont entrepris de se convaincre qu'en torturant le texte de la loi, on pouvait lui donner une interprétation tout autre que celle qu'il comporte. Malheureusement, le texte de la loi ne souffre aucun doute là-dessus. Trois répartitions de la représentation ont déjà eu lieu au Canada, en 1872, 1882 et 1892. Presque toujours, la même chose s'est produite. Des provinces ont dû perdre quelques-uns de leurs représentants, et naturellement, elles ont protesté. La question a été examinée, débattue et tranchée par des jurisconsultes aussi habiles, des hommes aussi éminents que sir John Macdonald, l'honorable Edward Blake et sir John Thompson, et il n'est pas possible d'obvier à cet inconvénient, bien que je regrette, et que je regrette sincèrement, que certaines provinces doivent perdre une partie de leur représentation dans cette Chambre. Il faut respecter et appliquer la loi, et son application est plutôt une opération mathématique qu'autre chose. Il suffit de lire les dispositions de l'article 51 de la constitution et les chiffres du recensement pour arriver au résultat. Dans cette affaire, le parlement a les mains liées. Il n'a aucun pouvoir discrétionnaire ; il n'est que l'instrument et l'esclave de la loi, et pour rédiger le présent bill, nous n'avons eu qu'à prendre les résultats du recensement pour base de la répartition, accordant à chaque province le nombre de représentants qu'elle avait le droit d'avoir, aux unes plus, aux autres moins, mais toujours d'après le même principe.

Je le répète, le parlement a des pouvoirs restreints en ce qui a trait à cette question, mais pour la création des collèges électoraux qui enverront ici des représentants, le parlement a des pouvoirs absolus qu'il peut exercer pour le mieux ou pour le pis, soit de façon à faire beaucoup de bien ou de manière à causer beaucoup de mal. La droite s'est toujours plainte que lors des répartitions précédentes,—qui ont toujours eu lieu sous le régime du même parti, du parti conservateur qui est aujourd'hui dans l'opposition—que l'opposition de l'époque était traitée injustement. J'avoue qu'en pareille occurrence le parti qui tient les rênes de l'administration est fortement tenté d'abuser de ses privilèges et d'être injuste envers ses adversaires ; qu'il est fortement tenté de délimiter les circonscriptions électorales de façon à faire élire plus de représentants partageant ses opinions politiques que ne le justifient les convictions de la population du pays en général. Dans cette circonstance qui ne manque pas de solennité, je veux éviter, autant que possible, de récriminer contre les événements passés. Pourtant, sans proférer de reproches et n'évoquant le passé que pour m'en servir comme exemple, qu'on me permette d'énumérer quarante-deux circonscriptions électorales, d'Ontario, formées par les remaniements de 1882 et 1892, dans lesquelles la totalité des suffrages exprimés accusait une majorité des voix en faveur des libéraux, quoique ces collèges électoraux eussent élu un plus grand nombre de députés conservateurs que de députés libéraux. Voici les noms de ces circonscriptions :

Brant-sud, Bruce-ouest, Bruce-sud, Durham-est, Durham-ouest, Elgin-est, Elgin-ouest, Essex-nord, Essex-sud, Hastings-nord, Hastings-est, Hastings-ouest, Kent, Lambton-est, Lambton-ouest, Leeds et Grenville, Leeds-sud, Grenville-sud, Lanark-nord, Lanark-sud, Northumberland-ouest, Oxford-sud, Oxford-nord, Ontario-nord, Ontario-sud, Ontario-ouest, Perth-nord, Perth-sud, Peterborough-est, Peterborough-ouest, Renfrew-nord, Renfrew-sud, Victoria-nord, Victoria-sud, Waterloo-nord, Waterloo-sud, Wellington-centre, Wellington-nord, Wellington-sud, Wentworth-nord et Brant.

Voilà quarante-deux circonscriptions électorales. Les suffrages populaires exprimés en faveur des candidats libéraux à la dernière élection ont été de 88,363 et les bulletins déposés en faveur des candidats conservateurs, de 86,392, accusant une pluralité de 1,973 voix en faveur des libéraux. Dans ces collèges électoraux où la majorité des suffrages penchait du côté libéral, 25 conservateurs et dix-sept libéraux furent élus, ce qui donnait aux conservateurs huit représentants de plus qu'aux libéraux dans cette Chambre. Je ne crois pas qu'il se trouve dans cette enceinte un seul homme impartial qui ne conviendra pas qu'un tel état de choses n'est ni juste ni équitable. C'est un état de choses qui ne tend pas à favoriser la bonne administration des affaires et qui ne devrait pas exister sous un gouvernement constitutionel. Il va sans dire que nous désirons remédier à ce grief. Nous entendons assurément réparer cette injustice ; cependant, je déclare sans hésitation que, tout en nous proposant de réparer l'injustice commise au détriment du parti libéral, nous ne voulons pas en commettre une envers nos adversaires. Notre but, notre désir est de présenter un projet de loi juste qui donnera à tous la même mesure de justice, de liberté et de responsabilité. Le parti libéral a toujours soutenu que le remaniement des collèges électoraux, après chaque recensement, devrait se faire d'après certains principes clairs et arrêtés et que tout le monde pourrait comprendre. Cela devrait être la coutume du pays et s'appliquer partout et toujours lorsqu'une répartition de la représentation a lieu, quel que soit le parti qui est à la tête des affaires. Nous avons toujours

soutenu que le principe dominant pour ces remaniements de la carte électorale était de respecter les limites des comtés. Et nous maintenons aujourd'hui qu'on devrait reconnaître comme point de départ de la répartition de la représentation le principe que la représentation au parlement devrait être basée sur la division du pays en municipalités. Nous prétendons qu'il faut prendre la carte géographique des municipalités pour délimiter les collèges électoraux.

Un député suffit dans certains comtés. L'unité de population—à laquelle il ne faut pas adhérer trop rigoureusement, cela va de soi—ne permet pas de leur en accorder plus. D'autres comtés devront élire deux ou trois représentants. Il faut à quelques villes plus de trois ou quatre représentants, tandis que d'autres municipalités, dont la population est trop inférieure à l'unité de population, ne devront pas élire un seul député. Par conséquent, il y a lieu de faire un choix, un partage, un fusionnement. Ici surgit la question—qui est peut-être la plus importante de celles que nous avons à trancher—de savoir qui devra faire ce travail. Qui divisera les comtés qui devront être divisés ? Qui fusionnera ceux qui devront être réunis ? C'est une question d'une grande importance et après l'avoir mûrie au meilleur de notre habileté, nous avons cru que dans cette circonstance comme dans presque toutes les autres, la meilleure politique à adopter, le principe le meilleur et le plus sage était d'adopter la ligne de conduite et la règle suivies en pareille occurrence en Angleterre, pays d'origine de toutes les libertés. Nous nous proposons donc aujourd'hui, comme nous nous l'étions proposé dans une circonstance antérieure lorsque le dernier bill à l'effet de répartir la représentation nous était soumis, de demander à la Chambre de suivre l'usage qui prévaut en Angleterre. Le dernier remaniement des collèges électoraux, en Angleterre, eut lieu en 1884, sous l'administration de M. Gladstone. Dans cette circonstance, M. Gladstone, avant de rédiger son bill, suivit la même ligne de conduite que nous entendons suivre aujourd'hui. Le bill fut préparé, à la demande de M. Gladstone, après une conférence entre les membres des deux partis dans la Chambre des communes, entre le gouvernement et l'opposition. M. Gladstone invita lord Salisbury, alors chef de l'opposition, à le rencontrer pour discuter avec lui les détails du projet de loi de répartition de la représentation qu'il devait présenter subséquemment à l'adoption de la loi du cens électoral. La conférence eut lieu et il en résultat un projet de loi qui reçut l'approbation des deux partis. Qu'on me permette de citer ce qui se passa alors ; l'emprunte ce récit à une publication connue: "The Annual Register", de 1884. Après avoir raconté que M. Gladstone avait invité lord Salisbury à le rencontrer pour discuter avec lui les détails du projet de loi, l'auteur ajoute :

Pendant la quinzaine suivante, les négociations furent constamment poursuivies. Lord Salisbury et sir S. Northcote assistèrent aux séances du cabinet et dirigèrent les négociations avec les délégués choisis à cette fin par celui-ci.

Ainsi, il y eut une conférence entre les membres du gouvernement et les chefs de l'opposition afin de rédiger un projet de loi que les deux partis accepteraient. Lorsque le dernier bill de répartition de la représentation fut proposé à la Chambre, en 1892, nous étions dans l'opposition et nous proposâmes à nos adversaires d'adopter la même ligne de conduite. Lorsqu'il s'est agi de voter le bill en deuxième lecture, de la place qu'occupe aujourd'hui mon honorable ami le chef de l'apposition (M. Borden, Halifax), je proposai :

Que le bill (n° 76) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, soit renvoyé à une conférence, ou à un comité composé des deux partis politiques pour s'entendre sur les points ou principes devant servir de base à un bill de répartition.

Malheureusement, cette proposition fut repoussée. Quoi qu'il en soit, nous ne nous proposons pas de nous départir du principe que nous avons énoncé à cette époque. Ce que nous demandions lorsque nous étions moins nombreux, nous sommes prêts à l'accorder à nos adversaires, qui forment aujourd'hui la minorité. Par conséquent, nous nous proposons de soumettre à nos adversaires les détails de ce projet de loi, s'ils y consentent. Si j'en juge par les remarques attribuées à un député de la gauche, celui-ci n'est pas même satisfait de cette offre si équitable. Il est très difficile de contenter l'honorable député ; toutefois, qu'il soit content ou mécontent, je me demande s'il est rien de plus équitable que l'offre que nous faisons aux députés de la gauche.

M. SPROULE : Si les remarques du très honorable premier ministre s'adressent à moi je me permettrai de lui dire que mon opinion est tout autre. Je suis bien content et j'exprimais des éloges à l'adresse du gouvernement parce qu'il se propose d'appliquer les principes qu'il prônait quand il était dans l'opposition.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis content de l'accueil que mon honorable ami a fait à mes observations. Je lui présente mes excuses et j'espère qu'il appuiera le présent projet de loi. Le bill que j'ai l'honneur de présenter se lira comme suit :

Acte à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes.

Considérant qu'en conséquence des résultats du recensement de 1901 il est devenu nécessaire de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes, en exécution des dispositions de l' "Acte de l'Amérique du Nord, 1867" et des autres statuts à ce sujet, et qu'il est à propos de pourvoir en même temps à une plus nombreuse représentation des habi-

tants des Teritoires du Nord-Ouest dans ladite Chambre ;

A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète :

1. La Chambre des communes devra se composer de deux cent quatorze membres ou députés dont quatre-vingt-six seront élus pour l'Ontario, soixante et cinq pour Québec, dix-huit pour la Nouvelle-Ecosse, treize pour le Nouveau-Brunswick, dix pour le Manitoba, sept pour la Colombie Anglaise, quatre pour l'Ile du Prince-Edouard, dix pour les Territoires du Nord-Ouest et un pour le territoire du Yukon.

2. Pour les fins de l'élection des députés à la Chambre des communes, lesdits provinces et territoires seront respectivement divisés en districts électoraux et représentés ainsi qu'il est établi dans l'annexe au présent acte.

3. Toute ville, village, township, paroisse ou endroit situé dans les limites territoriales d'un district électoral et non spécifiquement inclus dans un autre district électoral par l'effet de ladite annexe fera partie et sera considéré comme faisant partie du district électoral dans lequel il est ainsi géographiquement situé.

4. Partout où, dans le présent acte, il est fait usage de quelque mot ou expression pour nommer quelque circonscription territoriale, cette expression ou ce mot sera interprété, à moins que le contexte ne l'exige autrement, comme désignant cette circonscription territoriale telle qu'existante et délimitée à la date où le présent acte aura été sanctionné.

5. Le présent acte n'entrera en vigueur que lors de la dissolution du présent parlement.

Voilà le bill que je me propose de présenter. Il n'est pas suivi de l'annexe. Si nos amis de la gauche l'acceptent, nous entendons, après qu'il aura été examiné et voté en deuxième délibération, le renvoyer devant un comité spécial composé de sept membres, dont trois représenteront l'opposition et seront choisis par elle. Le travail du comité consistera à créer les circonscriptions électorales qui éliront des représentants. Autrement dit, nous ne proposons pas un projet de loi tout mâché que nos amis et l'opposition devront, bon gré, mal gré, avaler en une seule bouchée; au contraire notre dessein est d'inviter nos amis de la gauche à nous rencontrer dans une salle de comité pour y conférer avec nous du partage des collèges électoraux et même de la création de toutes les circonscriptions qui auront le privilège d'envoyer ici un représentant. Nous voulons marcher sur les traces du gouvernement de M. Gladstone, en Angleterre. Si nos amis de la gauche veulent s'unir ainsi à nous, nous espérons pouvoir rédiger un projet de loi qui aura au moins le mérite de rendre justice à tous. Nous espérons pouvoir soumettre à la Chambre un bill exempt des tares qu'on trouve dans les bills de répartition de 1882 et 1892. S'ils veulent nous rencontrer en comité pour délibérer ce bill d'une manière honnête, sans que les uns cherchent à battre monnaie aux dépens des autres, nous pourrons, croyons-nous, présenter à la députation un projet de loi dont tous les Canadiens auront lieu d'être fiers, un projet de loi qui ne prêtera pas le flanc à la critique comme les lois de rajustement de la représentation adoptées antérieurement, au Canada. Nous nous proposons de tracer une ligne de conduite à suivre non seulement aujourd'hui, mais dans toutes les circonstances.

Je dirai maintenant un mot des Territoires du Nord-Ouest. Leur population est de 158,940 âmes d'après le dernier recensement. En se basant sur l'unité de population, ils ne pourraient réclamer que six députés. Cependant, en ce qui a trait à la représentation des Territoires du Nord-Ouest, nous ne sommes pas liés par la lettre de la constitution. Conséquemment, notre intention est de leur accorder dix représentants. La population de ces territoires est aujourd'hui d'au moins 250,000 âmes, chiffre suffisant pour leur donner le droit d'avoir dix représentants. La population augmente par grandes enjambées et dans peu d'années, elle——

M. HUGHES (Victoria) : Pourvu que ce soient des sujets anglais.

Le PREMIER MINISTRE : Ils ne peuvent pas exprimer leurs suffrages à moins d'être sujets anglais. Voilà pourquoi nous avons l'intention d'accorder aux Territoires du Nord-Ouest une forte représentation; car nous voulons que les nouveaux venus prêtent le serment d'allégeance et deviennent sujets anglais, pour profiter des avantages dont jouissent les Canadiens et assurer les responsabilités qui incombent à ces derniers. Telles sont, M. le Speaker, les grandes lignes du projet de loi que j'ai l'honneur de présenter à la Chambre. J'espère qu'elles seront approuvées par tous les députés sans préjugés des deux côtés de la Chambre.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je dirai tout d'abord que je ne crois pas que l'honorable monsieur ait poussé très loin ses recherches au sujet des circonscriptions électorales d'Ontario. Autrement, il eut facilement trouvé 25 collèges électoraux libéraux et 17 conservateurs qui auraient présenté une anomalie non pas égale, mais plus grande, mais dans un sens opposé. Il me semble que ce raisonnement n'était guère digne de mon honorable ami, si celui-ci n'était pas prêt à examiner la question sous toutes ses faces. Avant d'accuser les conservateurs d'avoir commis une injustice en adoptant la loi de 1892, il aurait dû mieux scruter toutes les circonscriptions électorales de cette province et les résultats du scrutin afin de voir s'il ne trouverait pas de l'autre côté une anomalie aussi grande que celle qu'il a exposée aujourd'hui à la Chambre. Chacun sait que ces anomalies sont inévitables, quel que soit le mode de répartition de la représentation. On ne saurait adopter un mode qui ne donnerait pas lieu à des anomalies semblables. De ce qu'on trouve 25 collèges électoraux d'un bord et dix-sept d'un autre où règne l'état de choses décrit par l'honorable monsieur, on ne peut pas conclure logiquement que sa thèse est prouvée, à moins d'exami-

ner à tous les points de vue les résultats du scrutin dans toutes les circonscriptions.

Je ne crois pas avoir parfaitement saisi tous les détails du bill présenté par mon honorable ami. Lorsqu'il sera imprimé et avant de l'adopter en deuxième délibération, nous aurons l'occasion d'en examiner les dispositions. De prime abord, le projet d'une conférence dans le but de délimiter les collèges électoraux semblerait équitable; il faut admettre néanmoins, qu'en fin de compte, il pourrait être moins juste que mon honorable ami le déclare, la majorité des membres du comité appartenant à la droite. Quoi qu'il en soit, je dois ajouter foi aux paroles de l'honorable monsieur lorsqu'il déclare qu'il se propose de faire une répartition équitable de la représentation. Nous aurons, il est vrai, le privilège de soumettre à la Chambre le résultat des travaux du comité et de le disséquer à notre guise, si nous trouvons que la décision du comité n'est pas aussi juste que mon très honorable ami nous le promet.

Il y a un point auquel je désire toucher brièvement et sur lequel j'aimerais avoir des éclaircissements de la part de mon honorable ami avant que ce bill soit voté en deuxième délibération. Les gouvernements des provinces ont-ils fait des représentations concernant la diminution projetée de la représentation des provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, et les conseillers de la Couronne se sont-ils prononcés sur les prétentions des provinces? Mon très honorable ami a laissé entendre qu'il ne saurait y avoir de doute à ce sujet. Je crois savoir que les conseillers du gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ont émis une opinion tout à fait contraire à celle que l'honorable monsieur vient d'exprimer. Je n'ai pas vu l'opinion qu'ils ont donnée, je ne la connais que par ouï-dire, cependant voici ce que je comprends. Je n'entends pas débattre cette question aujourd'hui ; je me contenterai de signaler à la Chambre et à mon honorable ami l'opinion que je crois avoir été émise en certains quartiers, touchant la diminution de la représentation des provinces que j'ai nommées. L'article 3 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, décrète :

Il sera loisible à la reine, de l'avis du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, de déclarer par proclamation, qu'à compter du jour y désigné—mais pas plus tard que six mois après la passation du présent acte, les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne formeront qu'une seule et même Puissance sous le nom de Canada, et dès ce jour, ces trois provinces ne formeront, en conséquence, qu'une seule et même Puissance sous ce nom.

L'article 4 de l'acte se lit ainsi :

Les dispositions subséquentes du présent acte, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, prendront leur pleine vigeur dès que l'union sera effectuée, c'est-à-dire, le jour à compter duquel, aux termes de la proclamation de la reine, l'union sera un fait accompli ; dans les mêmes dispositions, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, le nom de Canada signifiera le Canada tel que constitué sous le présent acte.

Maintenant, prenons pour nous servir d'exemple, le cas de l'article suivant, et qu'arrive-t-il ? L'article 5 décrète :

Le Canada sera divisé en quatre provinces dénommées :—Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.

Il est évident que le mot "Canada", employé dans cet article, signifie seulement les quatre provinces déjà nommées. L'autre article sur lequel j'appelle l'attention de mon très honorable ami et de la Chambre est l'article 37, qui se lit ainsi :

La Chambre des communes sera, sujette aux dispositions du présent acte, composée de cent quatre-vingt-un membres, dont quatre-vingt-deux représenteront Ontario, soixante et cinq Québec, dix-neuf la Nouvelle-Ecosse et quinze le Nouveau-Brunswick.

Puis, je signalerai à la Chambre l'article 51 qui décrète ce qui suit :

Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante et onze et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes :—

(1) Québec aura le nombre fixe de soixante et cinq représentants ;

(2) Il sera assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionné au chiffre de sa population (constaté par tel recensement) comme le nombre de soixante et cinq le sera au chiffre de la population de Québec (ainsi constaté) ;

(3) En supputant le nombre des représentants d'une province, il ne sera pas tenu compte d'une fraction n'excédant pas la moitié du nombre total nécessaire pour donner à la province droit à un représentant ; mais toute fraction excédant la moitié de ce nombre équivaudra au nombre entier ;

Quatrièmement, et voici le paragraphe important :

(4) Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus ;

(5) Les nouvelles répartitions n'auront d'effet qu'à compter de l'expiration du parlement alors existant.

Il est un autre article qu'il est important de consulter à ce sujet, l'article 146 qui décrète que :

Il sera loisible à la reine, de l'avis du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du parlement du Canada et des chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Ile du Prince-Edouard et de Colombie Anglaise, d'admettre ces colo-

nies ou provinces, ou aucune d'elles,dans l'union —et, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du parlement, d'admettre la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'union, aux termes et conditons, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la reine jugera convenables d'aprouver, conformément au présent ; les dispositions de tous ordres en conseil rendus à cet égard auront le même effet que si elles avaient été décrétées par le parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Or, dans l'interprétation de cet acte, il importe de remarquer qu'il s'applique à l'entrée dans le Canada d'autres colonies et provinces qu'énumère l'article 146 de cette loi ; il importe aussi de bien peser les termes de l'article 51, car cet article dit :

La représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité——

Et il emploie le mot " Canada " dans le paragraphe 4. L'article 4 de la loi a défini le sens du mot " Canada ". Le mot " Canada " dans tous les articles subséquents signifie " le Canada tel que constitué sous le présent acte ".

Que signifie l'expression " tel que constitué sous le présent acte " ? Dans l'article 5, elle signifie assurément, les quatre provinces du Canada uniquement, car cet article stipule que :

Le Canada sera divisé en quatre provinces dénommées :—Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.

Il vient à l'idée que l'article cinquante et un constitue un pacte entre les quatre provinces, pacte qui ne devait pas être modifié par l'entrée dans la confédération d'aucune autre colonie et en vertu duquel la province de Québec n'aurait jamais moins de soixante et cinq représentants et les autres provinces n'auraient jamais un nombre de représentants moindre que celui qu'elles auraient le droit d'avoir en tenant compte de leur population comparée à la population de la province de Québec. Il était stipulé de plus que nulle réduction n'aurait lieu dans le nombre de leurs représentants à moins que le chiffre de la population de la province, par rapport au chiffre de la population totale du Canada, n'eut décru d'un vingtième.

Je sais que des conventions importantes touchant cette question sont contenues dans les adresses subséquemment adoptées par les législatures des différentes provinces qui furent admises plus tard dans la confédération, et par le parlement du Canada. Je ne perds pas de vue non plus la loi adoptée par le parlement fédéral et ratifiée—si je puis m'exprimer ainsi—par le parlement impérial concernant l'entrée du Manitoba et de la Terre de Rupert dans la confédération. Toutefois, voici le raisonnement qu'on pourrait faire à bon droit, selon moi: Si vous considérez que l'article 51 est une convention intervenue entre ces provinces et fixant entre elles les conditions de leur représentations à l'avenir, il faudra que les adresses ou les lois subséquentes dont j'ai parlé s'expriment bien clairement, si vous désirez modifier la convention ainsi intervenue entre les quatre provinces qui constituaient le Canada en premier lieu. Je crois, M. le Speaker, qu'il y a lieu, à l'heure actuelle, de demander si l'une des provinces a adressé des représentations à ce sujet et si les conseillers de la Couronne se sont prononcés sur cette question. Il conviendrait aussi, ce me semble, de déposer sur le bureau de la Chambre l'opinion de ces fonctionnaires, s'ils en ont donné une, et de la faire imprimer afin de renseigner tous les députés qui voudraient prendre la parole sur ce sujet.

Je n'ai rien à dire de plus maintenant, si ce n'est qu'en 1899, mon honorable ami, en présentant le projet de loi qu'il soumit alors à la Chambre, a posé en principe que toute division des comtés devait se faire par la voie judiciaire. Je citerai à mon honorable ami les paroles dont il s'est servi et je puis dire que je n'ai pas trouvé dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui aucun motif particulier de se départir maintenant du principe qu'il énonçait à cette époque.

Chaque fois qu'un comté doit être divisé en collèges électoraux, chaque fois qu'un comté, qui jusqu'alors n'avait droit qu'à un représentant, peut être subdivisé en deux ou trois districts électoraux, la délimitation de ces derniers sera faite par l'autorité judiciaire. Voilà le second principe qui sert de base au bill dont nous saisissons la Chambre.

Je suppose que c'est parce qu'il se départ de ce principe, que mon très honorable ami parle du présent bill comme d'un projet de loi différent de celui qu'il soumettait alors à la députation. J'ignore sous quel rapport il en diffère. La portée du présent bill est plus grande, il va sans dire, car étant basé sur les résultats du dernier recensement, il donne au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest une représentation beaucoup plus forte mais, abstraction faite de cette différence, le principe qui convient à une loi semblerait convenir à une autre, bien qu'en parlant ainsi je ne désire aucunement amoindrir la portée de ce que j'ai déjà dit de la proposition de l'honorable gentleman. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage; cependant je demanderai au ministre de la Justice de fournir des éclaircissements sur les questions que j'ai effleurées brièvement afin de nous mettre en mesure de discuter plus intelligemment ce bill lors de sa deuxième délibération.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je ne prends pas la parole dans le dessein de discourir longuement sur le projet de loi dont la Chambre est saisie. Je me propose uniquement de demander à mon honorable ami le chef de l'opposition, s'il persiste dans l'opinion qu'il a exprimée, à savoir, que le mot " Canada " dans le 4e paragraphe de l'article 51 ne signifie pas le Canada tel qu'il est aujourd'hui constitué, mais les quatre provin-

ces primitives de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et d'Ontario et que la proportion mentionnée dans cet article doit être établie en tenant compte de la population totale de ces provinces et non de la population du Dominion tel que constitué aujourd'hui.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai formellement déclaré en prenant la parole que je n'entendais pas débattre cette question présentement, et que je voulais uniquement, pour renseigner la Chambre, exposer de mon mieux le point soulevé par les conseillers du gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et demander si l'exécutif canadien avait obtenu l'opinion des conseillers de la Couronne et, dans l'affirmative, prier le gouvernement de nous permettre de prendre connaissance de l'opinion donnée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Afin de renseigner mon honorable ami et la Chambre, je dirai que les conseillers de la Couronne au Nouveau-Brunswick et dans l'Ile du Prince-Edouard ont exprimé une opinion qui ressemble quelque peu à celle que l'honorable monsieur a exposée. Il serait inutile d'avoir les représentations faites par ces gouvernements aux autorités fédérales et ma réponse à ces représentations—car, pour les examiner, il faut en somme savoir en quels termes elles sont couchées. Quand mon honorable ami aura pris connaissance des représentations et de la réponse, il jugera peut-être qu'il y a beaucoup à dire en faveur de la position qui a été prise chaque fois qu'un bill concernant la répartition des provinces a été présenté.

L'honorable M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Je demanderai au ministre de la Justice quelles limites on entend adopter. Le bill semble parler des limites des districts électoraux. Il dit : les limites pourront être celles des districts électoraux telles que décrites par la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Le comité, ou la conférence, règlera ce point.

L'honorable M. HAGGART : J'ai inféré des paroles du premier ministre qu'il y aurait des limites fixes.

Le PREMIER MINISTRE : Les limites ne sont pas déterminées.

L'honorable M. HAGGART : Les limites du comté.

Le PREMIER MINISTRE : C'est pour cela que nous proposons de tenir une conférence. Nous voulons qu'on tienne compte des limites des municipalités.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable monsieur s'est servi des mots " limites des municipalités ". Cela ne signifie pas les limites du comté.

Le PREMIER MINISTRE : Les limites des municipalités du comté.

L'honorable M. HAGGART : Alors, le projet de loi ne le dit pas. L'honorable monsieur a parlé d'une annexe. A-t-il déposé l'annexe sur le bureau de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Non. J'ai déclaré que l'annexe était en blanc.

L'honorable M. HAGGART : Elle sera préparée par la conférence ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

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

SUBSIDES—AUTONOMIE DE L'IRLANDE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'honorable JOHN COSTIGAN (Victoria, N.-B.) : Je prends la parole pour proposer un amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Il est inutile, je crois, de déclarer que mon dessein n'est pas de présenter une motion de censure ou une motion dirigée contre le gouvernement. Je profite de l'occasion pour saisir le parlement du Canada d'un sujet que j'ai toujours eu à cœur, on me permettra de le dire. Je puis déclarer à bon droit que je me propose de discuter une question d'une grande importance, non seulement pour cette Chambre et ce parlement, non seulement pour le peuple canadien, mais une question à laquelle s'intéressent sérieusement les esprits les plus éclairés de l'empire. J'ai l'honneur de vous remettre, M. l'Orateur, l'amendement suivant que je propose, appuyé par mon honorable ami, M. Hackett, du comté de Prince, Ile du Prince-Edouard :

Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté dans les termes suivants :—

" Nous, sujets très soumis et loyaux de Votre Majesté, les Communes du Canada, assemblées en parlement, désirons très vivement renouveler, tant en notre nom qu'en celui du peuple que nous représentons, l'expression de notre inaltérable loyauté et de notre constant dévouement envers la personne et le gouvernement de Votre Majesté.

" Nous désirons représenter respectueusement à Votre Majesté qu'en 1882 le parlement du Canada a adopté une humble adresse à Sa Très Gracieuse Majesté la Reine, exprimant l'espoir qu'une juste mesure d'autonomie serait accordée au peuple irlandais ; et qu'en 1886 et 1887, des résolutions adoptées par la Chambre des communes réaffirmaient d'une manière pressante les sentiments exprimés dans ladite adresse à Sa Très Gracieuse Majesté et exprimant de nouveau l'espoir qu'une telle mesure d'autonomie serait passée par le parlement impérial.

" Que les années qui se sont écoulées depuis l'adoption desdites adresses et résolutions présentées à l'illustre et toujours regrettée Souveraine qui a précédé Votre Très Gracieuse Majesté sur le Trône, n'ont fait que développer de plus en plus les avantages dont jouit le Canada

grâce au système fédératif adopté en ce pays. avantages dont nos co-sujets de la confédération australienne sont en bonne voie de profiter à leur tour, nous sommes heureux de le constater. Les inestimables bienfaits qui n'ont cessé pendant toutes ces années passées de se faire sentir dans toute l'étendue de l'Amérique Britannique du Nord par suite de l'inauguration de ce système au Canada, ne peuvent que porter davantage les sujets de Votre Très Gracieuse Majesté à affirmer de nouveau, par l'entremise de leurs représentants en parlement, les sentiments exprimés dans lesdites adresse et résolutions relativement à l'autonomie à accorder aux sujets de Votre Majesté en Irlande.

" Nous avons constaté, avec la plus profonde satisfaction, plaise à Votre Majesté, que pendant la discussion qui a suivi le discours du Trône, il s'est manifesté de tous côtés un sincère désir d'inaugurer un régime de paix durable et de bonne entente en Irlande ; et cette Chambre félicite le peuple de la mère patrie de la législation juste et équitable qui suivra, suivant toute apparence, la récente conférence sur la question agraire, et elle espère qu'il s'ensuivra avant longtemps un règlement durable, acceptable par tous, de ce problème épineux et irritant dont la solution a depuis si longtemps, préoccupé l'esprit des hommes d'Etat anglais.

Vingt années sont une étape importante dans la vie, une période de temps considérable dans les annales du parlement. Si nous remontons de vingt années en arrière, à l'époque où, dans une circonstance semblable, j'avais l'honneur de présenter une résolution, la première dans l'espèce, priant le parlement du Canada d'exprimer sa sympathie envers un peuple qui demandait à jouir des bienfaits que nous prisons si fort nous-mêmes, nous pourrons nous rendre compte des changements opérés et du progrès accompli pendant ce laps de temps.

Il est de toute évidence que le Canada, ce pays qui fait notre orgueil, s'est avancé à grandes enjambées dans la voie du progrès et de la prospérité, et il est facile de voir les résultats heureux qui ont découlé de la sage politique, qui, en donnant au pays la pleine mesure de liberté dont nous jouissons, fait que tout citoyen du pays est fier de son titre de Canadien. Il est également évident qu'il s'est opéré toute une révolution dans l'opinion publique en Angleterre à notre égard. Nous sommes tous fiers de constater cet état de choses, et j'espère qu'aujourd'hui il ne tombera pas de mes lèvres une seule parole qui puisse provoquer la moindre récrimination ni troubler la parfaite harmonie qui règne maintenant dans cette enceinte législative, tout comme au sein du parlement de la Grande-Bretagne

Plusieurs VOIX : Bah ! vieilles rengaînes que tout cela !

L'honorable M. COSTIGAN : Oh ! je sais bien d'où partent ces interruptions !

Plusieurs VOIX : Très bien !

L'honorable M. COSTIGAN : Ces clameurs, ces ricanements ne sont pas faits pour m'arrêter. Les signaler en passant, suffit ; et s'il plaît à ces messieurs de s'y livrer, elles n'ont pas autrement le don de m'évouvoir ; je plane au-dessus de ces clameurs, et le peuple canadien, que dis-je ? l'empire tout entier les dédaigne comme moi. Ces invectives surannées ne sont plus de mise de nos jours ; reléguées dans l'arsenal des vieilles armes émoussées, elles sont désormais impuissantes. On a beau essayer de ressusciter ces épouvantails, ils n'ont plus de prise sur un peuple intelligent qui ne subit plus d'autre empire que celui de la raison. Pourquoi ces clameurs et ces interruptions, quand, fidèle à mes habitudes, je dis sincèrement ma pensée à la Chambre ? Je comprendrais ces exclamations et les insinuations qu'elles comportent, si l'on était légitimement en lieu de croire que je n'exprime pas sincèrement ma pensée, selon les faibles lumières de mon jugement ? Mais, jamais, Dieu merci, au cours de ma vie politique, je n'ai donné prise au moindre soupçon à cet égard. Que me reproche-t-on ? Est-ce qu'on me fait un crime de m'être constitué depuis vingt ans l'ardent champion de la cause que je défends aujourd'hui ? Cette cause, je suis fier de le dire, qui comptait peu de partisans, rallie aujourd'hui les suffrages de presque toutes nos populations. Peut-on reprocher à moi et à mes collègues ici, descendants de cette terre d'Irlande, défenseurs de cette cause depuis vingt ans, d'avoir jamais reculé devant l'accomplissement de nos devoirs, à titre de citoyens du Canada ? A ce reproche j'opposerais une dénégation catégorique. Oui, nous avons toujours hautement proclamé notre amour envers cette terre d'Irlande, notre mère patrie ; mais je mets au défi mes interrupteurs de signaler, au cours de cette lutte que nous soutenons depuis 1882, une seule parole, un seul acte de notre part trahissant absence de fidélité envers le pays que nous habitons et envers l'empire dont nous sommes membres. Si, malgré cela, ces messieurs veulent se livrer au persiflage, libre à eux de le faire. Mais non, espérons mieux de leur intelligence ; espérons, dis-je, qu'ils écouteront avec le calme et l'impartialité voulues les observations adressées à la Chambre sur une question qui s'impose aujourd'hui aux plus sérieuses préoccupations du peuple canadien.

Au demeurant, M. l'Orateur, je tiens à dire, au début même, que s'il s'échappait de mes lèvres une seule parole qu'on aurait lieu de croire blessante à l'égard d'un député ou dérogatoire à la dignité de cette Chambre et contraire à l'étiquette ou au règlement parlementaires, je serais le premier à avouer mon tort, convaincu que je ferais par là même un tort irréparable à la cause que je défends.

Quel est, M. l'Orateur, le but visé par ma résolution? Elle tend à exprimer le profond sentiment de satisfaction que tout le monde éprouve, devant la brillante perspective de la prochaine pacification de l'empire, et en particulier, du redressement des griefs

dont l'Irlande était en juste lieu de se plaindre, griefs dont le gouvernement anglais reconnaît aujourd'hui franchement et loyalement la légitimité. Or, paraît-il, on doit m'attaquer ici même, bien qu'on ne l'ait pas encore formellement déclaré, et pourquoi? Parce que dans la résolution, j'accole à cette expression de sentiment la question de l'autonomie de l'Irlande. Ah ! cette Irlande, s'exclame-t-on, ah! ces Irlandais! ils ils ne seront donc jamais contents ! Comment! voilà que le gouvernement anglais propose d'engager son crédit au chiffre de $500,000,000 et veut, en outre, faire voter par le parlement une subvention directe de $60,000,000, et les Irlandais se plaignent toujours! Et ce député de Victoria, ce règlement de compte ne lui suffit pas; et il faut encore qu'il prenne la parole et fasse surgir ce malencontreux débat du " Home rule "!

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Ce n'est pas moi que vous désignez, je suppose, sous ce titre de député de Victoria?

M. HUGHES (Victoria-nord, Ont.) : L'honorable député ne veut, sans doute, pas désigner le député de Victoria-nord, Ontario?

L'honorable M. COSTIGAN : Il s'agit du député de Victoria, N.-B. L'erreur que j'ai commise est donc rectifiée. L'allusion que je viens de faire à l'attitude prise jadis par le parlement me semble parfaitement légitime et intelligible. En 1882, le parlement fut saisi d'une résolution, déclarant non seulement qu'il serait convenable d'accorder l'autonomie à l'Irlande, mais encore de rendre la liberté aux prisonniers d'Etat à cette époque. Parmi ceux qui paraissent hostiles à mon attitude aujourd'hui, nul d'entre eux ne siégeait dans cette enceinte parlementaire, ou, au moins, nul d'entre eux ne vota le rejet de ma proposition. Cette proposition l'emporta d'emblée ici même, et au Sénat, il ne s'éleva que six voix contradictoires. En 1886 et en 1887, aux résolutions dans le même sens qui furent présentées, la Chambre se rallia avec la même générosité.

Qu'on me permette de dire qu'ici on met trop de précipitation à tirer ses conclusions et qu'on apporte dans la discussion de cette question un ton bien différent de celui qui règne en Angleterre. Pourquoi donc nous imputer à crime le fait de signaler au parlement l'attitude qu'il a prise par le passé, en 1882, en 1886 et en 1887, en faveur de l'autonomie de l'Irlande ? A ces différentes époques, on demanda au parlement d'exprimer ses sympathies pour cette cause, et pourquoi ? C'est que, faisant partie de l'empire britannique, jouissant du privilège du gouvernement autonome dont nous avons appris à connaître, par expérience, le bon fonctionnement et les heureux résultats qui en ont découlé pour le pays, nous avons pensé que nous étions bien en lieu de demander à la Chambre de déclarer qu'à son avis, il serait utile d'appliquer, à titre d'expérience en Irlande, un régime qui avait si bien réussi au Canada, et la Chambre se rendit généreusement à notre prière. La Chambre se rangea à cet avis, marqué au coin du bon sens et l'exprima à différentes reprises. Ce que je demande aujourd'hui à la Chambre, c'est de réaffirmer la même pensée.

Au sujet de la question agraire et de l'heureuse perspective de son règlement définitif, je voudrais avoir l'éloquence d'un Gratton ou d'un McGee pour redire, à l'éternel honneur du gouvernement anglais, la généreuse pensée qui l'a porté à s'emparer de ce problème et à le résoudre d'une façon définitive. Loin de moi la pensée de vouloir critiquer ou rapetisser la générosité dont a fait preuve le gouvernement anglais dans l'élaboration de cette grande mesure, par laquelle il engage son crédit au chiffre de $500,000,000 et accorde une subvention de $60,000,000, afin de résoudre, d'une façon pacifique, la question agraire en Irlande. J'éprouve la plus profonde gratitude envers le gouvernement qui a pris l'initiative de cette mesure, et à cet égard, je ne le cède à personne dans cette enceinte parlementaire ou en dehors.

Pourquoi donc se faire un épouvantail de cette question de l'autonomie domestique de l'Irlande ? Est-elle devenue à ce point odieuse, soit au Canada soit à la mère patrie, qu'il soit défendu d'y faire la moindre allusion ici, aujourd'hui ? Non, assurément. Comment ! cette question du " Home Rule " est dévenue aujourd'hui une question impériale ; elle prend de plus vastes proportions que jamais ; elle accapare l'attention des esprits dirigeants en Angleterre, qui déclarent que, non contents de s'occuper de la question irlandaise, ils vont accorder, en outre, le gouvernement autonome à l'Ecosse, à l'Angleterre et au pays de Galles. Et je suis fier de constater que l'exemple du Canada est la grande leçon de choses qu'on cite, afin de prouver l'importance et l'utilité d'accorder aux différentes parties du Royaume-uni le gouvernement responsable.

Je citerai bientôt les paroles d'un homme d'état anglais fort éminent, partisan de l'autonomie domestique dans tout le royaume. Le parlement anglais, dit-il, est écrasé sous le poids d'affaires législatives qui devraient être débattues ailleurs. Il est tellement absorbé par les affaires d'intérêt local qu'il se trouve dans l'impuissance de délibérer, comme il convient, les questions d'intérêt impérial. Où est le remède à cet état de choses ? Il n'en existe qu'un seul; c'est de prendre pour modèle le régime d'autonomie du Canada. Oui, M. l'Orateur, les hommes d'Etat qui dirigent aujourd'hui les affaires du Royaume-Uni, ceux qui étudient les réformes à apporter au système gouvernemental de l'Angleterre, que déclarent-ils? Qu'il faut laisser aux Ecossais le soin de régler les affaires de l'Ecosse, aux Irlandais celui d'administrer leurs propres affaires et qu'il faut établir un parlement local en Angleterre, et au besoin, confier aux Gallois la direction de l'administration du pays de Galles, et tout

cela, pourquoi ? Afin de dégrever le grand parlement impérial de ce fardeau d'affaires encombrantes que des législatures locales seraient bien plus aptes à décider et à expédier, et de mettre le grand corps central en meilleure situation de résoudre les problèmes qui touchent aux intérêts généraux de l'empire. Conçoit-on l'embarras de la situation qui serait faite au Canada, ce jeune géant, dont le progrès étonne le monde entier, si toutes nos législatures provinciales disparaissaient et que le parlement fédéral dût s'imposer l'immense tâche de régler toutes les questions d'intérêt local qui sont aujourd'hui du ressort provincial? Ce qui arriverait est que nous serions, ici, dans l'absolue impuissance de résoudre les questions d'intérêt général. Eh bien ! je le demande, s'il résultait ici de ce changement une pareille situation, quel ne doit pas être l'embarras de ce parlement impérial, obligé qu'il est de résoudre tant de question intéressant le plus grand empire qui soit au monde?

J'ai reçu, ces jours derniers, une note qui vient parfaitement à l'appui de ce que j'avance et m'autorise à affirmer que la question du " Home Rule " n'est pas plus un épouvantail au Canada qu'elle ne l'est en Angleterre, en Irlande, en Ecosse ou au poys de Galles. Cette lettre, dont l'auteur est l'honorable T. S. Brassey, porte la date du 15 mars 1903, et en voici la teneur :

Cher monsieur,—Je vois dans le " Daily Chronicle " de ce jour, que vous vous proposez de soulever au parlement canadien la question de l'autonomie de l'Irlande. Vous apprendrez donc avec intérêt, sans doute, que de ce côté-ci de l'océan, il se poursuit une agitation tendant à éclairer l'opinion publique dans le sens que la solution de ce grand problème du " home rule ", c'est au régime d'autonomie du Canada qu'il faut la demander. Vous trouvez sous ce pli, une petite brochure contenant un articles et quelques discours sur cette question ainsi qu'un compte-rendu de l'œuvre acomplie.

Bien à vous,

T. S. BRASSEY.

Quelle est l'œuvre accomplie là-bas ? Je cite un extrait de la brochure en question, publiée par un comité régulièrement organisé en Angleterre :

Aujourd'hui, il faut consulter les députés anglais, irlandais et gallois sur les affaires de l'Ecosse, affaires dont ils ne savent rien et dont ils n'ont cure.

Si l'Ecosse demande une réforme des lois agraires ou des lois relatives aux boissons alcooliques, ou toute autre loi, il faut soumettre la chose à l'électeur anglais qui connaît fort peu de chose et n'éprouve guère d'intérêt à l'endroit du peuple et des affaires sur lesquelles il vote.

Si Edimbourg désire acquérir un nouvel approvisionnement d'eau ; si Glasgow veut accorder des permis aux petits vendeurs de journaux ; s'il s'agit de construire un tronçon de chemin de fer en Haute-Ecosse, la question ne peut se régler en Ecosse ; c'est au parlement de Londres qu'il appartient de la décider, au prix d'énormes sacrifices d'argent et de toute sorte d'embarras pour le peuple écossais, sans compter l'énorme gaspillage du temps si précieux du parlement.

M. COSTIGAN.

La besogne est si considérable que rien n'avance. Nombre de projets de loi qui, de l'aveu général, seraient d'urgence, demeurent dans les cartons du ministère. Comment sortir de ce pétrin ? Il n'y a qu'un seul moyen et c'est celui proposé par les libéraux : Qu'on donne aux Ecossais l'administration des affaires de l'Ecosse, aux Anglais, la gestion des affaires de l'Angleterre, aux Irlandais, celle des affaires de l'Irlande, aux Gallois, l'administration du pays de Galles.

Si je ne craignais d'abuser de la patience de la Chambre, je pourrais citer des extraits des discours prononcés par M. Brassey, aux différentes réunions de ce comité, organisé dans le but de créer un mouvement d'opinion publique dans la mère patrie en faveur d'un système général de gouvernement autonome. Et on nous fait l'honneur insigne de déclarer que ce sont les institutions canadiennes que la Grande-Bretagne doit prendre pour modèle. Oui, certes, c'est un grand éloge à l'adresse du Canada; c'est reconnaître toute la liberté dont jouit notre pays, qui n'a rien à envier à cet égard à aucun autre pays.

N'avons-nous pas lieu de nous enorgueillir de notre système de gouvernement quand nous entendons les hommes d'Etat dans ce parlement anglais, qui est notre modèle, déclarer: " A l'heure qu'il est, toute notre besogne législative, au parlement impérial, est paralysée; nous sommes acculés dans une véritable impasse; nos mains sont liées et nous sommes dans l'impuissance absolue d'expédier et de régler les grandes questions d'intérêt public impérial. Il faut donc sortir de cette impasse, et le seul moyen, c'est de modeler nos institutions sur celles du Canada."

Déjà j'entends des voix s'exclamer: " Que la question agraire se règle, à la bonne heure; mais vous n'avez pas besoin d'y mêler celle de l'autonomie! " Eh bien! n'en déplaise à ces messieurs, l'heure sonnera bientôt où le parlement de la Grande-Bretagne sanctionnera l'établissement du système autonome. Or, même lorsque le régime autonome aura été établi législativement par le parlement impérial, et sanctionné par Sa Majesté, je le prévois, des braillards se rencontreront qui révoqueront encore en doute la légitimité et l'utilité de ce régime. C'est bien naturel, du reste. Les opinions sont libres, et je n'entends imposer à personne mes propres opinions. Cependant, je soutiens que les arguments formulés par les adversaires du régime de l'autonomie portent à faux et ne sauraient empêcher la Chambre d'accepter une résolution qui, à mon avis, pêche plutôt par modération que par toute autre chose. Pour faire rejeter cette résolution, on ne saurait invoquer le prétexte qu'elle demande au parlement anglais de suspendre son initiative sur le projet de loi relatif à la question agraire et de saisir le parlement d'un projet de " home rule." Il n'y a rien de semblable dans la résolution. On n'y trouve ni demande de ce genre, ni

ordre donné à cet égard au parlement anglais. Elle se contente de réitérer la demande de jadis formulée par cette Chambre en faveur d'un régime d'autonomie, comme celui qui existe au Canada. La question agraire, je l'espère, sera réglée, et réglée cette session-ci.

L'Irlande, par la voix de ses principaux hommes politiques, par l'organe de la presse, par la voix de ses fils répandus dans le monde entier, prouve aujourd'hui qu'elle apprécie la généreuse pensée de ceux qui lui offrent la branche d'olivier. Le peuple irlandais prouve qu'il prise à sa juste valeur la nouvelle attitude prise à son égard, qui a substitué la conciliation à la coercition. Nous nous réjouissons, en outre, du changement d'attitude du gouvernement anglais sur cette question.

A notre avis, qui est celui de tous les amants de la liberté, la conciliation bien entendue est plus puissante que la coercition. Donc, quand je déclare ici que je me rallie de tout cœur au mouvement qui tend à faire redresser les griefs de l'Irlande et à provoquer le règlement de la question agraire, c'est que, dans mon âme et conscience, je suis convaincu que ce mouvement vise à avancer non seulement les plus chers intérêts de l'Irlande elle-même, mais ceux de tout l'empire.

Nous ne pouvons, sans doute, qu'admirer la générosité de bon aloi dont l'Angleterre fait preuve envers les peuples conquis de l'Afrique-sud, en votant les deniers voulus et en tentant tous les efforts de nature à assurer le rétablissement de la paix et de l'harmonie au sein de ce pays, à réconcilier ces populations au régime anglais et à en faire des citoyens fidèles de l'empire ; mais pense-t-on que nous éprouvons moins d'admiration pour cette généreuse attitude prise à l'égard de l'Irlande ? Personne au monde ne saurait éprouver plus de gratitude que le peuple irlandais pour cette nouvelle politique de conciliation adoptée à l'égard en Irlande ; or, l'Irlande n'en bénéficiera pas dans une plus large mesure que l'empire lui-même, considéré dans son ensemble. Je comprends toute l'importance de gagner l'affection des populations du Sud-africain, maintenant que ce pays est conquis ; or, je ne crois pas exagérer en disant que la pacification du peuple irlandais et la satisfaction de leurs légitimes aspirations intéressent tout autant l'empire que la conciliation du peuple de l'Afrique-sud. Loin de moi la pensée de vouloir critiquer cette politique sage et généreuse ou de vouloir faire du marchandage sur les détails de son application aux autres pays, quand je manifeste ici la joie que j'éprouve à la pensée qu'on veut traiter le peuple irlandais avec tant de générosité.

Je dois dire ici que, lorsque le bruit se fût répandu que je proposerais une résolution dans ce sens au cours de la session, je reçus de divers quartiers au pays, les lettres, toutes favorables à l'attitude que j'ai prise. Je n'ai pas reçu une seule lettre, ni un seul mot d'avis dans le sens contraire. Qu'on me permette de donner ici la liste des associations les plus en vue qui m'ont adressé des résolutions :

Division n° 1, A. O. H., Hochelaga.
Conseil de comté, A. O. H., Hochelaga.
Conseil de comté, A. O. H., comté d'Elgin.
Ligue des Irlandais Unis, section de Québec.
Division n° 1, A. O. H., Québec.
Division n° 1, A. O. H., Ottawa.
Division n° 6, A. O. H., Douglastown, N.-B.
Division n° 2, A. O. H., comté de Carleton, Ont.
Conseil de comté, A. O. H., Carleton, Ont.
Ligue des Irlandais Unis, section d'Ottawa.
Division n° 1, O. A. H., Toronto.
Ligue des Irlandais Unis, section centrale, Montréal.
Société de tempérance et de bienveillance de Saint-Patrice, Montréal.
Ligue des Irlandais Unis, section d'Arnprior.
Cour de Sainte-Brigitte, Ottawa, O. F. C.
Société Saint-Patrice, Montréal.
Société de Tempérance et de Bienveillance des jeunes Irlandais, Montréal.

Il y en a nombre d'autres et j'ai reçu un nombre infini de lettres à ce sujet.

Comme il m'arrive rarement d'abuser de la justice de la Chambre, on me tiendra compte du fait, j'espère, et ceux même qui ne partagent pas mon avis me pardonneront, si je m'étends un peu longuement sur la question. Mes collègues, je crois, me rendront volontiers ce témoignage, qu'au cours d'une carrière parlementaire déjà longue, je me suis rarement permis de longues harangues. Et, à titre de vieillard, je puis bien me permettre de dire que si j'éprouve aujourd'hui un sentiment d'orgueil et de consolation en jetant un regard sur ma carrière passée, c'est que, de quelque côté que je porte la vue dans cette Chambre, je puis dire à mes collègues: En dépit de nos divergences d'opinion par le passé, pouvez-vous me signaler une seule circonstance où j'aie, de propos délibéré, manqué aux égards dûs à l'un d'entre vous?" C'est, en effet, pour moi, un grand sujet de consolation, que de pouvoir me rendre ce témoignage. Je ne cherche ni honneurs ni avancement; car, malgré qu'on en pense, l'égoïsme n'est pas mon fait. On ne m'a pas épargné les accusations à cet égard; or, je me fais fort de convaincre quiconque voudra causer à l'amiable avec moi, que je ne le cède à personne ici en désintéressement. Il est vrai que je ne transige guère avec mes convictions et que j'ai des opinions arrêtées; mais encore une fois, est-il un seul député qui puisse me reprocher d'avoir jamais blessé les sentiments d'autrui, dans le légitime accomplissement de mes devoirs et dans la défense des principes auxquels j'ai foi? Au contraire, j'ai toujours volontiers accordé aux autres l'égalité de droit que je réclame pour moi-même.

On sait quelle a été la triste situation de l'Irlande pendant nombre d'années, ou plutôt des siècles durant; or, aujourd'hui, tout cela est un anachronisme. Aujourd'hui, il y a

lieu d'appliquer le dicton qu'on entend quelquefois répéter aux jours de réjouissance: "On n'en saurait trop faire pour les Irlandais." Cette parole est en train de se réaliser à la lettre. Cependant, il n'en a pas toujours été ainsi, et personne ici, je crois, ne regrettera la disparition de ce passé. L'avènement d'une ère nouvelle est, sans doute, un grand sujet de joie pour tous les fils de l'Irlande. Trop longtemps, hélas! notre race s'est vue en butte aux préjugés du monde entier. On s'ingéniait à saturer l'esprit public de préjugés contre notre race; c'était le mot d'ordre. Les historiens et les dramaturges conspiraient à qui mieux mieux à vilipender, à calomnier le pauvre Irlandais. On le sait, l'esprit est un don naturel chez l'Irlandais, c'est un trait caractéristique de la race; et cependant, que de fois n'a-t-on pas dénaturé cette qualité par les caricatures les plus viles et les plus méprisables, au lieu de reproduire cet esprit brillant qui est un don naturel de l'Irlandais.

Sur la terre d'Irlande, jamais l'ignorance n'a régné. Au point de vue du progrès de la civilisation, l'Irlande peut revendiquer, dans l'histoire, une place glorieuse qui ne le cède à aucun autre pays.

Q'u'on me permette de citer ici les paroles d'un historien anglais émérite, l'honorable Colin Lindsay qui, dans un langage pondéré, rend témoignage au haut degré que la civilisation a atteint en Irlande. Traitant de la période normande, il dit :

Avant que l'Angleterre eût pris place dans la famille des nations, l'Irlande était un pays autonome, reconnu à ce titre par les nations contemporaines. A l'époque où Albion était habité par un peuple barbare et sauvage, l'Irlande était à l'apogée de sa prospérité. Quand les Anglo-Saxons se déchiraient à belles dents. l'Irlande possédait un gouvernement bien établi, et elle était régie par des lois marquées au coin de la sagesse, et si anciennes que personne ne sait l'époque précise de leur promulgation. A l'époque où ce pays (l'Angleterre) était remarquable par son ignorance, l'Irlande était célèbre pour sa culture intellectuelle et sa civilisation. Quand Saint-Augustin évangélisait les païens, quand Saint-Ethelbert recevait le baptême, quand Alfred était errant, l'Irlande envoyait ses missionnaires dans le monde entier, propageant partout l'évangile et la civilisation. A l'époque on l'on posait les fondements des universités de Cambridge et d'Oxford, il y avait longtemps que les collèges de l'Irlande étaient de florissantes institutions, distribuant à tous ceux qui fréquentaient ces écoles la science et la vérité. Seule de tous les royaumes ou états qui existent actuellement, l'Irlande a droit de dire que son histoire se perd dans le labyrinthe de l'antiquité et que son ère de barbarie appartient aux temps préhistoriques.

J'ai donc raison de dire que c'est avec un grand soupir de soulagement que nous voyons la situation actuelle se dessiner, et que c'est pour nous un grand sujet de consolation de constater le revirement qui s'est produit dans l'opinion publique, non seulement au Canada, mais dans toute l'étendue de l'empire. Que voit-on en effet? Dans ce

M. COSTIGAN.

grand parlement anglais, les membres du parti parlementaire irlandais, ces hommes qu'on vilipendait, dont on se moquait il y a quelques années, tout comme on veut tourner en ridicule ici mes sympathies pour la cause irlandaise, ces hommes-là, dis-je, qu'on représentait comme des démagogues, vivant de la charité publique et des deniers prélevés sur le pauvre, voilà qu'ils prennent la place qui leur est due dans l'estime et le respect de ce parlement. Il est une chose que le parlement canadien doit se garder de mettre en oubli. Nous avons droit de nous énorgueuillir du système de gouvernement établi dans ce pays de liberté, où les portes du parlement s'ouvrent devant quiconque possède la confiance de ses concitoyens, quand bien même il n'aurait pas un rouge liard dans son gousset. En Angleterre, la situation est tout autre. En raison de l'immense richesse du pays, la représentation est tombée aux mains des possesseurs de grandes fortunes, des hommes qui peuvent consacrer tout leur temps aux affaires publiques, sans aucune rémunération même pour leurs frais d'entretien. En pareilles circonstances, l'on pensa que ceux qui allaient combattre au parlement en faveur de la cause de l'Irlande devaient recevoir quelque aide pécuniaire, afin de faire face à leurs dépenses. Les deniers qu'ils ont reçus dans ce but leur ont été donnés en pur don. Je le répète, on a donc calomnié ces hommes ; et ces calomnies venues d'un peu partout étaient le fait de ceux qui ne partageaient pas leurs vues. Or, qu'arrive-t-il aujourd'hui? Voilà que le gouvernement anglais leur tend la main, dans un esprit de conciliation, de paix, et qu'il fait bon accueil à ceux que jadis il tenait en aversion. Aujourd'hui, on a pour les représentants irlandais les égards qui leur sont dus ; on les met sur un pied de parfaite égalité avec leurs collègues du parlement. Ce changement d'attitude réflète parfaitement la tendance actuelle de l'opinion publique vers cette grande réforme qui signifie appréciation du vrai mérite du peuple, et pour celui-ci autonomie complète dans la conduite de ses propres affaires et de sa destinée.

M. l'Orateur, je pourrais citer d'autres autorités que M. Brassey et l'historien Lindsay. J'ai ici un numéro d'un journal canadien, le News de Toronto, du 28 mars. Que dit-il ? Cet épouvantail du "Home Rule" ne paraît guère avoir de terreurs pour lui. On dirait qu'il existe quelque pacte secret conclu dans les ténèbres. On aurait dit aux Irlandais : "Cessez de faire de l'agitation en faveur de l'autonomie et nous allons faire un coup d'état au sujet de cette question agraire ; mais, c'est entendu, ne soufflez plus mot de la question du "Home rule". Ceux qui ne sont pas initiés au secret n'y verront que du feu, et pourvu que vous restiez muets, ils se rallieront volontiers au projet." Eh bien ! je ne crois pas à l'existence de pareil pacte au sujet de la question agraire. C'est une mesure conçue dans un large esprit de géné-

rosité et c'est ainsi qu'il faut l'envisager. Voici un extrait de l'article du News de Toronto :

LE " HOME RULE APPROCHE.

Le deuxième fait saillant—

Il s'agit du bill agraire.

—est que même M. Wyndham, bien qu'il déclare expressément n'exprimer que son propre avis, laisse entrevoir l'autonomie de l'Irlande, et comprend l'importance de créer une autorité représentative réelle et ayant un intérêt stable dans l'application efficace de cette mesure.

M. CLARKE : Il s'agit d'un comité irlandais pour l'administration de la loi agraire.

L'honorable M. COSTIGAN : Soit. Je n'entends nullement faire de plaidoyer en faveur de la cause de l'autonomie. Ce n'est pas le moment de le faire. L'établissement de ce régime ne rentre pas, pour le moment, dans ma thèse. Je me suis efforcé d'apporter des arguments à l'appui de la résolution que j'ai présentée, et j'ai félicité le gouvernement anglais sur le grand pas qu'il a fait faire à la question agraire, tout en demeurant fidèle aux expressions d'opinion déjà formulées en faveur d'une mesure d'autonomie. Nous ne prétendons nullement dicter au peuple ou au gouvernement anglais la ligne de conduite qu'ils doivent tenir, ni leur dire jusqu'où ils doivent aller ; car c'est à eux qu'il appartient de décider la chose, le concert avec le peuple irlandais. La question de l'autonomie n'est pas du tout mise au rancart. Quant à l'étendue de cette mesure, nous ne prétendons nullement décider la chose, pas plus que nous ne voulons nous occuper de l'aspect financier de la question. La perspective est fort brillante et j'en suis convaincu, tout Canadien, quel que soient ses sentiments au sujet de l'Irlande et de son autonomie, se réjouira avec nous de la solution d'un problème dont l'empire tout entier bénéficiera. Je m'arrête, et je cède la parole aux orateurs des deux côtés de la Chambre qui désirent prendre part au débat. Je me flattais de l'espoir que la Chambre voterait d'une seule voix l'adoption de cette résolution, mais je me suis peut-être bercé d'un faux espoir. Cependant, je ne saurais terminer ces observations, sans prier mes collègues d'envisager la question d'un œil impartial et de ne pas se laisser détourner du but par des considérations d'ordre secondaire. Je les prie de ne pas se laisser influencer par des arguments de mauvais aloi, du moment où ils seront appelés à exprimer leur avis sur une proposition qui, à mon sens, est marquée au coin du bon sens. Je laisse donc à la Chambre le soin de décider du sort de cette proposition, dans l'espoir que le parlement canadien ne donnera pas le démenti à l'attitude qu'il a prise en 1882, en 1886 et en 1887.

M. E. HACKETT (Prince-ouest) : Il y a à peine un heure qu'on m'a appris que j'aurais l'honneur d'appuyer la résolution proposée par le député de Victoria, N.B., (l'honorable M. Costigan). Je regrette qu'on ne m'ait pas prévenu plus tôt, ce qui n'eut pas mis en mesure de me préparer à porter la parole sur une question de cette importance. Je ferai, toutefois, de mon mieux pour m'acquitter de ma tâche. Je suis partisan de l'autonomie de l'Irlande. Au point de vue constitutionnel, le parlement canadien, à mon avis, a droit d'adopter une résolution de ce genre, faisant connaître au gouvernement impérial les vœux du peuple canadien et prêtant ainsi main forte aux hommes d'état de la mère patrie dans l'œuvre qu'ils ont entreprise. C'est l'année dernière, il me semble, qu'il eut fallu saisir la Chambre d'une résolution de cette nature. L'auteur de la résolution présentée ce soir même m'avait informé, au début de la session dernière, qu'il avait l'intention de saisir la Chambre d'une résolution semblable à celles qu'il avait proposées les années précédentes ; or la session s'est écoulée et rien n'a été fait à cet égard. C'était l'année dernière, à l'époque où les premiers ministres de l'empire se sont réunis en conférence à Londres, afin de discuter les diverses questions intéressant les colonies, c'est alors, dis-je, que le chef du cabinet (le très honorable sir Wilfrid Laurier) aurait dû avoir en mains une résolution adoptée par le parlement canadien en faveur de l'autonomie de l'Irlande ; or, pour des raisons à lui seul connues, l'honorable député (M. Costigan) n'a pas jugé utile de présenter sa résolution. Aujourd'hui il nous dit qu'en saisissant la Chambre de sa résolution, il n'est animé d'aucun sentiment d'hostilité à l'endroit du gouvernement. Eh ! bien, ce n'est pas ainsi qu'il convient d'aborder l'étude d'une importante question qui intéresse tout l'empire. La question de l'autonomie de l'Irlande plane au-dessus de toutes considérations de ce genre, et il n'y a pas lieu de demander si le gouvernement est hostile ou favorable à cette mesure. Si le gouvernement veut faire repousser cette résolution, libre à lui de le faire ; mais je le mets au défi de voter contre cette résolution.

Des VOIX : Très bien !

M. HACKETT : En sommes-nous donc rendus à ce point qu'il faille que cette grande question de l'autonomie de l'Irlande, si chère au cœur de tous les Irlandais, dans le monde entier, devienne le jouet des politiciens, et qui l'exploitent à leur bénéfice personnel et pour se concilier la faveur publique ? M. l'Orateur, ma carrière parlementaire date déjà de loin. En 1882, lorsque l'honorable député (M. Costigan) saisit la Chambre de la résolution en faveur de l'établissement d'un gouvernement autonome en Irlande, tout le parti libéral-conservateur lui prêta son appui, et cette résolution fut dûment transmise aux autorités britanniques. Plus tard, en 1884, il me fut donné de voter de nouveau en faveur d'une semblable résolution, la plus haute autorité en droit constitutionnel déclara que le parlement avait parfaitement le droit d'adopter pareille résolution et il la

transmit au gouvernement anglais. En 1886 et en 1887, la même chose se répéta. Je suis conservateur aujourd'hui, comme je l'était en 1882 ; je n'ai pas changé de parti, comme d'autres l'ont fait ; non, je suis toujours conservateur et je dois ici témoigner ma reconnaissance au parti conservateur qui en 1882, 1884, 1886 et 1887, transmit aux autorités britanniques cette résolution en faveur de l'autonomie de l'Irlande et la fit déposer aux pieds du Trône.

M. l'Orateur, cette question est trop chère aux cœurs des Irlandais, pour que les partis en fassent ainsi leur jouet. Elle comporte l'établissement d'un gouvernement autonome en Irlande, et lorsqu'en 1886, M. Gladstone reçut cette résolution du parlement canadien, ce grand homme d'Etat prononça au sein du parlement impérial les paroles que voici :

> La plus importante déclaration, le message le plus important qui ait traversé l'océan, nous est venu du parlement canadien élevant la voix en faveur de l'autonomie de l'Irlande.

M. Gladstone a donc favorisé l'adoption de cette résolution, et cela d'une façon constitutionnelle. Le " Home rule " est synonyme de gouvernement autonome pour l'Irlande. Nous, Canadiens, qui jouissons de la liberté dans sa plenitude et d'une pafaite autonomie dans l'administration de nos affaires, c'est nous, surtout, dis-je, qui devons désirer qu'on accorde la même mesure de liberté à nos concitoyens de cette partie de l'empire britannique, terre natale de nombre d'entre nous.

" Home rule," autonomie législative, gouvernement responsable, c'est tout un; tout cela est synonyme de parlement élu par le peuple irlandais et siégeant à Dublin, afin de légiférer et afin d'administrer les affaires de l'Irelande. Nous avons le droit d'adopter cette résolution, afin de prêter main forte à ceux qui combattent pour la cause de l'autonomie de l'Irlande.

Dans le projet de loi relatif à l'autonomie, élaboré par M. Gladstone, il y a cinq articles qu'il jugeait essentiels; mais, à mon avis, il y en a trois que j'estime absolument essentiels. Le premier, c'est l'unité de l'empire. L'établissement du gouvernement autonome en Irlande contribuerait à rendre plus étroite l'union de l'empire et à lui donner plus de force. On le sait, quand une partie de l'empire se plaint de griefs sérieux, lorsqu'elle souffre et est mécontente de sa situation politique, l'empire ne saurait recevoir de ce peuple un appui aussi sympathique que s'il était heureux et content de son sort. Comme l'a fait observer mon honorable collègue, (M. Costigan), on refuse à l'Irlandais, chez lui, la liberté dont il jouit dans toutes les autres parties de l'empire. C'est illogique, si vous voulez, mais enfin c'est un fait réel. On le sait, l'Irlande est toujours prête, au premier appel, à voler aux armes et à combattre vaillamment sous les plis du vieux drapeau pour la cause de l'empire.

M. HACKETT.

Dans le monde entier, partout où flotte le drapeau anglais, on peut retrouver les ossements blanchis de l'Irlandais, tombé sur les champs de bataille, pour la défense de l'empire. Si l'on veut assurer l'unification de l'empire, si l'on veut gagner l'appui et la cordiale coopération du peuple irlandais, il faut, de toute nécessité, lui accorder l'autonomie. Une fois qu'on aura accordé au peuple irlandais l'autonomie qu'il demande, on aura ajouté à la puissance de l'Angleterre la plus noble des forces qui puissent conspirer à la défense d'un empire.

Un autre principe essentiel mentionné par M. Gladstone est l'égalité des droits politiques et il a prétendu qu'en accordant l'autonomie, on assure l'égalité politique. C'est là un point de haute importance. Que faut-il entendre par égalité politique ? Personne ne saurait parler avec plus de conviction sur ce sujet qu'un Irlandais catholique. Cela veut dire que protestants du nord et catholiques du sud jouiront des mêmes droits politiques, sous l'égide de la constitution. Des siècles durant, on a refusé aux catholiques d'Irlande l'exercice des droits politiques. Grâce aux efforts de Daniel O'Connell, avec l'appui d'hommes comme Canning, Wilberforce, Macauley et autres grands hommes d'état de cette époque, on brisa les chaînes rivées aux mains des catholiques et aujourd'hui, catholiques et protestants jouissent des mêmes droits politiques. Voilà l'égalité politique pour laquelle combattit O'Connell et qu'il gagna de haute lutte. Une grande nation se compose, sans doute, de peuples de caractères différents et professant divers cultes ; mais, ne l'oublions pas, bien que protestants et catholiques ne s'agenouillent point aux pieds des mêmes autels, il adorent, pourtant, le même Dieu, et ils doivent être animés de sentiments réciproques de charité et de respect.

Un autre principe que M. Gladstone a mis en relief, c'est que l'autonomie serait une mesure de protection pour les minorités. Parmi ceux de nos collègues, originaires du nord de l'Irlande, il en est peut-être qui craignent que la province d'Ulster, sous le régime autonome, n'obtienne pas toute la protection voulue. Or, qu'on le remarque bien, jamais les catholiques de l'Irlande n'ont abusé de leurs privilèges, au point de vue de l'égalité des droits politiques, ni privé leurs concitoyens protestants d'un iota des droits dont ils jouissaient avant l'époque où les catholiques furent réhabilités dans leurs droits politiques.

En discutant cette question du " Home Rule " aujourd'hui, il ne faut pas perdre de vue l'importante loi agraire récemment présentée au parlement impérial par le secrétaire d'Etat pour l'Irlande. Pendant nombre de siècles, le peuple irlandais fut opprimé par les landlords absents du pays et par leurs rapaces agents. Aujourd'hui, le parlement impérial est saisi d'une mesure tendant à rendre justice aux fermiers

irlandais. Venant d'une province du Canada où, pendant un siècle au delà, les populations ont souffert, tout comme les Irlandais, de l'absence des landlords, je puis parler en connaissance de cause de la question. A l'époque de l'établissement de la Confédération, la législature de l'Ile du Prince-Edouard fut saisie d'une mesure, plus tard sanctionnée par le parlement fédéral, autorisant les fermiers de ma province à acheter des landlords leur droit à la terre. Cette mesure fut fertile en bons résultats, et de fermiers qu'ils étaient il y a cinquante ans, mes concitoyens de l'Ile du Prince-Edouard jouissent aujourd'hui des privilèges de l'homme libre et sont les heureux propriétaires du sol qu'ils cultivent. Lorsque M. Gladstone devint premier ministre, il demanda au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard un exemplaire de la loi établie à cette époque, et s'il faut ajouter foi aux dépêches de ces derniers jours, il semblerait que la mesure législative élaborée par M. Wyandham est calquée sur la loi de l'Ile du Prince-Edouard.

Comme je l'ai dit au début, je ne m'attendais pas à prendre la parole aujourd'hui. Ces quelques idées me sont venues au cours de mes observations. L'honorable député (M. Costigan) a tellement épuisé le sujet qu'il est inutile d'en dire davantage. De descendance irlandaise par mon père, j'ai puisé au foyer paternel les traditions de la mère patrie, et bien qu'il ne m'ait jamais été donné de contempler les verdoyantes prairies de l'Irlande et ses cours d'eau aux flots agités, j'ai cependant conservé le culte de la patrie de mes ancêtres, cette terre de héros et de martyrs, ce pays qui a si longtemps lutté pour la conquête de la liberté. Les enfants de la verte Erin, cette vaillante race, ont été dispersés sur la surface du globe comme les feuilles d'automne chassées par l'ouragan ; étrangers dans leur propre pays, mais rois et maîtres dans tous les autres pays où l'homme se mesure au mérite. La Chambre, je l'espère, votera d'une seule voix cette résolution, ou au moins, avec l'unanimité qu'on est en lieu d'espérer d'un parlement constitué comme le nôtre l'est.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, je ne viens pas, en ce moment, combattre les opinions exprimées par les initiateurs de la motion, l'honorable député de Victoria, N.-B. (l'honorable M. Costigan), et le député de Prince-ouest, I.P.-E. (M. Hackett). Je me rallie de tout cœur à nombre d'affirmations formulées par ces deux messieurs. Que le peuple irlandais soit une race noble et généreuse, c'est là une assertion à laquelle, de concert avec toute la Chambre, je me rallie volontiers. Que, par le passé, il ait existé en Irlande des abus demandant à être redressés, et des griefs dont le peuple irlandais se plaignait à bon droit, c'est encore là un fait que je reconnais volontiers. Pour le peuple irlandais, je professe la plus vive amitié et je forme les vœux les plus ardents. Qu'il aille toujours prospérant; que tous ses griefs soient redressés, qu'on allège ses fardeaux, c'est ce que je souhaite du fond du cœur. Toutefois, je suis porté à croire que le redressement de ces griefs, politiquement parlant, doit venir du gouvernement même qui exerce le pouvoir en Irlande et dirige les affaires de ce pays. Mais, s'écrie le député de Victoria, c'est là une question d'intérêt impérial! Voilà ce qu'il affirme et j'abonde dans son sens. Or, si c'est une question d'intérêt impérial, elle échappe par là-même à la juridiction des colonies, et tout en convenant avec les partisans du régime de l'autonomie, qu'un système quelconque de gouvernement local responsable soit chose désirable pour les quatre royaumes, cependant, à mon avis, c'est là une question qui ne nous regarde point et sur laquelle la Chambre des communes ne doit point prendre d'initiative législative. La résolution, votée en 1882, et à laquelle le député de Victoria a fait allusion, fut dûment transmise aux autorités impériales. En temps opportun, la réponse à cette adresse nous fut également transmise. Point n'est besoin de dire ici dans quels termes cette adresse était couchée, ou de faire perdre à la Chambre un temps précieux à relire ce document. Qu'il suffise de dire que la Chambre des communes déclare qu'à son avis, l'Irlande a droit à une juste mesure d'autonomie. Votée le 20 avril 1882, elle fut transmise, en mai, aux autorités impériales. Le 12 juin suivant, le comte de Kimberley transmit au marquis de Lorne, gouverneur général du Canada, la réponse que voici:

Mylord,—J'ai reçu et j'ai déposé aux pieds de la reine l'adresse du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, en parlement assemblés, à Sa Majesté et transmise dans la dépêche de Votre Seigneurie, du 16 mai. Sa Majesté m'a commandé de vous prier de transmettre au Sénat et à la Chambre des communes son appréciation de ce nouveau témoignage d'inébranlable fidélité et dévouement à sa personne et à son gouvernement. Sa Majesté recevra toujours avec plaisir l'avis du parlement canadien sur toutes les questions se rattachant au Canada et à l'administration de ses affaires ; mais quant à la question dont il s'agit dans l'adresse, Sa Majesté, en conformité de la constitution de ce pays, tiendra toujours compte de l'avis du parlement impérial et des ministres de qui relèvent exclusivenent toutes les affaires du Royaume-Uni.

Voilà la réponse que nous serions en lieu d'attendre de nouveau, si la Chambre adopte la résolution à l'étude. Cette réponse revient à dire au parlement canadien qu'il s'est rendu coupable d'une impertinence, en se mêlant d'affaires qui ne sont point de son ressort, et qu'il a commis une bévue en exprimant d'une façon officielle une opinion destinée à être transmise au gouvernement impérial. En 1886 et en 1887 la Chambre vota de nouveau semblable résolution. La résolution votée en 1886 fut transmise en Angle-

terre d'une tout autre manière qu'en 1882. On l'expédia au haut-commissaire, afin qu'il la communiquât aux membres de la Chambre des communes. Quant à savoir si les députés du parlement anglais ont sensiblement tiré profit de ce renseignement, c'est ce que je ne saurais dire. En 1887, nous adoptâmes la motion Curran. En 1889, M. Cook, alors membre de cette Chambre, qui avait donné avis de motion, à l'occasion des délibérations du budget des dépenses, proposa cette motion le 11 avril, mais la Chambre la repoussa. En 1892, M. Devlin saisit la Chambre d'une motion semblable en substance à celle de l'honorable député (M. Costigan). Le député de Norfolk-nord (M. Tisdale) proposa à cette motion un amendement déclarant qu'elle était inopportune. M. McCarthy proposa un sous-amendement affirmant qu'il n'y avait pas lieu de saisir la Chambre de pareille motion ; que la sagesse de notre ligne de conduite en 1882 et en 1886 était plus que problématique et concluant au rejet de la motion. Ces amendements firent surgir un débat, que l'on ajourna et qui ne fut jamais repris, et ce fut là le dernier des actes passés par la Chambre des communes sur la question de l'autonomie, de 1882 à 1903. Or, il est asez difficile de comprendre pourquoi on ressuscite cette question, après onze années de silence. Dans l'intervalle, la situation de l'Irlande s'est améliorée ; le gouvernement impérial a tenté de grands efforts, non seulement pour faire disparaître les causes de griefs, mais pour traiter le peuple irlandais avec toute la générosité possible. En même temps, le gouvernement anglais est resté aussi chatouilleux que jamais au sujet de l'ingérence des colonies ; et bien qu'aujourd'hui le parlement canadien soit bien moins en lieu qu'en 1886 d'exprimer une semblable opinion, la même objection se dresse toujours contre l'impertinence de l'immixtion dans des affaires qui ne sont pas de son ressort. Plus tard est venu le bill Gladstone, projet de loi élaboré au bénéfice du fermier, accordant à l'Irlande un traitement de nature exceptionnelle et à ses paysans des privilèges dont ne jouissait nulle autre catégorie de paysans dans les quatre royaumes. Et aujourd'hui voilà le bill Wyndham actuellement soumis au parlement impérial, mesure de portée incalculable, et impliquant de tels sacrifices de la part du contribuable anglais, qu'on demeure frappé de stupéfaction en présence de la générosité et de la grandeur dont fait preuve le gouvernement anglais en présentant semblable mesure.

Le bill contient la proposition d'une indemnité de $60,000,000 à $75,000,000 pour régler la question agraire ; le projet admet à la participation aux bénéfices tous les tenanciers ou occupants, même ceux qui ont été évincés, et généralement tous les tenanciers qui ont occupé des terres dans le cours des derniers vingt-cinq ans. Il met à la charge du gouvernement britannique des obligations qui équivaudront ensemble à une nouvelle dette de $500,000,000. Tout cela pour pacifier l'Irlande en faisant disparaître tous les sujets de plainte. Tout cela est fait de bonne volonté et dans un esprit de générosité incomparable. Cela étant, je me demande où est la raison qui justifie le dépôt de cette résolution. Pourquoi demandez-vous encore l'autonomie pour l'Irlande ? Sommes-nous bien sûrs que cette autonomie produira de bons résoultats ? Existe-t-il quelque raison de traiter l'Irlande en privilégiée par rapport au reste du royaume ? L'Irlande a-t-elle plus que l'Ecosse, plus que le pays de Galles et plus que l'Angleterre le droit d'avoir un gouvernement séparé ? Apportez-nous la raison pour laquelle on nous propose de voter une résolution demandant un traitement privilégié pour l'Irlande seule, à l'exclusion des trois autres associés qui demeureraient privés de leur part des bénéfices qu'offre la pratique du système fédératif. Il pourra arriver que le " home rule " soit introduit dans le Royaume-uni. Cette fois, ce sera le " home rule " général ; il s'appliquera non pas à l'Irlande seule, mais aux trois autres divisions également. Les autorités britanniques ont paru voir d'un mauvais œil l'agitation qui s'est faite au sujet du " Home Rule " ; il a été difficile aux agitateurs de prouver d'une façon irréfutable toute leur fidélité et tout leur dévouement aux institutions britanniques. Ces dernières ont jusqu'à un certain point raison de se demander si une partie du royaume, gratifiée d'un gouvernement autonome et dont les chefs, ainsi que le peuple, témoignent du mauvais vouloir à la nation dont ils tiendraient ce privilège, ne serait pas une source de dangers ; c'est pour cette raison qu'on a hésité à accorder à l'Irlande les réformes qu'elle a demandées ; mais elle doit prendre sa large part des responsabilités dans la cause de ces délais. Quoi qu'il en soit, la question de juger si l'Angleterre ferait bien ou mal de concéder à l'Irelande son autonomie administrative en est une sur laquelle nous pouvons émettre des opinions personnelles, mais elle ne nous autorise pas à nous servir de l'autorité de ce gouvernement ou de ce parlement pour donner des avis au gouvernement britannique, car la chose est hors de notre compétence. J'éprouve toujours pour l'Irlande la même sympathie qu'autrefois, et cette sympathie est toujours cordiale et pratique. C'est ce sentiment qui m'a porté à voter la résolution Curran en 1887.

Je n'avais pas alors réfléchi sur la portée constitutionnelle de cette démarche je me suis laissé entraîner par mes sentiments à l'égard d'un peuple généreux qui avait alors et qui a encore toutes mes sympathies. Je suis prêt à faire tout en mon pouvoir pour l'Irelande. Je suis prêt à apporter mon concours à tout projet qui ne sort pas des attributions de cette Chambre. Mais je ne puis pas répéter l'erreur commise en 1887 et voter

en faveur d'une résolution dont l'objet n'est pas de notre ressort, qui ne peut avoir aucun bon résultat et que le gouvernement impérial prendrait pour une impertinence. Il n'est pas permis de revenir sur un débat antérieur, mais j'ai le droit de parler des actes passés du gouvernement, et hier encore, il s'opposait à l'adoption d'une résolution demandant la production de documents concernant les actes du gouvernement impérial, en donnant comme raison que cette question n'était pas dans les attributions de ce parlement.

J'approuve l'attitude prise hier par le gouvernement, et je considère que c'est une raison suffisante pour que nous nous abstenions d'appuyer la résolution de l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan).

Il y a plusieurs manières d'envisager cette question irlandaise. Il y a une nombreuse population irlandaise ici et aux Etats-Unis, et dans ce dernier pays, depuis aussi longtemps que je me rappelle, l'antipathie des Irlandais contre l'Angleterre a servi de cheval de bataille aux politiciens sans scrupules; les démagogues américains tordaient la queue du lion britannique pour s'assurer le vote des électeurs irlandais. Quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, cette allusion aux maux infligés à l'Irlande par l'Angleterre, constituait le plus efficace des appels. J'ignore si le même esprit existe au Canada, et si l'emploi des mêmes moyens produirait le même effet. J'ignore si, sous les raisons ostensibles données par l'honorable député pour proposer cette résolution ne se cache pas un appel aux sympathies irlandaises. Il est possible qu'il lui arrive quelque fois de se rappeler qu'il y a un certain nombre d'électeurs irlandais dans son comté et qu'il sera mieux auprès de ses électeurs en agissant comme il le fait. Je suis peut-être dans la même position, car il y a plusieurs centaines d'électeurs irlandais dans le collège électoral que je représente, mais je crois qu'en général, ils sont assez intelligent pour accepter la situation telle qu'elle est et pour comprendre que l'adoption de cette résolution en faveur l'autonomie de l'Irlande sort des attributions de ce parlement, et qu'il vaut mieux pour nous de nous abstenir d'une pareille démarche.

Nous avons assez à faire ici sans entreprendre de nous mêler des affires de nos voisins, surtout quand ils nous ont déjà fait savoir qu'ils ne veulent pas que nous nous en mêlions. Nous avons la moitié d'un continent à administrer. Nous possédons des richesses incalculables qui, quand elles seront exploitées, pourront donner l'aisance à une population de cent millions d'âmes. Nous avons à trouver des moyens de transport pour les produits des immenses régions du Nord-Ouest—un des plus gigantesques problèmes qu'un gouvernement ait eu à résoudre. Une immigration considérable nous arrive de l'Europe et des Etats-Unis; par le passé, elle nous arrivait lentement et en petit nombre, mais elle va bientôt déborder sur nos rives avec la violence d'un torrent. Nous avons tous ces problèmes à résoudre, nous avons à préparer l'avenir, à jeter les bases d'un grand empire. Nous avons une tâche énorme à accomplir et nous pouvons laisser à l'Angleterre le soin de régler ses propres affaires. Que l'Angleterre décide d'accorder ou de refuser l'autonomie à l'Irlande, nous n'avons pas à discuter ses motifs. Cela ne nous regarde pas. De plus, en faisant ce que l'honorable député nous propose, nous établissons un précédent dont nous pourrons avoir à nous repentir.

Si nous nous permettons de rédiger et d'adopter des résolutions dictant à l'Angleterre la conduite qu'elle doit tenir dans certaines circonstances et sur certaines questions, pourquoi l'Angleterre ne viendrait-elle pas aussi nous dire ce que nous avons à faire? Qu'est-ce qui empêcherait le parlement anglais de s'autoriser de notre exemple pour nous dicter notre conduite? Le parlement anglais pourrait, par exemple, adopter une résolution déclarant que le Canada ferait mieux d'entrer dans une fédération impériale, avec un parlement unique à Westminster pour administrer toutes les colonies.

Le parlement anglais aurait autant de droit, autant de raisons d'adopter une résolution de régime que nous en avons d'adopter la motion de mon honorable ami (M. Costigan).

Supposons que ce parlement impérial adopte une résolution en faveur d'un zollverein et déclarant que le temps est venu pour le Canada d'adopter le libre-échange universel et de former un zollverein avec l'empire britannique.

Supposons encore que le parlement impérial prenne sur lui de nous dicter une ligne de conduite relativement à la préférence à accorder au commerce anglais. Supposons que le parti impérial nous fasse savoir que l'Angleterre nous a assez longtemps protégé avec son armée et sa marine, et qu'il est temps maintenant que nous fassions notre part et que nous payions de notre argent et de nos personnes lorsqu'il s'agit de la défense de l'empire. Supposons que le parlement impérial, imitant l'exemple que nous sommes sur le point de lui donner, se mette dans la tête qu'il peut sortir de ses attributions pour entreprendre de régler les conditions politiques et sociales de ce pays. Supposons que le parlement impérial vienne nous dire : il y a assez longtemps que vous jouissez du privilège de la dualité de langage dans vos délibérations et la publication des documents officiels ; il vous faut maintenant revenir à un système plus efficace d'assimilation, pour absorber la race française.

Le parlement anglais aurait tout autant de droit d'adopter ces résolutions et de nous donner ces conseils que nous en avons de lui conseiller d'accorder l'autonomie de l'Irlande. Nous verrions d'un mauvais œil cette

intervention du parlement anglais de la même manière qu'il accueillerait mal la nôtre si la résolution de mon honorable ami était adoptée.

Nous possédons et nous entendons conserver une liberté absolue pour tout ce qui concerne notre politique intérieure, nous jouissons, à cet égard, d'une autonomie complète, et nous ne permettons à personne d'y toucher, alors pourquoi ne pas nous abstenir d'une demande qui serait de nature à faire croire aux législateurs anglais qu'ils ont le droit de se mêler de nos affaires?

Je répète, M. l'Orateur que nous devons défendre jalousement notre autonomie. Nous sommes à créer une nation ; nous possédons tous les éléments nécessaires, et il ne faut pas que notre travail soit gêné par les influences du dehors. Notre tâche est assez lourde, sans que nous allions voir ce que l'Angleterre fait en Irlande. Laissons l'Angleterre conduire à sa guise les affaires impériales de ses colonies et dans toutes les parties du Royaume-Uni, en Irlande comme en Ecosse, comme en Angleterre et dans le pays de Galles. Cette résolution nous engage sur un terrain où nous n'avons rien à faire, où nous jouerions le rôle d'intrus, où notre présence ne serait pas désirée. L'adoption de cette résolution créerait un précédent qui permettrait à l'Angleterre d'intervenir dans nos affaires, et je dirai en terminant que la prudence nous recommande de rejeter cette résolution.

A six hures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. JABEL ROBINSON : M. l'Orateur, bien que la question que soulève la résolution présentée par l'honorable député de Victoria, N.-B., ne soit pas nouvelle, c'est la première fois que j'ai l'occasion de la discuter dans cette Chambre. Je trouve malheureux que tous les ans nous soyons appelés à discuter des questions qui ne concernent pas le Canada. Je considère que les Canadiens ont assez de problèmes à résoudre et de difficultés à régler sans traîner devant ce parlement les affaires de l'Angleterre et de l'Irlande. L'Irlande a moins de griefs que beaucoup d'autres pays ; on y a aboli les privilèges légaux de l'Eglise anglicane ; on y a établi des tribunaux d'arbitrage pour régler les différends entre propriétaires et locataires. Il y a actuellement devant la Chambre des communes un bill pour le rachat des terres qui, s'il est adopté, coûtera environ $400,000,000 au peuple anglais. Cela ne nous empêche pas de voir des membres de cette Chambre venir nous dire que l'Angleterre ne fait rien pour l'Irlande et demander à ce parlement d'adopter des résolutions en faveur de cette nation.

Ceux qui viennent ici avec ces demandes insolites ne se rendent probablement pas compte de ce que ces discussions coûtent au pays. Ils n'ont sans doute pas calculé non plus que chaque minute de temps perdu dans cette Chambre coûte $28 au pays. L'honorable député de Victoria, N.-B., n'est pas le seul qui ait péché sous ce rapport. L'an dernier, la Chambre a discuté toute une journée sur une résolution offerte par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), et qui nous était tout aussi étrangère que celle qui a été présentée cette après-midi. Comme on le voit, les responsabilités sont partagées par les deux côtés de la Chambre. Si chaque minute de notre temps vaut $28, il est facile de calculer ce que cette résolution va coûter au pays. Nous n'avons pas un mot à dire contre le peuple irlandais, ni contre la conduite de l'Angleterre envers l'Irlande. Je sais que les Irlandais sont un peuple généreux et industrieux. Beaucoup d'entre eux sont mes voisins et il n'y a pas sur la terre de meilleures gens que certains Irlandais que je connais, mais cela n'empêche pas que s'ils veulent obtenir justice ils doivent prendre les bons moyens ; et ici, au Canada, je suis certain qu'ils sauront se faire rendre justice. J'ai raconté, l'autre jour, une petite histoire et je ne sais pas si je pourrais me permettre d'en raconter une autre aujourd'hui.

Quelques VOIX : Dites, dites.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Il y a quelques mois, je me trouvais dans l'Etat du Maine. J'entrai dans un bureau de poste pour acheter des enveloppes et des timbres dont j'avais besoin pour des lettres et des journaux que je désirais envoyer au Canada. La jeune fille qui me servait était aussi jolie que n'importe laquelle de nos Canadiennes. Je la croyais américaine, mais elle parut surprise quand elle constata que mes journaux et mes lettres étaient destinés à des personnes du Canada, et elle me dit: " Vous ne me direz pas que vous êtes Canadien." Oui, mademoiselle ", répondis-je, en français, " je suis Canadien." Malgré cela elle doutait encore et reprit : " Vous ne parlez pas comme les Canadiens." "Ne dites pas de mal des Canadiens, répliquai-je, peut-être qu'un jour vous en épouserez un." Oh ! ne dites pas cela, nous ne voulons pas épouser des Canadiens ; nous ne les aimons pas, j'aimerais mieux, mille fois, épouser un Irlandais." " Cela ne me surprend pas, lui dis-je, vous vous rappelez que Samuel Lover a dit qu'un Irlandais était toujours en amour, en boisson ou en chicane. Mais comme dans le Maine, la loi ne lui permet pas d'avoir de la boisson, il n'est pas probable qu'il se chicane, et alors il ne lui reste pas d'autre chose à faire que d'être amoureux. C'est pour cela que les jeunes Américaines ne peuvent pas résister aux avances d'un enthousiaste jeune Irlandais.

J'en suis venu à la conclusion que c'est pour cette raison qu'on rencontre tant d'O'Donohue, d'O'Flaherty, etc., dans le

Maine. La statistique prétend que la moitié de la population du Maine est née au Canada. Je n'ajouterai qu'un mot : Ces Irlandais sont parfaitement capables de gérer leurs affaires eux-mêmes, tant ici qu'en Irlande ; et je suis convaincu que l'Angleterre fait actuellement tout ce qu'elle peut pour l'Irlande.

M. SPROULE : Avant de prendre la parole j'aurais aimé à savoir quelle position le gouvernement entend prendre sur cette question, car vu que la résolution a été proposée en amendement à la motion du ministre des Finances pour que la Chambre se forme en comité des subsides, elle doit être considérée comme une motion de non confiance. Mais le gouvernement ne nous a pas encore laissé savoir quelle attitude il entend prendre. Si la résolution concernait l'embargo sur le bétail canadien, il la repousserait comme cela lui est arrivé il y a deux jours. Va-t-il faire la même chose que l'autre jour? Personne ne sait encore ce qu'il va faire.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur la question, parce que je considère qu'il n'en peut rien résulter d'utile, mais j'ai quelques remarques à faire à l'adresse de l'honorable député de Victoria, N.-B., l'auteur de cette résolution. Il nous a dit qu'il y a vingt ans il proposait une résolution semblable, en avait appuyé de semblables en diverses circonstances, et n'avait jamais changé d'opinion sur cette question. Il est évident que vingt aus expérience ne lui ont rien appris sur l'utilité ou l'inutilité de gaspiller le temps de la Chambre. Il nous a dit aussi, lorsqu'il s'est produit des marques de déapprobation, qu'elles venaient des deux côtés de la Chambre et qu'il n'aimait pas ces plaisanteries à l'adresse du peuple irlandais. A ce moment je suivais très attentivement le débat, et ce n'est pas ainsi que j'ai interprété les marques de désapprobation provoquées par cette résolution, parmi les membres des deux partis. Il n'y avait nulle intention de se moquer du peuple irlandais, ni de l'insulter ; la Chambre a plutôt voulu protester contre l'opportunité d'une pareille démarche dans les circonstances présentes.

Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député, que la Chambre s'est prononcée sur cette question en plusieurs occasions ; mais elle n'a pas toujours été accueillie de la même manière. Il suffit de consulter les Débats pour s'en rendre compte. Il y a vingt ans il présentait cette même résolution et par courtoisie et générosité, les deux partis consentirent à la laisser passer sans trop de commentaires. Beaucoup de ceux qui avaient des doutes sur la sagesse de cette démarche se disaient que si elle ne faisait pas de bien elle ne pouvait pas faire de mal. Mais la rebuffade que cette résolution attira alors au parlement canadien, et au sujet de laquelle je vais citer une lettre, nous a été une leçon dont beaucoup d'entre nous ont profité depuis.

L'honorable député nous a demandé : " L'autonomie est-elle devenue tellement impopulaire dans cette Chambre que le seul fait de la mentionner provoque des protestations ? " Ce n'est pas la question de l'autonomie, ni la question de l'accorder ou de la refuser à l'Irlande qui a provoqué des protestations ; c'est plutôt le fait d'amener cette question devant le parlement canadien. Il nous a cité les paroles de Gladstone : " que le message le plus important qui ait jamais franchi l'Atlantique était la résolution du parlement canadien concernant le " Home Rule ". Je croyais qu'il nous lirait aussi la réponse à la résolution de 1882 par un des collègues de M. Gladstone, dans le cabinet, le comte de Kimberley, et s'il nous avait lu cette réponse, elle aurait été la réfutation de ses prétentions.

Cette question de l'autonomie de l'Irlande et d'autres semblables ont été introduites ici à différentes reprises, mais j'ai toujours considéré que c'était à tort et que nous méconnaissions notre devoir et outrepassions nos droits en le faisant. Il ne nous appartient pas de donner des conseils au parlement impérial dans l'administration d'une partie quelconque de l'empire. Cela ne regarde que le parlement impérial. Notre mission consiste à légiférer pour assurer l'ordre, la paix et la prospérité du Canada, non de l'Irlande et j'ai toujours considéré qu'il était déplacé de notre part de nous occuper de ces questions. J'ai pour parler ainsi, l'autorité d'un homme d'Etat anglais éminent; je m'appuie sur le comte de Kimberley qui a émis cette opinion dans sa réponse à la résolution de 1882.

Mais avant d'aborder ce sujet, je désire dire un mot des autres questions vexatrices qu'on soulève de temps à autre devant ce parlement, car je les mets tous au même rang; je les considère comme des questions de nature à soulever les passions et les préjugés, à semer la discorde et la haine entre deux éléments de notre population, entre les catholiques romains et les protestants. Refaisons un peu l'histoire de ces résolutions. En 1869, une première résolution a été présentée au parlement canadien, au sujet du desétablissement de l'Eglise d'Irlande. Comme celle du " home rule," cette question était du ressort exclusif du parlement impérial, qui avait seul le droit et le devoir de la régler et qui travaillait alors à la régler. J'aperçois encore dans cette Chambre des membres qui ont pris part à ce débat.

En consultant les Débats on voit que des questions très pertinentes ont été soulevées au cours de cette discussion à laquelle je ferai une courte allusion. Je citerai d'abord l'opinion de sir John Macdonald, qui était regardé comme une très haute autorité. Après avoir fait remarquer qu'il était imprudent et inconstitutionnel d'introduire ces questions dans le parlement canadien, il ajoutait:

C'est une démarche bien extraordinaire de la part de l'honorable député qui a présenté cette résolution——

Elle avait été présentée par l'honorable M. Holton.

—de demander à la Chambre de s'occuper d'une question dans laquelle elle n'a rien à voir et de s'exposer à se faire dire de " se mêler de ses affaires ". L'honorable député a d'ailleurs admis que notre parlement ne devait s'immixer dans ces questions que dans des cas d'extrême nécessité.

Sir John Macdonald dit plus loin:

Il n'y avait pas une extrême nécessité de présenter cette motion.

Nous avons aussi la déclaration faite par l'honorable Joseph Howe, que j'ai toujours considéré comme un des premiers hommes d'Etat du Canada. Voici ce qu'il disait :

Depuis quelque temps cette Chambre a élargi la sphère de ses travaux, et depuis qu'il existe des institutions représentatives, jamais plus lourdes responsabilités n'ont reposé sur les épaules de cent quatre-vingts hommes réunis Quand on considère le travail qu'ils ont à faire, les responsabilités qu'ils doivent encourir, leur premier devoir, sous peine de se couvrir de ridicule aux yeux de l'univers, doit être de ne s'occuper que de ses propres affaires. Je n'ai aucune hésitation à déclarer que personnellement, je suis en faveur du projet actuellement soumis au parlement impérial——

Il s'agissait du désétablissement de l'Eglise d'Irlande.

—et dans ma propre province j'ai toujours combattu pour accorder des droits égaux à tous les cultes et à toutes les nationalités. Si, avec toutes les responsabilités qui nous incombent, avec tous les travaux que nous avons à accomplir, il faut que nous nous occupions aussi de ce qui se passe de l'autre côté de l'Atlantique, nous nous préparons à offrir au monde un spectacle déplorable. Je ne doute pas des motifs qui poussent l'honorable député de Châteauguay à présenter cette résolution, mais je suis convaincu qu'elle aura un mauvais effet. Protestants et catholiques vivent ici en harmonie et cette résolution est de nature à devenir un brandon de discorde entre eux.

M. HALTON: Expliquez-vous comment ; je nie cela.

M. COWAN : A quelle date était-ce?

M. SPROULE : C'était en 1869. Ces paroles étaient prononcées par un homme qui, à mon sens, était un des plus capables qui aient jamais occupé un siège dans cette Chambre.

M. FRASER : Le plus capable.

M. SPROULE : En présence de ces opinions et en présence de la réponse qui a été faite à notre résolution de 1882, je considère que nous avons tort de nous occuper de ces questions. L'honorable député de Victoria, N.-B., a rappelé que Gladstone avait dit que jamais un message plus important que la résolution du parlement canadien au sujet du " home rule " n'avait franchi l'Atlantique, et j'ai dit à ce propos qu'il aurait dû nous donner aussi la réponse d'un des collègues de M. Gladstone—avec l'approbation de M. Gladstone lui-même, sans aucun doute—à la résolution de l'honorable député de Victoria en 1882, résolution que la Chambre a adoptée presque à l'unanimité par condescendance et pour n'en pas faire une question de parti. La réponse du comte de Kimberley envoyée en 1882 au marquis de Lorne qui était alors Gouverneur général du Canada se lit comme suit :

Milord,—J'ai reçu et présenté à la reine l'adresse conjointe envoyée à Sa Majesté par le Sénat et la Chambre des communes du Canada, laquelle a été transmise dans la dépêche de Votre Seigneurie du 16 de mai.

Je suis chargé par Sa Majesté de vous prier de dire au Sénat et à la Chambre des communes combien elle apprécie cette nouvelle expression de leur loyauté et de leur dévouement inaltérables envers la personne et le gouvernement de Sa Majesté.

Sa Majesté sera toujours heureuse de recevoir l'avis du parlement du Canada sur toutes les questions relatives à la Confédération et à l'administration de ses affaires ; mais relativement aux questions mentionnées dans l'adresse, Sa Majesté, conformément à la constitution de ce pays s'en rapportera à l'avis du parlement impérial et de ses ministres, auxquels toutes les questions se rattachant aux affaires du Royaume-Uni appartiennent exclusivement.

Ces questions appartiennent exclusivement au parlement impérial et nous sommes au nombre de ceux qui ne sont pas admis à s'en occuper. Voilà la réponse du cabinet de M. Gladstone à la résolution de 1882. Depuis, j'ai toujours considéré cette rebuffade comme méritée et je me suis toujours opposé à la présentation de semblables résolutions devant la Chambre des communes parce que——

M. COWAN : Où peut-on consulter ce document ?

M. SPROULE : Dans les Débats de 1886, pendant la discussion au sujet du " home rule ". L'inconvenance de cette démarche saute aux yeux quand on songe que l'Angleterre aurait tout autant de droit, et même beaucoup plus, de nous donner des conseils, Que dirait-on si l'Angleterre entreprenait de se mêler de nos affaires? Il y a dans la province de Québec et ailleurs, des gens qui considèrent qu'il existe dans cette province un état de choses nuisible au développement du pays. Supposons que les Anglais viennent nous dire : " Nous croyons que, dans l'intérêt du Canada, on devrait changer le mode de gouvernement de la province de Québec." Supposons de plus, pour rendre la démonstration plus frappante, que cette recommandation vise la question religieuse. L'Eglise catholique, dans cette province, possède de grandes propriétés, elle a le droit de prélever une dîme pour subvenir aux besoins du culte, elle exerce sur ses fidèles une influence que certaines gens croient propre à retarder les progrès de cette partie du pays. Supposons, dis-je, que le parlement impé-

rial vienne demander au parlement canadien de changer tout cela au moyen d'une loi ; comment la population de Québec, je dirai même, comment la population d'Ontario prendraient-ils cette intervention ? Ne dirions-nous pas que c'est un empiétement sur les droits du parlement canadien ?

Je pourrais citer d'autres exemples, mais celui-là suffira. Si nous nous arrogeons le droit de conseiller l'Angleterre au sujet de sa conduite dans les affaires d'Irlande, si nous voulons lui dicter la forme de gouvernement qu'elle doit donner à ce pays, l'Angleterre doit avoir le même droit de nous faire des représentations quant à la forme de gouvernement qu'il convient de donner à la province de Québec, à la province d'Ontario, ou à toute autre province du Canada.

Appliquons à l'Angleterre la règle que nous voulons que l'Angleterre nous applique. Nous pourrions tout aussi bien faire savoir à l'Angleterre quelle forme de gouvernement il convient de donner à ses colonies du sud-africain. Nous n'intervenons pas dans ces questions parce que nous savons qu'il appartient à l'Angleterre, et à l'Angleterre seule de les régler. Il en est de même pour le gouvernement de l'Irlande. Nous pourrions également nous arroger le droit de donner des conseils au gouvernement d'aucune colonie du Royaume-Uni, et je ne crois pas qu'il se trouve que u'un dans cette Chambre disposé à nous engager dans cette voie.

J'ai toujours été d'avis que le devoir de ce parlement est de borner son action aux questions qui sont de son ressort et concernent le peuple canadien. Il nous est arrivé plusieurs fois de perdre notre temps en discussions inutiles. En 1869, M. Holton présentait une motion au sujet du désétablissement de l'Eglise d'Irlande. Cette démarche était bien inutile, car le parlement impérial a réglé la question à la satisfaction générale sans s'occuper de l'opinion du parlement canadien. Le plus capable de nos hommes d'Etat considérait comme une inconvenance de la part de M. Holton, de saisir le parlement canadien de cette question en 1869.

En 1882, l'honorable M. John Costigan présentait une résolution en faveur du " Home Rule ", et elle fut discutée à fond. N'écoutant que notre bon cœur nous l'avons laissé passer, et je regrette que cette démarche ait eu pour conséquence de mettre le parlement impérial sous l'impression que ce parlement était unanime sur cette question. Je sais personnellement qu'il n'en était pas ainsi mais que c'est par générosité envers le peuple irlandais et par courtoisie envers l'honorable député, et aussi pour empêcher d'en faire une question de parti, que la résolution a été adoptée presque à l'unanimité. Je n'ai jamais considéré cette question comme une question du domaine politique en ce pays, et je ne le voudrai jamais.

En 1884, nous eûmes une nouvelles résolution en faveur du " Home Rule ", pus une autre encore en 1886, présentée par l'honorable Edward Blake. J'ai vu avec plaisir M. Blake se transporter sur un théâtre où il pouvait faire de ses grands talents un usage plus utile à la cause de l'Irlande, mais j'ai aussi remarqué qu'il n'y a prononcé que très peu de ces longs discours dont il nous menaçait sur cette question.

Il y a des gens assez peu charitables pour soupçonner qu'on a quelquefois introduit cette question dans le parlement canadien dans un intérêt de parti. Je ne veux pas dire que cela a été fait, mais il n'en est pas moins regrettable de voir le parlement constamment occupé d'une chose qui ne le regarde pas.

En 1887 encore, la question de l'autonomie de l'Irlande a été amenée devant le parlement par l'honorable M. Curran qui est maintenant un juge respecté. L'honorable député de Victoria, N.-B., prit la parole sur cette résolution et celle-ci fut mise aux voix.

Depuis que nous avions reçu cette fameuse réponse du cabinet de M. Gladstone en 1882, il existait dans la Chambre un parti hostile à ces sortes de discussions, et en 1887, quarante-sept députés votèrent contre la résolution et le nombre des adversaires aurait été beaucoup plus considérable si plusieurs n'avaient craint que leur vote ne fût mal interprété.

Cette résolution de 1887 fut envoyée à notre haut-commissaire à Londres, mais nous n'avons jamais su si elle était parvenue jusqu'au gouvernement impérial, car nous n'en avons jamais entendu parler depuis.

En 1891, nous fûmes menacés d'une nouvelle résolution sur le " Home Rule ", mais pour des raisons qu'on n'a jamais fait connaître, elle a été subitement abandonnée ou retirée. Elle avait été présentée par M. Cook. Voilà maintenant qu'elle nous revient pour la sixième fois. Nous devrions avoir acquis assez d'expérience pour éloigner ces questions de l'enceinte de ce parlement. En 1869, sir John Macdonald et l'honorable Joseph Howe posèrent la règle que de semblables questions ne devaient jamais être amenées ici, exceptée pour deux raisons. L'une était le cas de suprême nécessité, qui n'existait pas dans la circonstance alors actuelle et l'autre, le cas de suprême importance pour l'empire, chose qui, dans l'opinion de sir John Macdonald, n'existait pas non plus. La motion n'était ni de suprême nécessité, ni de suprême importance.

Je considère que la présentation de cette résolution est tout particulièrement inopportune parce que le parlement anglais s'occupe actuellement de la question irlandaise d'une manière qui lui vaut le respect et l'admiration du monde entier. Pour sortir l'Irlande de ses difficultés, le gouvernement impérial est prêt à lui voter $60,000,000 en pur don et de plus, il est disposé à engager le crédit de la Grande-Bretagne pour une somme de $750,000,000, comme preuve de sa bonne volonté et de ses bonnes disposi-

tions envers l'Irlande et pour en faire un pays prospère et loyal.

L'Angleterre agit ainsi, avec l'argent des contribuables anglais, et de son plein gré, sans s'y être forcé par qui que ce soit, et n'ai-je pas raison de dire que l'honorable député de Victoria, N.-B., aurait pu s'abstenir de présenter sa résolution dans un pareil moment et attendre pour savoir si ce projet du gouvernement anglais n'aura pas pour résultat de satisfaire le peuple Irlandais et d'en faire un peuple heureux, prospère et loyal, comme l'Angleterre cherche à faire avec tous ses sujets dans le monde entier.

Je ne veux pas discuter la question de savoir si l'autonomie serait un bien ou un mal pour l'Irlande, car cela n'est pas pertinent à la question qui nous occupe. Mais sans vouloir discuter la question, je puis dire en passant qu'elle est fort discutable et le seul fait de voir deux parties de la population de ce pays professer des opinions diamétralement opposées sur cette question devrait être suffisant pour empêcher la Chambre des communes du Canada d'adopter une résolution comme celle-ci.

Pendant qu'une partie du peuple Irlandais soupire après le " home rule " comme après un bienfait,—et je suis prêt à admettre que c'est la majorité—il ne faut pas ignorer qu'une minorité importante et respectable ne veut pas de l'autonomie pour l'Irlande et préfère être gouverné par Downing Street. La majorité dit oui, mais une minorité influente et respectable dit non, et pour penser ainsi, cette minorité s'appuie sur l'histoire. Qu'elle ait tort ou raison, ses convictions sont très ardentes et nous devons les respecter. Les injustices dont ces gens prétendent avoir eu à souffrir quand l'Irlande a eu son autonomie les portent à redouter le retour du même état de choses. Qui voudra les en blâmer. Le parlement canadien ne le peut pas. Ces deux factions du peuple irlandais ont leurs partisans et leurs défenseurs dans ce pays. J'ai bien le droit de croire que le " home rule " ne serait pas un bien pour l'Irlande. Si d'un autre côté, mes concitoyens catholiques croient que l'autonomie serait une excellente chose pour l'Irlande, je ne peux pas les en blâmer. Mais tant que ces divergences d'opinions existeront—et nous n'avons pas pour mission de les faire cesser—nous ne devons pas nous en occuper au détriment de nos propres affaires.

On a dit que les adversaires du " home rule " en Irlande, sont si peu nombreux qu'on ne doit pas en tenir compte. Voyons quelle est la force respective des deux partis. Si on en juge par le résultat des dernières élections elle est dans la proportion de 65 à 35 pour 100. Environ 65 pour 100 de la population s'est déclaré en faveur du " home rule " et 35 pour 100, contre, et ils ont élu des députés à la Chambre des communes chargés de représenter leur manière de voir sur cette question.

Je n'ai pas à rechercher s'il serait prudent de confier le gouvernement de l'Irlande à des hommes qui ne se sont jamais gênés pour prononcer des discours séditieux comme les Dillon, les Redmond, les O'Brien et les Devlin. Je ne parle pas du Devlin qui a été autrefois membre du parlement canadien, car je n'ai jamais entendu dire qu'il se soit distingué sous ce rapport; mais je parle de ceux qui sont venus aux Etats-Unis prononcer des discours séditieux. Je n'ai pas à examiner s'il serait sage de confier le gouvernement de l'Irlande à de pareils agitateurs, mais je connais beaucoup de gens qui croient le contraire.

Je répète qu'il est imprudent et malhabile de soulever ces questions dans le parlement canadien, car elles ne servent qu'à jeter le trouble et la désunion entre les divers éléments de notre population. Notre désir doit être de vivre en paix et en harmonie avec nos concitoyens catholiques, et de les voir avec leurs familles travailler à la solution des problèmes de la vie dans le bonheur et la prospérité.

Nos meilleurs souhaits de succès les accompagnent dans toutes leurs entreprises ; mais ce n'est certes pas en soulevant constamment de ces questions irritantes que nous allons contribuer à maintenir des sentiments d'amitié, de bonne intelligence et de bienveillance entre les deux croyances de ce pays. Supposons qu'un membre de cette Chambre soit constamment à présenter ici, dans l'intérêt de ses amis d'Irlande, certaines questions qui ne seraient agréables ni aux catholiques d'Irlande ni à ceux du Canada, que diraient nos amis qui sont catholiques ? Ils diraient que celui-là serait bien malavisé, et j'estime qu'ils auraient raison. Alors, je leur demande de se soumettre à la même règle que celle qu'ils veulent m'appliquer. Je dis que si un protestant dans cette Chambre manifestait l'envie de présenter une question de ce genre, je n'hésiterais pas à lui faire observer immédiatement que sa motion ne serait ni sage ni convenable. J'userais même de toute mon influence pour l'en empêcher, parce que je ne crois pas que ces questions puissent tendre à cultiver l'harmonie et la bienveillance entre catholiques et protestants. Etant de cet avis, je me crois justifiable de blâmer toute personne qui est constamment à présenter de ces questions ennuyeuses et irritantes dans la Chambre des communes, questions qui ne peuvent avoir pour effet que de soulever des débats acrimonieux, et d'affaiblir ces sentiments d'amitié et de bonne intelligence que nous sommes tous désireux de voir prévaloir. Beaucoup de personnes au Canada partagent ici la même opinion que moi. Je ne dirai pas que l'honorable député qui a présenté cette motion avait en vue quelque dessein politique, parce que les règlements de la Chambre ne nous permettent pas d'imputer des motifs, mais beaucoup de personnes au Canada, prenant en considération les circonstances où ces sortes de controverses sont soulevées de temps à autre, ainsi que la façon dont l'on

s'y prend, seront assez peu charitables pour croire qu'il y a des motifs politiques derrière tout cela, et en auront d'autant moins de respect pour le particulier qui présente des résolutions de ce genre, à quelque côté de la Chambre que ce particulier appartienne.

Quelques honorables députés pourront me demander : " Qu'y a-t-il donc dans le Home Rule qui puisse tant effrayer la minorité? " J'ai déjà donné mon avis sur ce point. Ce n'est pas tant le Home Rule qu'ils craignent comme une domination qui leur viendrait d'une autre partie du monde, et qui ne serait pas ce que l'Irlande pourrait trouver être pour le mieux de ses intérêts. Notre désir est de vivre en paix et harmonie avec nos concitoyens catholiques et de les voir jouir de toute la plénitude des avantages d'un pays libre et d'un gouvernement responsable. Nous permettront-ils d'espérer qu'ils partageront avec nous cette louable ambition ? Nous devrions être bien fondés à entretenir cette espérance, mais je regrette de dire que tous ne partagent pas ces opinions, et parmi ceux-là se trouve l'honorable monsieur qui a présenté la résolution. Je suis opposé à cette résolution et je voterai contre et je demande à tous ceux qui pensent comme moi d'exprimer aussi leur dissentiment par leur vote. Je ne demande à personne de donner son vote sur les mérites ou démérites du Home Rule, mais sur l'inconvenance d'amener cette question devant la Chambre des communes. Si le gouvernement impérial juge à propos d'accorder le Home Rule, c'est là son affaire, et nous n'avons ni blâme ni avis à donner; mais je suis opposé à cette résolution, parce que, en demandant à la Chambre de se prononcer sur ces sortes de questions aussi irritantes et qui ne nous concernent en rien, nous troublons l'harmonie et la bonne entente qui existeraient sans cela entre catholiques et protestants. Je suis opposé à cette résolution parce qu'il ne nous incombe nullement de donner notre avis à la mère patrie au sujet de la sorte de gouvernement qu'elle devrait accorder à l'Irlande ou à toute autre partie de l'empire, et nous n'avons pas non plus mandat de nos électeurs de perdre le temps que nous devons consacrer à nos travaux et de dépenser l'argent du pays à discuter de ces questions oiseuses, qui ne nous concernent absolument en rien.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : M. l'Orateur, je suis parfaitement d'accord avec M. Sproule quand il dit qu'il regretterait de voir cette Chambre saisie d'une question susceptible de troubler les bons sentiments et les excellente relations qui existent en ce pays entre catholiques et protestants.

Loin de moi, en ce moment où je viens appuyer la résolution, la pensée de dire un seul mot qui serait de nature à soulever de mauvais sentiments entre les divers éléments de ce pays. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) semble redouter que, parce que l'Angleterre s'est enfin décidée à accorder partiellement justice à l'un des trois pays qui constituent le Royaume-uni, il y a danger que la bonne harmonie qui existe entre les divers éléments de ce pays soit troublée. Je ne redoute rien de la sorte, M. l'Orateur. Le dernier recensement du Canada indique qu'il y a actuellement au Canada, 998,000 individus d'origine irlandaise, bien près d'un million, c'est-à-dire près du quart de notre population. Il n'y a pas au Canada un seul comté, peut-être pas même un village où vous ne puisslez trouver des citoyens venant du vieux pays ou dont les pères sont venus d'Irlande. Notre parlement canadien représente ce million de population. Il y a dans le comté que j'ai l'honneur de représenter 1,500 personnes qui regardent l'Irlande comme leur mère patrie, et je sais que j'accomplis en leur nom un devoir quand j'élève mon humble voix pour appuyer cette motion et pour féliciter les hommes d'Etat de l'empire britannique d'avoir enfin entrepris d'accorder une mesure de justice et de loyauté à la race irlandaise. Le Canada, M. l'Orateur, a contracté une forte dette envers l'Irlande. Il doit beaucoup aux centaines de milliers d'immigrants irlandais qui sont venus en ce pays. Cette confédération même est, pour une large part, le résultat des efforts de l'un des plus grands hommes que l'Irlande ait jamais envoyés au Canada. Si nos provinces canadiennes sont ici représentées ce soir, nous savons tous que cela est dû en grande partie aux efforts de feu l'honorable Thomas D'Arcy McGee, qui a consacré sa grande influence, l'éloquence de sa parole, son énergie et son habileté à consommer l'union qui existe de ce côté de l'océan, et c'est cette même union que, comme citoyen de l'empire britannique, nous désirons voir s'effectuer de l'autre côté de l'océan. Nous sommes, M. l'Orateur, de loyaux sujets, nous sommes fidèles à l'empire, nous avons à cœur son progrès et sa prospérité ; des questions nous sont continuellement présentées qui tendent à accroître la prospérité et la puissance de l'empire. Nous avons ici même voté des fonds pour envoyer des soldats dans l'Afrique-sud maintenir l'intégrité de l'empire. Nous avons voté des fonds pour immerger des câbles dans l'océan Pacifique, et nous sommes à subventionner des steamers sur l'Atlantique—tout cela pour raffermir et consolider l'empire britannique. Je prétends que nous avons également le droit, en ce moment, de féliciter le gouvernement de Sa Majesté le roi Edouard VII de la mesure de justice que ce gouvernement a maintenant soumise au parlement britannique, et qui a certainement reçu la sanction de tout le monde civilisé. On nous dit que le comte de Kimberley, en 1882, avait déjà informé le parlement du Canada que le " Home Rule " ne concernait en rien ce dernier. Eh bien ! cette opinion a pu prévaloir dans ce temps-là en Angleterre, mais vingt années se sont écoulées depuis lors. Trois ans à peine

après que le comte de Kimberley eut écrit cette fameuse dépêche, le très honorable William Edward Gladstone se leva dans la Chambre des communes pour proposer le "Home Rule" pour l'Irlande. Et sur quel argument s'appuya-t-il surtout pour invoquer cette mesure ? Sur la résolution adoptée dans cette Chambre. Vingt années ont passé depuis lors, et pendant ce laps de temps on a souvent entendu dire dans cette Chambre—je crois l'avoir entendu dire moi-même—que c'est le droit reconnu d'une colonie d'émettre un avis sur toute question qui touche aux intérêts de l'empire en général. Et assurément cette question du règlement des griefs de l'Irlande intéresse tout l'empire, intéresse tout sujet du roi qui veut le bien de l'empire. Assurément, cette question qui a été si souvent discutée depuis cent ans, devrait être maintenant réglée. Et si toute initiative de notre part peut contribuer à amener un règlement, je crois qu'il n'y a pas un seul homme dans cette Chambre qui regrettera de s'être entremis pour obtenir une fin si désirable. Les événements ont beaucoup marché depuis deux ou trois ans. Durant ces derniers mois, nous avons vu se réaliser des choses qui eussent été du domaine du rêve il y a à peine quelques années. La conférence agraire qui s'est réunie à Dublin en décembre dernier, se composait de landlords et de représentants des fermiers irlandais. Une conférence de ce genre eût été presque une impossibilité il y a vingt ans. Ces hommes se sont réunis, ils ont discuté la question agraire et ils en sont arrivés à une conclusion. Cette conclusion est aujourd'hui connue du monde entier. Permettez-moi de lire quelques mots terminant le rapport, et montrant de quelle manière un règlement de la question agraire peut être effectué :

> Nous désirons affirmer notre conviction qu'une occasion exceptionnelle est en ce moment offerte au gouvernement de Sa Majesté d'effectuer la réconciliation de toutes les classes en Irlande, et cela à des conditions qui, comme nous le croyons, n'entraîneraient aucune augmentation permanente des dépenses de l'empire en Irlande. C'est aussi notre conviction qu'on rencontrera partout le plus vif désir de coopérer avec le gouvernement pour assurer le succès du bill de l'achat des terres (Land Purchase Bill), qui, en mettant rapidement et efficacement en pratique les principes dont nous venons de parler, apportera la paix et la prospérité au pays.

M. l'Orateur, en notre qualité de sujets britanniques, nous nous associons aux efforts mis en œuvre par le gouvernement anglais pour amener un règlement à l'amiable de cette question. Nous croyons que, si on peut en finir en Irlande avec la question agraire, l'autonomie locale, comme nous l'avons dans nos propres provinces, suivra tout naturellement. Le Canada a souvent été cité comme exemple à suivre par les hommes d'Etat anglais, dans leurs rapports avec l'Irlande. Nous avions ici même, nous aussi, autrefois, une question agraire avec l'ancienne Tenure Seigneuriale. Il y a quarante ou cinquante ans, cette question fut aisément réglée par un tribunal, et bien plus aisément qu'on ne peut régler la question agraire d'Irlande. L'autonomie qui nous a été accordée a certainement démontré la sagesse des hommes d'Etat anglais qui nous avaient fait cette faveur. Aussi longtemps que l'Angleterre suivra vis-à-vis de ses colonies la politique si large qui fait le fond de ses relations avec le Canada, elle n'aura jamais occasion de le regretter. Mais des dangers s'élèveront, si les hommes d'Etat anglais en reviennent à la politique qui leur a déjà fait perdre les treize colonies situées au sud de nous. Quand la politique si large adoptée vis-à-vis du Canada deviendra la règle vis-à-vis du peuple irlandais, une gloire éternelle en rejaillira sur le règne du roi Edouard VII, et ce règne sera cité plus tard dans l'histoire comme ayant été celui qui a le plus fait pour effectuer la consolidation de l'empire.

M. l'Orateur, cette question est maintenant devant le parlement de la Grande-Bretagne. Le peuple irlandais nous a fait l'honneur de choisir quelques-uns d'entre nous pour être ses représentants. L'ex-leader du parti libéral occupe maintenant une situation distinguée dans les rangs du parti du "Home rule"; et le ci-devant député d'Ottawa a été élu représentant de Galway, étant véritablement "The man for Galway." Voilà un honneur qu'on nous fait, et je suis certain que la population du Canada serait à la fois satisfaite et heureuse d'apprendre que cette question est enfin réglée. Je n'ai aucune intention de discuter ici cette question à fond; je désire simplement déclarer que le règlement de la question agraire amènerait probablement le règlement de la question politique en accordant à l'Irlande un parlement provincial. Et alors tant d'efforts dépensés depuis tant d'années porteront enfin leurs fruits, car l'Irlande occupera dans l'empire la place à laquelle elle a droit. Je demande qu'on me permette de citer ici les dernières paroles prononcées par le très honorable M. Gladstone présentant son bill du Home Rule il y a à peine seize ans, afin de vous montrer à quel point les paroles du grand vieillard étaient prophétiques quand il décida de se placer au point de vue que l'on sait pour demander l'autonomie de l'Irlande :

> Vous avez la puissance, vous avez la richesse, vous avez l'importance, vous avez les hautes positions sociales, vous avez l'organisation. Qu'avons-nous, de notre côté ? Nous croyons posséder le cœur du peuple : nous croyons et nous savons qu'à nous a été promise la moisson de l'avenir. Le flot descendant est en votre faveur, mais nous avons pour nous la marée montante. L'Irlande est devant vous, sur votre seuil, attendant votre bon plaisir, pleine d'espoir, presque suppliante. Ses paroles sont empreintes de vérité et de sagesse. Elle demande qu'on oublie le passé, et ce serait plutôt de la reconnaissance que nous devrions avoir envers elle pour cela. On nous demande de nous en tenir aux traditions dont nous sommes les héritiers. De quelles traditions veut-on parler ?

Est-ce des traditions irlandaises ? Parcourez le monde entier, fouillez la littérature de tous les pays, et trouvez-moi, si vous pouvez, un seul auteur, un seul livre, je dirai plus, trouvez-moi un seul article de journal, à moins que ce soit un article du jour, où la conduite de l'Angleterre envers l'Irlande ne soit pas traitée avec la plus profonde et amère condamnation. Sont-ce là les traditions qu'on nous demande aujourd'hui de maintenir ? Non, ces traditions sont une triste exception dans les annales glorieuses de notre pays. Elles jettent une ombre énorme et noire sur les pages de notre histoire, et ce qu'il nous faut faire c'est d'être fidèles à nos relations avec l'Irlande, et agir de telle sorte que nos relations avec l'Irlande soient conformes aux autres traditions de notre pays. C'est au nom du respect avec lequel nous observons nos traditions, que nous accueillons la demande de l'Irlande que le passé soit oublié. Elle sollicite aussi une grâce pour l'avenir ; et cette grâce, à moins que nous nous abusions ici étrangement, sera un bienfait pour nous sous le rapport de l'honneur, non moins qu'un bienfait pour elle sous le rapport de la prospérité, du bonheur et de la paix. Telle est, M. l'Orateur, la prière qu'elle vous adresse.

Telle est aussi, je crois, M. l'Orateur, la prière de la majorité du peuple canadien. Nous ne voulons apporter aucun élément de trouble : nous ne demandons que justice pour nos concitoyens. Nous nous rappelons ce que la généreuse nation irlandaise a déjà fait pour tout l'empire. Nous nous rappelons ce qu'elle a fait pour le Canada, à qui elle a fourni d'illustres gouverneurs, de grands hommes d'état, des hommes éminents dans toutes les carrières de la vie. Et nous espérons que les bienfaits dont jouit le Canada seront enfin le partage de l'Irlande, et que les Irlandais, qui ont illustré le Sénat, le barreau et toutes les professions libérales, qui ont combattu dans les rangs des armées anglaises et qui ont conduit celles-ci à la victoire aux jours les plus sombres de l'histoire d'Angleterre, vont enfin obtenir la part de justice pour laquelle ils ont lutté si longtemps, et avec tant de persévérance et de patriotisme.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : Je n'entends pas, M. l'Orateur, retenir longtemps l'attention de la Chambre sur cette question. Je crois que l'époque où nous sommes marque plutôt une période de modération que d'agitation au sujet de la question irlandaise. En jetant les yeux sur le passé, et en relisant les Débats de 1882, je vois, par exemple, que l'honorable Edward Blake, qui prononça l'un des plus éloquents appels que je connaisse, en cette Chambre, au sujet du Home Rule pour l'Irlande, basait ses revendications en faveur de cette mesure sur l'idée qu'elle réglait la question agraire. Le Home Rule s'identifie chez l'Irlandais avec le règlement de la question agraire. Eh bien, la question agraire a été réglée sans le Home Rule, et mon honorable ami qui a eu l'obligeance de venir jeter ce soir cette question irritante dans l'arène de la politique canadienne, ne travaille pas, selon moi, dans les intérêts de l'Irlande. Lorsque nous voyons le peuple anglais entrer en délibérations avec le peuple irlandais, et en venir à une conclusion sur ce qui devrait être fait pour régler les difficultés existantes, il sied fort mal à cette Chambre de venir jeter des éléments de discorde au milieu de ces tentatives de réconciliation. Quelle est la signification de cette motion ? Cela veut dire que ce n'est pas là ce que nous voulons; nous voulons autre chose. Cela me rappelle une histoire que j'ai entendu raconter au sujet d'un de mes compatriotes, qui alla une fois trouver un homme public éminent, et lui dit: " J'ai un très sérieux grief." " Oh," lui répondit l'homme d'état, " nous pouvons mettre bon ordre à cela, et nous n'aurons aucune difficulté à vous accorder la réparation que vous désirez." " Mais ", lui répliqua l'homme, " je ne veux pas de règlement, j'ai besoin de mon grief." A mon tour, je dirai que mon honorable ami de Victoria me paraît plus désireux d'avoir un grief qu'un règlement. Nous ne pouvons pas envisager cela d'une autre manière.

Voyons-nous les hommes éminents de l'Irlande, ceux qui se sont fait les porte paroles du peuple irlandais sur ces questions, les voyons-nous, dis-je, se dresser ici et nous dire : " Nous voulons d'abord le Home Rule ? " Si l'honorable monsieur désire obtenir un vote unanime de cette Chambre, et s'il veut que ce vote ait une signification morale, il aurait dû présenter une résolution félicitant les autorités anglaises de leur tentative de règlement de cette question irritante. Mais la manière dont s'y prend l'honorable monsieur ne tend pas à promouvoir l'harmonie ; au contraire, c'est plutôt de nature à soulever de l'agitation. M. l'Orateur, j'ai l'espoir qu'un jour viendra où un homme se lèvera sur l'horizon d'Irlande, soit en Irlande ou au Canada, qui pourra embrasser d'un regard assez large le gouffre séparant les deux peuples pour pouvoir les recevoir sur un terrain d'entente commun. Cet homme ferait plus pour l'Irlande et pour le peuple irlandais que toutes les résolutions de Home Rule que pourrait imaginer l'honorable proposant. L'Anglais a la Saint-George, l'Ecosais a la Saint-André, le Canadien-français a la Saint-Jean-Baptiste, et l'Irlandais a aussi son saint. Pourquoi donc ne se réunissent-ils pas sur un terrain d'entente commun ? Mais mon honorable ami ne paraît pas désirer que ce jour arrive jamais.

Maintenant, M. l'Orateur, je désire attirer votre attention sur un oubli très significatif dans la résolution présentée ce soir par l'honorable proposant, si l'on met cette résolution en regard de celle qu'il a présentée en 1882. Laissez-moi faire remarquer que quand un honorable député présente d'une manière abstraite une résolution qui peut nous entraîner à une législation que nous ne pouvons pas prévoir, il devrait sauvegarder chaque intérêt qui est affecté par la position qu'il a prise.

Je veux signaler une différence bien significative entre les deux motions. Dans la résolution proposée en 1882 et qu'on peut lire à la page 1099 des Débats de cette année, je relève ce qui suit, et ce qui, je crois, se rapporte directement à cette question :

Nous désirons de plus exprimer l'espoir que le temps est arrivé où la clémence de Votre Majesté peut, sans nuire aux intérêts du Royaume-Uni, s'étendre à ces personnes qui sont maintenant emprisonnées en Irlande, sous la seule prévention d'offenses politiques, et l'inestimable bienfait de la liberté personnelle leur être rendu.

Mais, M. l'Orateur, la résolution propsée, ce soir par l'honorable député (M. Costigan) ne se rapporte aucunement aux intérêts et à l'état civil de la minorité. Depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai toujours défendu ce que je considérais être les droits et les privilèges des minorités, et cela, alors même qu'il n'était pas de mon avantage personnel, au point de vue politique, d'en agir ainsi. Voilà ce que j'ai fait très souvent. Je ne voterai jamais en faveur d'une résolution abstraite où il sera question d'autonomie, à moins d'être convaincu que cette proposition contienne une disposition assurant l'intégrité et la jouissance des droits civils de la minorité irlandaise si considérable et si respectable. L'honorable député n'a certainement pas l'intérêt de l'Irlande en vue, en ne tenant pas compte de cette minorité. Il néglige de dire à ce peuple que nous voulons protéger les droits qui lui sont sacrés. Il n'y a pas que l'autonomie politique qu'il faille assurer à l'Irande.

Je désire faire remarquer encore que le peuple irlandais peut résoudre les problèmes qui agitent cette nation, si on lui en fournit les moyens. Si nous remontons à cette époque où le gouvernement anglais adoptait la loi concernant l'achat des terres, c'est-à-dire, à 1888 et même à 1885, que constatons-nous? De 24,900 acheteurs, il ne s'en trouva que vingt-deux qui ne payèrent pas ce qu'ils avaient promis d'acquitter. En vertu de ces deux lois dont je viens de parler, le gouvernement anglais a mis en réserve au delà de £1,900,000, devant servir à acquitter toutes les dettes non exigibles. D'après le statut de 1896, le gouvernement de la mère patrie consacra ce qui restait de cette somme à l'achat des terres, au lieu de conserver cette somme comme garantie. Le peuple de l'Irlande peut veiller à ses propres intérêts, et il ne faut jamais se préocuper du sort d'un Irlandais, du moment qu'on lui fournit les moyens de réussir.

On a parlé de Gladstone et l'on pourrait remonter jusqu'à Fox pour constater que les libéraux d'Angleterre ont toujours crié bien haut leur dévouement envers l'Irlande, mais n'ont, d'autre part, fait presque rien en faveur de cette nation. Gladstone a présenté une loi, sachant que la Chambre des Lords ne l'adopterait point ; c'est heureux qu'il en fût ainsi. Et lord Rosebery ? Il a dit au peuple irlandais : Il vous faut d'abord contenter le landlord ou ses représentants ; vous devez l'amener à partager votre opinion, si vous voulez obtenir quelque chose. Mais que fait le gouvernement conservateur actuel ? Arrivé au pouvoir en combattant cette autonomie pour l'Irlande, par conséquent n'ayant contracté aucun engagement envers ce pays, il a fait pour cette nation plus que tous les gouvernements qui se sont succédé en Angleterre, depuis 50 ans. Il a adopté, en faveur de l'Irlande, la loi de 1898 concernant le gouvernement autonome, et calquée sur le statut de 1888. En 1896, le même gouvernement modifiait, à l'avantage des Irlandais la loi concernant l'achat des terres.

Et que fait-il maintenant, sans créer d'agitation, sans s'être lié par des promesses ? Mon honorable ami aime l'agitation. Cependant, sans avoir recours à ce moyen, le gouvernement anglais a proposé cette réforme importante qui a étonné le monde et qu'aucun peuple n'aurait pu appliquer si ce n'est le peuple anglais et le peuple irlandais réunis. Que l'honorable député se rappelle qu'il faut des ailes à un oiseau pour atteindre le sommet des montagnes. Mon honorable ami ne bat que d'une aile ; il lui faut l'agitation en faveur de l'autonomie, même après le règlement de la question agraire. Il joue de la harpe—non pas de la harpe irlandaise. Pendant que défile la procession, il est là, dans l'arbre, et il joue de la harpe, mais cette harpe n'est pas celle de l'Irlandais, car c'est au sein du parlement impérial qu'on joue de cet instrument-là. Que le peuple travaille à régler ses difficultés à la lumière du bon sens et d'une façon pratique, voilà ce qui, à nos yeux, vaudra beaucoup mieux que cette résolution dont l'honorable député vient de saisir le parlement.

M. l'Orateur, je tiens à déclarer que personne n'a plus que moi d'estime pour les Irlandais. Il y a des siècles, mes ancêtres demeuraient en Irlande. Mais s'il est quelque chose qui me froisse, c'est d'entendre dire d'un Irlandais qu'il est irlandais-écossais. Quel est ce produit ? On nous parlera, pour exemple, de lord Dufferin dont les ancêtres ont vécu en Irlande durant deux cents ans ; quatorze de ces aïeux étaient irlandais, un autre écossais et le dernier anglais, et on l'appelle un irlandais-écossais. Il est temps que le peuple irlandais comprenne cette anomalie. Il est temps que les fils de la verte Erin se proclament Irlandais, qu'ils viennent du nord ou du sud de ce pays. Mon honorable ami devrait suivre cette ligne de conduite, en agissant ainsi, il travaillerait avec plus de succès au bonheur de l'Irlande, comme à celui du Canada. Ce devrait être là notre attitude à tous.

J'allais dire que les trois quarts des Irlandais du Canada habitent la province d'Ontario. Ils sont protestants ou catholiques, et nul plus qu'un Irlandais a le droit de se vanter de travailler davantage à la solution des problèmes qui agitent notre pays. Moins nous saisirons le parlement du Canada de

ces questions étrangères, moins nous nous occuperons de la solution de ces sujets, mieux ce sera pour notre pays, pour nous-mêmes. Je crois que mon honorable ami (l'honorable M. Costigan) aurait rendu service à l'Irlande et au Canada, en proposant une résolution félicitant de ce qu'il fait pour l'Irlande le gouvernement anglais, qui va dépenser $60,000,000 pour régler la question agraire qui agite ce pays depuis si longtemps.

J'ajouterai, avant de reprendre mon siège, que la nation anglaise, acceptant ce règlement à l'heure même où elle succombe presque sous le fardeau des taxes que la campagne sud-africaine lui a values, commande le respect de chaque membre de ce parlement. M. l'Orateur, je n'ai jamais fait preuve d'intolérance. Peu importe au pays, peu importe au monde entier que je représente ou ne représente pas le comté de Dundas, mais il importe que le Canada et le monde entier sachent si le parlement canadien fait toujours preuve de vues larges ou s'il se laisse parfois aller à l'intolérance. La présente résolution ne saurait avoir l'appui unanime de la Chambre et ce fait seul est déjà assez significatif. En présentant sa résolution, en ne présentant pas celle qu'il aurait dû proposer, l'honorable député a manqué l'occasion de faire connaître à la mère patrie le sentiment unanime de la Chambre. Nous savons que cette résolution était déjà élaborée l'an dernier; nous savons aussi que si on ne l'a pas présentée à la dernière session c'est pour des considérations d'ordre purement politique: les élections d'Ontario approchaient, et la résolution eût créé des embarras. Voici maintenant qu'on agite cette question accessoire à l'heure même où l'Angleterre fait un effort gigantesque pour régler la question agraire: on la jette dans le domaine de la politique sachant qu'elle sèmera la discorde là où l'harmonie devrait régner.

M. N. A. BELCOURT (Ottawa) : M. l'Orateur, au cours du débat auquel donna lieu il y a quelques années le bill concernant l'achat des terres, bill qui fixait alors l'attention des Communes anglaises et de la nation britannique, le très honorable Joseph Chamberlain s'exprima comme suit:

On me permettra peut-être d'ajouter un mot ou deux au sujet de l'attitude que je prends. Je crains qu'on ne puisse faire disparaître la répugnance que m'inspirent les propositions contenues dans le bill concernant l'achat des terres. Je suis d'avis que le bill est mauvais. J'aimerais mieux sortir de la politique qu'engager par mon vote le capital de la nation ainsi que le patrimoine de chaque habitant du Royaume-Uni, dans le but d'atténuer l'opposition qu'un petit groupe de propriétaires irlandais fait à un projet qui, s'il n'est modifié, rompra infailliblement, je crois, le lien qui unit l'Irlande à l'Angleterre. Dans le cas présent, je m'élève contre le danger qu'on nous demande de courir ; j'objecte aussi au but que l'on veut atteindre en nous invitant à courir un tel danger. Mais je ne m'oppose pas absolument au bill du Home Rule, c'est-à-dire au projet de doter l'Irlande d'un meilleur système de gouvernement.

Tel est le langage que tenait il y a quelques années le très honorable Joseph Chamberlain, qui est peut-être aujourd'hui le membre le plus marquant et le plus agressif du cabinet unioniste qui a saisi le parlement anglais du bill concernant l'achat des terres et qui, je n'en doute pas, en assurera l'adoption. Le nouveau bill concernant l'achat des terres ressemble beaucoup à celui qui avait été discuté dans les termes que je viens de citer. La différence qu'il y a entre les deux c'est que l'ancien était loin d'apporter au fermier irlandais la somme de soulagement qu'on se propose de lui accorder maintenant en vertu des dispositions du nouveau projet de loi. Le fait que le très honorable ministre a modifié son opinion, indique quel nouveau courant d'idées il y a dans tout l'empire britannique par rapport à cette question. Il n'est donc pas étonnant que les espérances longtemps caressées et les légitimes aspirations du peuple irlandais renaissent plus vives, et que ceux qui ont si longtemps continué avec tant d'énergie et d'héroïsme la lutte engagée peu après l'abolition du parlement irlandais en 1800, aient senti leur espoir revivre. Et lorsqu'on aura atteint le but longtemps poursuivi par les ardents défenseurs de l'autonomie irlandaise, on s'apercevra que rien, outre la reconnaissance du droit de suffrage des domiciliés de la verte Erin, n'aura aussi puissamment contribué à ce résultat que le bill en question dont l'adoption serait très prochaine.

La concession du droit de suffrage aux domiciliés, la reconnaissance et la sanction du principe en vertu duquel, suivant une expression très juste des fermiers irlandais, on accorde un droit de vote par " feu ", qui ont rendu le peuple souverain, rendaient seules justifiable et possible cette longue agitation constitutionnelle, qui fut peut-être parfois violente et agressive, mais qui fut en somme brillante et légitime, et à laquelle on est redevable de ce projet de loi qui nous permet aujourd'hui d'entrevoir le règlement prochain de la question de l'autonomie de l'Irlande. C'est cette agitation constitutionnelle qui rend possible le règlement de la question agraire, règlement qui, comme je l'ai dit, est imminent et va doter enfin l'Irlande d'un gouvernement autonome, stable et satisfaisant. Le règlement de la question agraire dans un esprit large, juste, humanitaire et généreux au moyen du bill qui captive en ce moment l'attention des Communes anglaises ne manquera pas d'opérer la régénération complète de l'Irlande; il va remplacer le système pernicieux de la demi-propriété par le droit de possession exclusive ; il va inspirer le goût de l'épargne, développer chez l'individu l'esprit d'initiative, stimuler le progrès, répandre la joie et la prospérité, mais, chose importante entre toutes, il va aussi ramener la paix et l'harmonie dans toutes les classes de la population irlandaise. La défiance et la haine feront place à la confiance mutuelle, à un sen-

timent commun d'orgueil et à un intérêt commun en tout ce qui concerne le peuple irlandais. Factions, inimitiés, querelles séculaires, tout disparaîtra, et l'on verra s'inaugurer en Irlande une ère de paix, de bonheur et de prospérité. Pour quelques-uns cette manière d'entrevoir l'avenir paraîtra trop optimiste, et il se pourrait qu'en certains quartiers l'on me taxât d'exagération. Mais ne trouvons-nous pas dans notre propre pays la preuve la plus concluante que tel doit être et que tel sera l'effet du règlement de ces deux grandes questions ? Il y a cinquante ans le Canada était en proie aux guerres de races ; la population était mécontente, mal disposée, et virtuellement en révolte ouverte. Aujourd'hui, le pays est satisfait et, d'un océan à l'autre, le peuple canadien est heureux et prospère. Et comment a-t-on opéré ce changement ? Tout simplement en reconnaissant au Canada, aux provinces qui le constituent, la somme de libertés politiques que les Irlandais réclamaient depuis si longtemps et si vaillamment. Quel encouragement, quelle leçon quelle satisfaction ce doit être pour tout le monde et plus particulièrement pour ceux qui ont mis en pratique et propagé les principes de la démocratie constitutionnelle que de voir aujourd'hui le parlement anglais saisi d'un projet de loi marqué au coin de la justice et de la générosité, où l'on reconnaît à l'industrieux paysan, au cultivateur du sol, le droit de récolter tous les fruits de son labeur ! Ce spectacle est particulièrement agréable et encourageant pour le parti libéral du Canada, parce que ce dernier n'a jamais cessé de croire à la doctrine qu'il a toujours suivie et enseignée, c'est-à-dire à l'excellence et à la puissance du droit éternel à l'indépendance politique, à la nécessité de développer le sentiment national et l'esprit de solidarité. En effet, le parti libéral n'a jamais travaillé avec plus de constance et d'ardeur que pour le triomphe du principe reconnaissant au peuple le droit d'exprimer constitutionnellement sa volonté. Personne plus que les députés qui siègent à votre droite, M. l'Orateur, et avec eux tous les libéraux du Canada, personne plus que nous, dis-je, ne se réjouira plus sincèrement de voir luire enfin le jour où le règlement de la question agraire va coïncider avec l'établissement du gouvernement autonome en Irlande.

En prenant part à ce débat, je ne caressais pas l'espoir de rien ajouter d'important à tout ce que l'on a dit à l'appui de la résolution ; je voulais tout simplement appuyer sur le fait incontestable que la présentation du projet de loi concernant l'achat des terres, projet qui, nous l'espérons, sera très prochainement adopté, est la conséquence immédiate de la politique des libéraux. Bien que le bill ait été présenté par un gouvernement libéral-unioniste, composé en majeure partie de conservateurs, il n'en reste pas moins établi, M. l'Orateur, que le mérite du changement survenu dans l'opinion des

hommes d'Etat comme dans celle du public anglais revient entièrement au plus illustre des libéraux, à l'immortel Gladstone.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

M. BELCOURT: Quel dommage que Gladstone ne vive pas pour assister au triomphe de la cause qu'il avait si courageusement épousée, de la cause qu'il a toujours soutenue et défendue avec tant d'éclat et d'enthousiasme ! Quel dommage que Gladstone ne vive pas pour être témoin de la justification des libéraux, de la victoire de la grande politique libérale qu'il avait tracée par rapport à ces questions ! Mais, M. l'Orateur, si l'histoire n'est pas toujours impartiale, j'espère néanmoins qu'elle rendra pleine justice à ce grand homme d'Etat. Et si l'honneur d'avoir préparé le spectacle dont nous sommes aujourd'hui les témoins revient en majeure partie, comme nous le prétendons, à Gladstone et à ses disciples, les députés de la droite ne songent pas pour cela à priver les conseillers actuels de Sa Majesté de la part de gloire qui leur est due ni même à leur en enlever la moindre parcelle. Nous nous plaisons tous à reconnaître la générosité du sentiment qui a inspiré le bill des Terres, et tout le courage dont le cabinet anglais a dû s'armer pour déposer son projet de loi devant le parlement impérial. Nous lui décernons les grands éloges qui lui sont dus par rapport à cette mesure très humanitaire et très libérale, et, dans mon opinion, c'est là l'objet la véritable raison d'être de la résolution qui nous est soumise. Cette résolution ne contient nulle demande, elle ne comporte même pas la moindre recommandation ; elle n'est que l'expression de nos cordiales félicitations et de notre vive gratitude au moment où l'on vient enfin de soumettre à la sanction du parlement anglais une mesure tendant à rendre justice à la nation irlandaise. Nous exprimons l'espoir qu'une telle mesure sera suivie d'une autre qui accordera à l'Irlande sa liberté de gouvernement en tout ce qui la concerne, et, M. l'Orateur, notre propre expérience est là qui nous dit qu'une telle mesure ne contribuera pas seulement à la prospérité et au bonheur du peuple irlandais, mais qu'elle ajoutera encore à la paix et au bonheur de tous les habitants des vastes états de Sa Majesté. Qu'on n'aille pas penser, non plus, M. l'Orateur, que les députés qui siègent à votre droite oublient ou méconnaissent la part de mérite que l'on se plait généralement à attribuer à l'intervention personnelle de Sa Très Gracieuse Majesté. En appuyant la résolution, nous adressons nos félicitations aux conseillers du Roi, et par le fait même, si la chose nous est permise, nous remercions et félicitons humblement et respectueusement Sa Majesté d'avoir daigné porter un tel intérêt à cette grande et généreuse mesure destinée au soulagement du peuple irlandais. Voilà donc ce que je pense de cette résolution ; et puisque nous avons, il n'y a pas très longtemps et dans une circonstance solennelle, établi clairement un

précédent qui justifie ce parlement d'exprimer une opinion en pareil cas, j'appuierai cette résolution sans aucune réserve.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-sud) : Si la résolution qui nous est soumise était rédigée dans le sens indiqué par l'orateur qui m'a précédé, c'est-à-dire, si elle avait pour but de féliciter, au nom de la Chambre, le gouvernement anglais d'avoir présenté une mesure dont le but est de faire disparaître tout sujet de malaise en Irlande, je l'aurais appuyée de toutes mes forces. Je partage quelques-uns des sentiments exprimés dans cette motion ; mais, comme celle-ci affirme et approuve ce que contenaient d'autres résolutions antérieures et comme je ne partage pas ces vues, je ne puis la sanctionner de mon vote. On n'a pas manqué d'exprimer, ce soir, le plaisir que toute la Chambre a ressenti, je crois, en voyant le gouvernement anglais soumettre au parlement de la mère patrie la loi agraire concernant l'Irlande. Tous les vrais amis de ce pays se réjouiront de cette attitude magnanime et généreuse que l'Angleterre a prise, dans le but de faire table nette de tous les griefs qui pouvaient exister dans la Verte Erin. Nous félicitons nos frères de l'autre côté de l'Atlantique de faire face à la situation avec un esprit si large, si noble, mais nous nous demandons naturellement quel est l'objet de la résolution qui nous est proposée. Peut-elle, d'une façon ou d'une autre, faciliter l'adoption du projet de loi maintenant soumis au parlement anglais? Est-elle de nature à renforcer la position des amis dévoués que l'Irlande compte au sein du parlement impérial ? L'expérience nous prouve que cette résolutions—nous en avons eu de semblables dans le passé—nous sera préjudiciable, à cause de son caractère, et que nous pourrions en ressentir le contrecoup funeste, comme cela s'est déjà produit. Autant que quiconque dans cette Chambre, j'admire et j'apprécie tout ce que le caractère de la race irlandaise présente de noble, de grand et de chevaleresque. Nous avons admiré ces qualités, non seulement en Angleterre et au Canada, mais dans toutes les parties du monde.

Nous avons vu les fils de l'Irlande se distinguer partout, dans tout ce qui est grand et noble. On se sent pris de pitié en voyant que dans leur propre pays, dans cette île qui leur est si chère, les Irlandais ont dû subir dans le passé, un état de choses si déplorable. Cependant, M. l'Orateur, je crois que les pires ennemis de l'Irlande se trouvent au sein même de son peuple.

On a rappelé, bien inopportunément, je crois, le souvenir de ce grand patriote, de D'Arcy McGee. En prononçant ce nom, on évoque naturellement le souvenir de la fin tragique de ce Canadien-irlandais si éminent. On se demande quelle est la main qui l'a frappé, quels sont les moyens qu'on a choisis, de quel complot il a été la victime. Je ne m'attarderai pas à discuter ce sujet; je veux simplement faire remarquer que cette allusion à McGee n'avait pas sa raison d'être au cours de ce débat. Dans le passé, nous avons eu ce spectacle douloureux d'hommes se gorgeant de luxure aux dépens de la paix, du bonheur et de la prospérité de l'Irlande. Il n'y a pas si longtemps, lorsque le mouvement fénien s'accentuait fortement dans la mère patrie, un individu du nom de Stephens, et qu'on désignait sous le sobriquet de Head Centre Stephens, fut envoyé au Canada. En débarquant à New-York, il reçut la visite du reporter d'un des journaux de cette ville. Voici le rapport qu'a fait ce journaliste de l'entrevue en question: "Nous avons trouvé Head Centre Stephens au restaurant à la mode Delmonico, pleurant sur les maux de l'Irlande, tout en dégustant les petits plats et mangeant le canard et le poulet d'Amérique." Il fait peine de songer qu'un grand nombre d'autres individus du même acabit, se souciant nullement du sort, du bonheur, de la paix et de la prospérité de l'Irlande, exploitent tous ces sentiments pour leur avantage et leur bien-être personnel. Je ne veux imputer aucun motif odieux à l'honorable député qui a présenté cette résolution. Je dois croire que sa conduite, dans cette circonstance, lui est dictée par un trop grand amour de l'Irlande, de son peuple et de ses institutions. Il me faut avouer aussi qu'il n'a pas le monopole de tous ces sentiments. Nombre d'entre nous qui allons voter contre cette motion, éprouvent autant d'amour pour l'Irlande et ses enfants, qu'il en a lui-même. Nous ressentons combien le spectacle que la mère patrie nous offre, aujourd'hui, surpasse en grandeur tout ce que n'a jamais pu accomplir le parlement britannique dans aucune partie du monde. Nos frères de par delà l'océan, accablés de fardeaux onéreux, de la dette énorme que leur a créée la guerre sud-africaine, envisagent froidement ce grand problème, non pas dans un esprit de mesquinerie ou dans la crainte d'une rébellion, mais dans un sentiment de générosité et avec une largeur de vues d'autant plus remarquable, que les valeurs anglaises subissent une baisse qui s'acentue de jour en jour. Dans ces circonstances, bien loin de prendre une attitude de nature à embarrasser tant soit peu la mère patrie dans la politique qu'elle entend suivre, le parlement canadien devrait rester à l'écart et laisser l'Angleterre conduire ses propres affaires, à sa guise, ce qu'elle est capable de faire, du reste.

Je ne désire pas faire perdre à la Chambre un temps précieux, mais je dirai que partout nous voyons les Anglais se tourner vers les Irlandais et tendre à ces derniers une main fraternelle en leur disant: Nous sommes vos frères, et il n'existe en Irlande aucune cause de mécontentement, réelle ou imaginaire, que nous ne soyons prêts à faire disparaître dans un sentiment généreux, fraternel et bienveillant. En présence de ce fait, ce parlement ne se couvrirait-il pas de ridicule en communiquant au gou-

vernement anglais la résolution proposée? Mais j'espère que la Chambre repoussera cette proposition. C'est le sort qu'elle mérite.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur le Speaker, je n'avais aucune intention de prendre part à ce débat; mais je crois que c'est le devoir d'autres représentants de l'élément canadien-français d'exprimer leur opinion sur le sujet qui nous occupe, et d'appuyer de tout cœur la motion qui a été présentée par le député de Victoria, N.-B. (l'honorable M. Costigan). S'il y a, dans l'empire britannique, un élément qui ait droit de parler en faveur de l'autonomie, qui puisse tirer de sa propre histoire certains exemples des bienfaits du "self-government," et démontrer ce que peut faire un peuple libre dans l'empire britannique, je crois que ce doit être tout spécialement l'élément canadien-français. Il y a pour ainsi dire, dans l'empire britannique, trois éléments étrangers: l'élément canadien-français, l'élément boer dans l'Afrique-sud, et l'élément irlandais dans le Royaume-Uni. Or, quelle est l'histoire commune à ces trois éléments? Si nous considérons d'abord le Canada français, nous voyons que les principes qui ont prévalu malheureusement trop longtemps en Irlande, ont aussi prévalu au Canada. Avec quel résultat ? Ainsi que mon honorable ami le député d'Ottawa (M. Belcourt) l'a exposé si éloquemment, tant que le principe du Home Rule a été refusé au Canada, le mécontentement et la révolte ont régné. La conséquence fut non seulement l'écrasement d'un noble principe, mais il s'ensuivit un état de paralysie par tout l'empire. Car, bien que la nation, dont l'existence était en jeu, fût peu considérable au point de vue du nombre, il n'en était pas moins vrai que, dans un empire imbu de liberté comme l'empire britannique, quand la liberté est quelque part en péril, tous les éléments de bon gouvernement sont troublés. Je suis entièrement d'accord avec les députés qui ont exprimé leur satisfaction au sujet de la mesure dont est en ce moment saisi le parlement britannique ; mais la résolution présentée aujourd'hui par mon honorable ami de Victoria, n'est que la conséquence logique de cette mesure, et en appuyant cette résolution nous donnerons notre appui le plus pratique au gouvernement britannique dans la situation où il se trouve.

Dans l'Afrique du sud, on a longtemps souffert du même état de choses que celui qui a existé autrefois dans le Canada français. Et que voyons-nous aujourd'hui? L'honorable député d'Ottawa a cité les paroles de l'honorable Joseph Chamberlain au sujet du premier bill concernant l'achat des terres (Land Purchase Bill). M. Chamberlain ne fait que revenir de l'Afrique-sud, où il a pu entièrement se convaincre que la domination britannique y était impossible sans autonomie, et sans qu'on eût de justes égards pour l'amour de la liberté qui anime une partie de la population de ces régions.

Par conséquent, vu que le gouvernement britannique a pu déjà constater au Canada que le gouvernement autonome est le seul gouvernement convenant à cette partie de l'empire ; vu aussi que l'homme le plus fort qu'il y ait aujourd'hui dans le cabinet anglais, en est arrivé à la conclusion que le seul moyen de gouverner l'Afrique-sud est de lui accorder l'autonomie, je dis qu'on s'apercevra avant longtemps que le seul moyen de gouverner l'Irlande et d'en faire un pays libre, heureux et prospère, tout en gardant le noble peuple irlandais sur son propre sol au lieu de le jeter à tous les coins de l'univers—où il acquiert sans doute de la renommée et de la gloire, mais en privant l'empire de forces vives précieuses—le seul moyen, dis-je, sera d'accorder aussi à l'Irlande sa propre autonomie. Sans doute, le présent bill agraire est tout à l'honneur de la politique anglaise et il contribuera beaucoup à régler la question irlandaise ; mais aucun pays ne peut jouir des bienfaits réels de l'autonomie, à moins d'avoir le contrôle direct de la magistrature chargée d'exécuter ses lois. Il y a quelques années, bon nombre de personnes croyaient que les griefs de l'Irlande étaient entretenus par les représentants du peuple irlandais, mais que ce peuple même ne ressentait pas sérieusement ces griefs. Mais que voyons-nous maintenant ? Le parti conservateur anglais, le parlement d'Angleterre, l'opinion publique anglaise, ont reconnu que les griefs de l'Irlande étaient réels, en tant qu'il s'agissait de la question agraire ; et avant longtemps, l'opinion publique en Angleterre s'apercevra aussi que les griefs du peuple irlandais sont tout aussi réels, pour ce qui est de l'administration de la justice en Irlande et de la taxation du peuple irlandais.

Quelques honorables députés me diront peut-être que je manque de logique, parce que je demande à cette Chambre d'exprimer son opinion sur une question qui n'est pas canadienne. Eh bien ! si c'était mon habitude d'user d'arguments personnels, je pourrais dire que j'ai été on ne peut plus surpris d'entendre certains membres de cette Chambre arguer que nous devrions borner notre attention exclusivement aux affaires canadiennes, et l'on comprendra ma surprise quand j'aurai ajouté que ce sont là les mêmes députés qui se sont montrés si favorables à l'intervention du Canada dans l'Afrique-sud. Mais les honorables députés voudront bien convenir que même alors que je m'élevais dans le parlement du Canada contre notre intervention dans les affaires de l'Afrique-sud, alors que je priais le parlement de ne pas s'interposer dans une querelle entre la Grande-Bretagne et un gouvernement étranger, je déclarais en même temps ce que je répète ici, c'est-à-dire que, comme citoyens anglais, comme membres d'une société libre, nous qui constituons le parlement du Canada, nous avions le droit

d'exprimer notre opinion sur tout sujet qui intéressait la totalité de l'empire. Dans le sens où il faut entendre que nous faisons partie de l'empire britannique, et que tout ce qui peut intéresser l'empire nous intéresse, je suis un impérialiste aussi sincère que tout autre député qui s'oppose à cette motion, et qui a voté pour demander notre intervention dans l'Afrique-sud.

J'approuve entièrement plusieurs des remarquees présentées par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). S'il ne s'agissait ici que d'une question d'administration anglaise ou de politique anglaise, je dirais que cela ne nous concerne pas et je voterais contre la motion de mon honorable ami. Mais cette motion repose sur le principe même du " self-government " et de l'autonomie, et je soutiens que chaque fois que nous affirmons le principe du " self-government " et de l'autonomie pour toute partie quelconque de l'empire britannique, nous revendiquons le droit du Canada à l'autonomie et au " self-government." Par conséquent, je ne m'éloigne en rien de l'attitude que j'ai prise sur la question sud-africaine. Comme Canadien et comme citoyen anglais, je suis heureux de voter pour cette motion. Je ne veux pas parler des observations faites par l'honorable député de Norfolk-nord au sujet de l'intérêt personnel que certains honorables députés peuvent avoir à courtiser tel ou tel vote dans leurs circonscriptions. Il y a des votes irlandais dans ma circonscription, mais ces votes ne sont pas assez nombreux pour affecter mon attitude en cette Chambre. Je suis d'avis que nous ne devrions pas nous laisser aller aussi loin que de chercher à découvrir des motifs vils ou intéressés pour expliquer l'attitude de tout homme public qui se lève dans cette Chambre pour discuter un sujet d'intérêt public. Si nous devions nous laisser guider par ce principe, nous trouverions dans les discours de plusieurs membres de la Chambre des paroles assez difficiles à expliquer, à moins qu'elles n'aient été prononcées dans le seul but d'assurer des votes. Mais je ne veux introduire dans ce débat aucun esprit d'animosité, ni soulever de mauvais sentiments entre les honorables députés. L'honorable député qui vient de parler (M. Richardson) a exprimé l'amour et l'admiration qu'il ressentait pour l'Irlande et le peuple irlandais. Je ne doute nullement de sa sincérité, mais il me semble que le moyen le plus pratique, par lequel le parlement d'un pays libre puisse exprimer son amour et son admiration à un autre pays, c'est de formuler le souhait que ce pays jouisse des mêmes droits, privilèges et libertés que nous.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Je ne veux dire que quelques mots, M. l'Orateur. Si, comme l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) nous l'a dit, le dernier recensement constate la présence d'un million d'Irlandais dans le Canada, j'en conclus que le recensement a été fait d'après une méthode vicieuse. Je ne puis comprendre comment nous pouvons avoir un million d'Irlandais au Canada. Si ce chiffre est exact il doit y avoir aussi un nombre considérable d'Anglais et d'Ecossais. Il me semble qu'il serait temps que nous nous appellâmes Canadiens et que nous consentîmes à être désignés et considérés comme tels, au lieu de nous dire Irlandais, Ecossais, Anglais, Français ou de toute autre nationalité. L'honorable député de Labelle qui m'a précédé a prononcé une parole très regrettable à mon avis. Il a parlé d'éléments étrangers, qui seraient les Canadiens-français au Canada, les Boers dans l'Afrique du sud et les Irlandais dans le Royaume-Uni. Je désavoue ce sentiment au nom de mes concitoyens canadiens-français, et au nom de mes compatriotes d'origine anglaise.

M. BOURASSA : L'honorable député m'a mal compris. Lorsque j'ai parlé d'éléments étrangers, j'ai voulu dire qu'à l'époque de leur arrivée dans le pays, ils étaient certainement des étrangers.

M. KEMP : Je dois avoir mal compris l'honorable député alors, et j'accepte son explication. Dans tous les cas, je considère mes compatriotes d'origine française comme tout aussi canadiens et ayant les mêmes droits que moi et que les Canadiens d'origine anglaise ou autre.

M. BELCOURT : Je vous remercie.

M. KEMP : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi d'exprimer ici le respect que je porte aux Irlandais ou ma loyauté pour la Couronne anglaise, sujet dont parle la résolution ; mais il me semble que cette résolution est inopportune, surtout lorsqu'elle est proposée au moment où le parlement impérial discute le bill des terres, dont le but est de faire cesser l'agitation en faveur du " Home Rule ". Il y a plusieurs années déjà que la question du " Home Rule " est discutée et elle a soulevé toujours de vives et ardentes controverses. Je ne veux pas du tout la discuter ce soir au mérite. Il ne devrait pas être permis de la discuter en cette Chambre, et je crois exprimer le sentiment de la nouvelle génération canadienne lorsque je dis qu'elle n'approuve pas ces distinctions. Nous avons assez de difficultés à régler entre nous sans en importer d'ailleurs ; nous condamnerions certainement toute intervention de l'Angleterre dans nos affaires domestiques. Mais si nous voulons intervenir dans une question qui est purement d'ordre domestique, comment pourrons-nous repousser les tentatives d'intervention des hommes d'Etat anglais et repousser leurs avis au sujet de questions qui ne regardent que nous, et qu'ils ne peuvent pas connaître aussi bien que nous. En offrant ce bill des Terres, l'Angleterre a donné la plus grande preuve possible de son désir sincère de traiter l'Irlande

avec générosité et que nous ne serons pas justifiables de faire acte d'intervention en adoptant la résolution actuelle en faveur du " Home Rule ". Serions-nous prêts à voter un seul dollar pour acheter la terre et la rendre aux tenaciers irlandais, ce qui serait montrer d'une façon toute tangible notre sympathie pour la cause de l'Irlande. La résolution ne définit pas suffisamment ce que l'on demande. Elle parle de résolutions qui ont été votées en 1882, de quelques chose qui s'est passé dans cette chambre il y a vingt et un ans.

Il me semble que l'honorable député qui a présenté cette résolution aurait dû être plus explicite et aurait dû dire exactement ce qu'il voulait. Nous ne pouvons pas demander pour l'Irlande le " Home Rule " qu'elle demandait en 1882. Il me semble que nous ne devrions pas traiter cette question à la légère. Je crois que beaucoup de ceux qui vont approuver par leur vote la résolution de l'honorable député de Victoria, voteraient contre la proposition d'accorder l'autonomie à l'Irlande, si nous possédions nous-mêmes le pouvoir de la lui accorder. C'est là où nous faisons preuve d'inconséquence, et je crois de plus que le parlement impérial sera offensé de notre action, si nous approuvons la résolution qui nous est soumise. Nous avons déjà beaucoup de questions à débattre avec l'Angleterre et il est de notre intérêt de nous ménager le bon vouloir du gouvernement impérial. J'espère donc que cette résolution sera retirée et ne sera pas mise aux voix, car je suis certain que le peuple anglais regarderait son adoption comme si nous voulions nous moquer de lui, et la traiterait avec mépris comme il a traité dans le passé d'autres résolutions de même genre. Je proteste donc contre toute tentative de saisir cette Chambre de questions qui ne nous regardent pas du tout, et je voterai contre la résolution.

M. THOMAS MURRAY (Pontiac) : Je veux dire quelques mots seulement et déclarer que je suis en pleine sympathie avec la résolution. Je serais très peiné si cette résolution devait produire de l'acrimonie religieuse ou nationale, et je suis heureux de voir que l'on s'occupe en Angleterre de faire disparaître les griefs de l'Irlande. Je ne considère pas la résolution qui nous est proposée comme absolument nécessaire, mais elle est très simple et n'a pas, je crois, le caractère qu'on lui prête ; je ne crois pas non plus que les autorités anglaises en soient offensées. Nous ne faisons qu'exprimer la conviction qu'un ordre de choses qui n'existait pas auparavant existe maintenant. L'honorable député de Victoria (honorable M. Costigan) l'auteur de la résolution, a cru qu'il était logique d'y ajouter la question du " Home Rule " et sa résolution exprime l'espoir que l'autonomie de l'Irlande suivra le règlement de la question des terres. Nous connaissons tous les phrases par lesquelles a passé la question du "Home Rule"

M. KEMP.

devant le parlement impérial. Nous savons quel rôle Gladstone y a joué et quelle part y a prise Edward Blake depuis qu'il est membre du parlement impérial. Nous savons que c'est une question qui a les sympathies de tous les Irlandais au Canada et sur toute la face du globe, ou du moins de la très grande majorité d'entre eux. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) paraît s'inquiéter beaucoup de la minorité ; il craint que ses intérêts ne soient pas suffisamment protégés, mais j'ai confiance que si le parlement anglais donne l'autonomie à l'Irlande, il saura bien prendre soin de protéger la minorité. L'honorable député (M. Sproule) paraît vouloir ignorer la majorité. C'est cette majorité pourtant qui demande le " Home Rule," et je dis qu'il ne devrait pas y avoir de dissentiment à ce sujet, mais je suis chagrain d'en voir. J'approuve la résolution de tout cœur et je crois qu'elle devrait être adoptée unanimement. Je regrette de voir qu'on lui fasse de l'opposition ; ceux qui la suscitent sont justement ceux qui nous disent que nous devrions nous unir ; ils sont inconséquents. Un trop grand nombre de députés ne cherchent qu'à plaire à leurs électeurs ; ils s'ocupent peu de traiter les questions au point de vue large de l'intérêt public général. Ainsi que je l'ai déjà dit, je regretterais de voir se développer un esprit d'acrimonie religieuse dans cette Chambre, et j'espère que cette résolution n'aura pas cet effet. Je n'ai pas eu l'intention de faire un discours, mais simplement de faire connaître en quelques mots mes vues sur la question, et j'espère que la discussion se continuera non en vue de créer la désunion parmi nous, mais en vue de produire un meilleur état de choses en Irlande et au Canada. Je suis un Canadien d'origine irlandaise, et je répète que je serais très peiné de voir se produire dans cette Chambre quelque chose qui amènerait la désunion parmi nous comme Canadiens. Je crois, cependant, que d'autres admettront avec moi qu'un très grand nombre d'Irlandais qui seraient venus se fixer au Canada, si ces dissentiments n'avaient pas existé en Irlande, à cause de cela. Il est manifeste que le peuple Irlandais a des griefs et a raison de se plaindre ; mais une fois la question des terres réglée, et l'Irlande en possession d'un gouvernement responsable local tel que nous l'avons au Canada, les Irlandais deviendront un peuple reconnaissant, généreux, prospère et sauront faire honneur à leur race.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria) : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours qui ont été prononcés aujourd'hui sur cette question, principalement ceux qui sont en faveur de l'adoption de la résolution, mais ni l'auteur de la résolution (l'honorable M. Costigan) ni mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) ou mon honorable ami qui vient de parler (M. Murray) n'ont indiqué un seul tort dont souffrait le peuple irlandais.

Ils ne l'ont pas tenté et n'auraient pas pu le tenter avec succès. L'honorable député de Labelle a dit que c'étaient des étrangers. Je veux dire à mon honorable ami que les Irlandais sont de même sang que les Anglais et les Ecossais. Dans la partie ouest de l'Irlande il y a le celte, dans le nord, l'est et le sud la population est saxonne ou scandinave, excepté là où elle s'est mêlée aux Celtes. Le même sang coule dans ses veines que dans celle de la population d'Angleterre ou d'Ecosse. Je parle au point de vue ethnologique. Les honorables députés de la droite peuvent nier, mais je suis prêt à prouver devant un comité de cette Chambre ou devant une commission que le sang qui coule dans les veines du peuple irlandais, est le même sang qui coule dans les veines de la population des autres îles britanniques. Dans la discussion de cette question nous sommes portés à considérer les îles britanniques comme une unité et non pas comme une union de provinces distinctes, ainsi que nous avons au Canada. On cite souvent le Canada comme modèle aux autres pays, mais beaucoup de citoyens du Canada même considèrent que l'union fédérale des provinces a été une grave erreur. Qu'avons-nous dans les provinces aujourd'hui ? Nous n'avons pas de grandes questions passionnant le peuple, et l'histoire nous dit que lorsque dans un pays il ne se débat pas de grandes questions, l'oligarchie et la corruption y prennent pied. Et notre politique provinciale est aujourd'hui bien avilie d'un bout à l'autre du pays parce que nous avons l'union fédérale au lieu de l'union législative sous laquelle les comtés auraient eu de plus grands pouvoirs. J'ai toujours été prêt à faire mon devoir en cette Chambre ou ailleurs, et je m'oppose à cette résolution non parce que nous n'avons pas le droit de discuter ici des choses de cette nature, car je serais prêt à approuver tout projet par lequel le gouvernement impérial accorderait aux comtés du Royaume-Uni, l'Irlande comprise, des pouvoirs plus grands, des pouvoirs que l'on pourrait appeler pouvoirs provinciaux. Le parlement impérial doit passer une grande partie de son temps à discuter un nombre de questions qui pourraient être réglées dans les conseils de villes et de comtés. Si au Canada nous avons accordé des pouvoirs plus grands à nos districts et comtés, et si nous avions aboli complètement les législatures provinciales établissant pas le fait—l'union législative, nous serions un pays beaucoup plus avancé que nous le sommes aujourd'hui. Je demande de nouveau à ceux qui viendront appuyer la résolution de préciser les griefs de l'Irlande.

Je veux raconter à mes honorables amis l'origine de cette agitation en Irlande. L'histoire nous dit qu'elle a commencé longtemps avant que les grands propriétaires fussent protestants et les locataires catholiques. Elle date du douzième siècle, à l'époque où Henri II divisa le pays entre les landlords, alors catholiques romains. La conséquence fut qu'il s'éleva un très fort antognisme entre le tenancier et le propriétaire, et que l'agitation se continua pendant des siècles, jusqu'à l'époque où tout le nord-ouest de l'Europe se rangea du côté de la réforme, pendant que l'Irlande restait la seule en dehors du mouvement général. Il n'y a aucun doute que la principale raison qui a empêché l'Irlande de suivre l'exemple de la partie nord-ouest de l'Europe a été l'influence politique et sociale qu'exerçaient les grands propriétaires. Ceux-ci se rangèrent du côté du Souverain et se firent protestants, et à partir de cette époque jusqu'à nos jours cette agitation a été considérée une agitation religieuse tout autant qu'une difficulté entre propriétaire et tenancier.

Mais le tenancier irlandais est-il placé dans une position plus désavantageuse que le tenancier anglais ? Dans la ville de New-York seule de grands propriétaires, des gens qui sont partis sans le sou des savanes de l'Irlande pour venir en Amérique, ont jeté sur le pavé 29,000 personnes dans une seule année, parce qu'elles n'avaient pas payé leur loyer. La loi à New-York permet au propriétaire de mettre son locataire à la porte de sa maison avec tout son ménage, si le loyer n'est pas payé le 1er du mois. On en a ainsi jeté 29,000 sur le pavé dans un an à New-York, c'est plus que l'on n'ait jamais chassé de paysans de leur chaumière dans aucune année de l'histoire irlandaise. En Irlande, on ne peut chasser un locataire de sa chaumière à moins qu'on ne lui donne un an d'avis et qu'on paye toutes les améliorations qu'il a faites sur la terre. Le tenancier irlandais est l'homme le plus choyé du monde, et l'Angleterre a trop longtemps écouté des agitateurs de carrefour qui n'ont d'autres titres à faire valoir pour se poser devant le public que ceux d'être les fidèles serviteurs d'un pape quelconque du " Home Rule " irlandais, ou d'un pape orangiste, ou encore du pape de Rome. C'est ce qui dure depuis trop longtemps en ce pays et ailleurs. Il est temps que nous reprenions nos esprits et que nous nous occupions de nos propres affaires. Je demande de nouveau à mes honorables amis d'un côté ou de l'autre de cette Chambre de m'indiquer un seul grief du locataire irlandais, dont ne souffre pas dix fois plus le locataire écossais, anglais ou canadien.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a dit que M. Chamberlain avait admis que tout le trouble en Afrique du sud avait été causé par la tyrannie anglaise sur les Boers. M. l'Orateur, M. Chamberlain n'a jamais rien dit de semblable. La guerre d'Afrique a été amenée par la détermination du gouvernement impérial de donner aux sujet anglais en Afrique les mêmes droits que les Boers, de donner des droits égaux à tous dans le Transvaal. Telle a été la cause de la guerre. La politique de l'Angleterre était juste et opposée à la tyrannie. Je me permettrai aussi de dire à mon honorable

ami qui semble prendre plaisir à jouer avec les préjugés de race dans toutes les parties de l'empire, je veux dire aussi à la Chambre et à tout le pays que si l'Angleterre s'était montrée plus ferme à l'égard des Boers lors de l'émancipation des esclaves, au lieu de négocier avec la population boer dans ses propres domaines, dans ses propres colonies, dans le Natal et autres parties de l'Afrique du sud, il n'y aurait pas eu de guerre. Mais elle a négocié avec les Boers, elle leur a fait des concessions, et lorsque les Boers ont protesté parce qu'elle envoyait 5,000 colons écossais en Afrique du sud, elle a cédé à leurs représentations comme elle a fait dans toutes les parties de son empire, au lieu d'envoyer 5,000 autres colons l'année suivante, et 5,000 la troisième année. L'Angleterre a trop cédé devant les cris du fanatisme. Elle a trop oublié que cinq sauterelles dans un champ font plus de bruit que cent bœufs gras broutant paisiblement. Telle est la raison pour laquelle nous voyons tant d'agitations de ce genre.

Il me plairait de voir augmenter les pouvoirs des conseils de comté en Irlande, en Angleterre et en Ecosse. J'aimerais à voir la Grande-Bretagne éloigner de son parlement beaucoup de questions de détails qui l'embarrassent et qui appartiendraient beaucoup plus à des conseils de villes ou de comtés. Alors, nous pourions espérer voir arriver le jour où les représentants de toutes les colonies pourront former un grand conseil impérial, un grand parlement impérial, qui unirait l'empire devant le monde entier.

Je ne suis pas de l'avis de cet honorable député qui nous a dit que l'élection du député actuel de Galway était un grand honneur pour le Canada. Je ne crois pas que ce soit un honneur pour nous que le comté qui a élu le colonel Lynch, le député précédent, le remplace par un Canadien. Ce n'est pas un honneur pour nous que de voir un des nôtres être élu présentement dans Galway.

Je ne voulais par parler sur cette question; mais je terminerai ces quelques remarques en demandant aux honorables députés qui me suivront de vouloir bien indiquer un seul grief qui existe en Irlande, et dont ne souffre pas également le locataire en Angleterre et en Ecosse.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud) : Je crois qu'il est temps de mettre fin à cette petite assemblée de prière, et conséquemment je ne retiendrai la Chambre que quelques minutes. Il n'est que juste qu'un natif du Canada. occupant un siège parlementaire dans une colonie, ait quelques mots à dire, et ce que je dirai viendra d'une source désintéressée.

Le seul intérêt que je porte à la race irlandaise est celui que je porte à toute nationalité qui vit sous le drapeau britannique, savoir qu'elle jouisse de la liberté et de la justice. Il fut un temps, au Canada, où nous étions dans une position difficile et analogue à celle de l'Irlande ; mais aussitôt que le gouvernement responsable nous fut accordé, nos griefs disparurent entièrement. Je crois qu'il n'est que juste que nous saisissions cette occasion d'exprimer nos vœux et nos désirs au gouvernement impérial, afin qu'il s'efforce de soulager l'Irlande du fardeau qui pèse sur elle depuis tant d'années. Mais on nous dit que cette question ne nous concerne pas, que c'est faire acte d'impertinence que de soumettre nos vues au gouvernement impérial. Or, je prétends au contraire que cette question regarde le Canada d'une façon très matérielle. On nous a souvent dit qu'il était de notre devoir de travailler à amener des immigrants ici, et de les établir sur les terres inoccupées du Canada, principalement dans les Territoires du Nord-Ouest. Je puis dire que si ces différents n'avaient pas existé en Irlande des milliers et des milliers d'immigrants irlandais qui sont allés s'établir aux Etats-Unis vivraient aujourd'hui heureux et prospères dans nos Territoires du Nord-Ouest. Mais le paysan irlandais était mécontent du gouvernement anglais, et la conséquence a été qu'il est allé aux Etats-Unis. Les politiciens de la république voisine se sont appliqués de toutes façons à gagner les suffrages des Irlandais pour se maintenir au pouvoir. C'est dû beaucoup à cela, si nous avons perdu nos relations commerciales avec les Etats-Unis, et je crois que si ces différends étaient réglés, nos relations avec les Etats-Unis s'amélioreraient beaucoup. Nous verrions l'harmonie et la bonne entente régner entre les deux pays, et nous travaillerions ensemble à promouvoir nos intérêts réciproques. Je termine en disant que j'approuve absolument la résolution proposée par l'honorable député de Victoria, N.-B., et je suis heureux de pouvoir dire que je l'appuierai de mon vote, et lui donnerai toute assistance possible.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je n'ai jamais approuvé la pratique de suspendre la séance avant six heures. Je faisais partie de cette Chambre en 1867, en 1872 et en 1874, et je n'ai jamais eu connaissance une seule fois que la séance ait été suspendue avant que l'Orateur ait vu à l'horloge qu'il était six heures. La pratique de suspendre la séance avant six heures est condamnable, parce que nous pourrions être tentés de suspendre la séance une demi-heure avant six heures. Je crois donc qu'il est mieux de nous en tenir strictement à la règle. Lorsque j'étais enfant, et je regrette de dire qu'il y a longtemps de cela, les vétérans irlandais qui s'étaient battus pour l'Angleterre sur le continent, avaient l'habitude de venir à la maison de mon père qui lui-même avait passé huit ou neuf ans en Irlande, pendant la période insurrectionnelle jusqu'en l'année '98. Ces vétérans causaient de leurs peines et souffrances, et j'ai appris alors par eux que le peuple irlandais était très maltraité. J'ai passé un hiver à Terre-Neuve, ou une partie de l'hiver, et j'ai lu là

un livre ayant pour titre " State Trials of Forty-eight ". J'ai lu ce livre avec beaucoup d'intérêt, j'en ai admiré la beauté du langage, dans lequel ces hommes ont présenté leur défense ; je voudrais être capable d'exprimer mes idées en d'aussi beaux termes. Ceux qui prendront la peine de lire ces discours n'oseront jamais dire dans cette Chambre que l'Irlande n'avait pas de griefs. L'Irlande avait des griefs alors et elle en a aujourd'hui. On me permettra de dire un mot aux jeunes de cette Chambre. Ils feraient bien d'étudier la vie et le caractère de ces grands hommes d'Etat qui ont donné au Canada la liberté dont nous jouissons maintenant. Je me suis efforcé de suivre un peu leur histoire. Je suis allé en Irlande, et je puis dire que j'ai lu la vie de Daniel O'Connell, pendant la première session que j'ai passé à Ottawa. Je lis maintenant sa correspondance qui est renfermée dans trois intéressants volumes que l'on peut trouver à la bibliothèque ici. On m'appellera peut-être, et je réclame le droit d'être appelé ainsi, un presbytérien enragé, mais personne ne m'empêchera de respecter l'Irlandais, et personne ne m'empêchera non plus de demander que l'on fasse disparaître graduellement les griefs de l'Irlande. Je regrette sincèrement que la discussion de cette question n'ait pas été conduite sur un autre ton, parce qu'alors la résolution eut été adoptée unanimement. L'honorable député de Victoria, N.-B. (l'honorable M. Costigan) a développé sa résolution dans un langage plein de cette éloquence qui caractérise ses compatriotes, et sans avoir prononcé un mot pouvant blesser quelqu'un. Conséquemment, j'aurais désiré que cette résolution fut reçue dans un esprit différent qu'elle l'a été. Nous pouvons nous vanter de notre amour pour le peuple irlandais, et de notre désir de lui rendre justice, mais je doute fort de la sincérité de ceux qui ne veulent pas donner l'autonomie à l'Irlande et qui refusent de voter en faveur de cette résolution. Il y a beaucoup de gens qui disent que la Chambre dépense inutilement un temps précieux. Mais, on passe plus de temps en comité à discuter un tout petit crédit pour une maison de douane ou un bureau de poste que l'on construit quelque part dans le pays, que l'on n'en dépense à discuter une question d'aussi grande importance que celle-ci. Puis, l'on nous dit que l'on ne nous a pas envoyés ici pour discuter des questions de ce genre. Je dis, moi, que nous avons été envoyés ici pour discuter tout sujet opportun qui peut se présenter devant nous, et agir à notre guise. Je réclame cette liberté et je prétends l'exercer aussi longtemps que je serai député. Je croyais, M. l'Orateur, que siégant auprès de mon honorable ami, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), je l'avais assez mis à ma main qu'il penserait et agirait comme moi, mais il regimbe quelquefois, et je ne puis pas en venir à bout. Je n'ai pas la prétention d'avoir atteint le niveau religieux élevé de mon honorable ami, mais si j'avais cru de mon devoir d'aller parler à des enfants dans une école du dimanche, je crois que j'aurais choisi un sujet autre que la corruption dans les hautes sphères et dans les deux partis politiques du Canada.

Quelques DEPUTES Ecoutez, écoutez——

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : D'abord, je doute fort que l'intelligence des enfants de l'école du dimanche soit assez développée pour bien comprendre cette question, puis j'aurais cru que ma manière de comprendre la religion m'aurait porté à enseigner à ces enfants comment se conduire chez eux, obéir à leurs parents, écouter leurs avis, ainsi que ceux qui leur sont donnés à l'école du dimanche. J'espère que mon honorable ami, (M. Charlton) ne s'offense pas de ce que je dis de lui, mais j'ai cru que la Chambre commençait un peu à s'ennuyer, et qu'il serait bon de la dérider un peu aux dépens de mon ami.

M. CHARLTON : Je puis dire à mon honorable ami (l'honorable W. Ross) que je suis allé prêché à l'école du dimanche, c'était jour des parents, et que je parlais à des adultes et non à des enfants.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Nous devons tous nous réjouir à la perspective que la question des terres sera réglée par le bill qui est maintenant soumis au parlement impérial. Ce bill est un pas dans la bonne direction, et il nous montre que ce n'est que maintenant que le grain semé par Gladstone commence à porter ses fruits. Il arrive très souvent que les réformes proposées par les grands hommes ne se font que lorsqu'ils sont morts. Notre Sauveur est monté au ciel avant que les apôtres eussent compris sa mission. Wilberforce était sur son lit de mort lorsque la loi émancipant les esclaves a été passée en Angleterre, émancipation pour laquelle il avait travaillé pendant 35 années de sa vie. Gladstone est mort et l'Irlande recueille aujourd'hui les bienfaits de la politique qu'il proposait pour elle. Nous pouvons dire ce que nous voudrons ici, l'Irlande finira par avoir son autonomie, et elle l'aura, que nous soulevions ou non des objections dans cette Chambre ou dans le pays. Le règlement de la question des terres amènera forcément à plus brève échéance que nous croyons le " Home Rule " à l'Irlande. Pourquoi refuserions-nous au peuple irlandais, au peuple de Galles ou celui d'Ecosse, les bienfaits dont nous jouissons nous-mêmes ? J'ai été libéral toute ma vie et pendant les courtes années que la Providence me permettra de passer encore sur cette terre, je continuerai à être libéral. Je veux mourir libéral et étant libéral je veux que l'Irlande jouisse de la même somme de liberté dont nous jouissons au Canada. Je puis faire remarquer que le parlement de la Nouvelle-Ecosse a devancé celui de l'Angleterre qui a été forcé par le grand Daniel O'Connell à

admettre des catholiques dans son sein. Nous avions avant le parlement impérial admis un catholique romain du Cap-Breton dans la Chambre d'Assemblée de la Nouvelle-Ecosse, et ceux qui s'opposent aujourd'hui à ce que l'on rende justice à l'Irlande, bénéficieraient beaucoup de la lecture des discours qui furent prononcés alors par des Anglais, des Irlandais et des Ecossais, lorsque le parlement de la Nouvelle-Ecosse déclara que Cavanagh, le catholique du Cap-Breton, pourrait prendre son siège dans le parlement de la Nouvelle-Ecosse. J'ai dit l'autre jour, que les provinces maritimes étaient en avant du Canada dans beaucoup de circonstances et celle-ci en est une.

Quelques DEPUTES : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je crains, M. l'Orateur, avoir parlé trop longtemps, et je sais que l'on blâme beaucoup ceux qui abusent de votre patience, mais j'ai cru devoir en justice pour moi-même, dire ce que je pensais sur cette question, et je regretterais beaucoup si la Chambre s'oubliait au point de ne pas donner un vote unanime en faveur de la résolution qui lui est soumise.

M. E. GUSS PORTER (Hastings-ouest) : Je crois que l'on a dit à propos de cette motion tout ce qui peut être de quelque avantage à la Chambre d'entendre, et j'irai même jusqu'à dire que l'on en a dit plus en faveur de la résolution qu'il n'est utile pour le Canada de dire. Au risque de ne rien ajouter de neuf à la discussion qui ait quelque utilité, je désire cependant faire connaître mes vues, et les raisons qui vont guider le vote que je vais donner. La résolution ainsi que je la comprends peut se diviser en deux parties. La première partie affirme la loyauté inaltérable de ce parlement et du Canada envers la Grande-Bretagne. Je voudrais savoir depuis quand il est devenu nécessaire d'écrire ces choses et de les transmettre au parlement anglais par écrit, pour convaincre le peuple anglais de la loyauté du peuple canadien. Le peuple canadien n'a-t-il pas dans les deux ou trois dernières années par des actes qui parlent plus haut que des paroles, convaincu l'empire anglais qu'en tout temps il pourra compter sur la loyauté des Canadiens envers la mère patrie. Je crois donc que cette partie de la résolution n'est pas nécessaire, et que l'on ne l'y a mise que pour excuser la dernière partie de la motion relativement au " Home Rule ", M. l'Orateur, je ne crois pas non plus que l'on doive demander à ce parlement d'appuyer une résolution qui a besoin d'une excuse pour être acceptée. Personne plus que moi ne respecte ou n'admire le peuple irlandais. Je suis fier de compter des Irlandais parmi mes ancêtres, et j'ai de mes proches parents qui vivent en Irlande et qui sont, je crois, en mesure de bien juger de l'état des choses.

Je connais le peuple irlandais, j'ai visité l'Irlande plus d'une fois, et je suis tenu de dire que lors de ma dernière visite j'ai pu voir ce qui d'ailleurs apparaît clairement aux yeux de tous ceux qui visitent ce pays, savoir qu'il s'y est produit une grande amélioration pendant les dix dernières années. Je viens de dire que pas un homme n'avait plus d'admiration que moi pour l'Irlande et le peuple irlandais. L'Irlande est susceptible de grands développements au point de vue agricole et industriel. Le peuple irlandais est patriote, laborieux et intelligent ; il est doué d'un bon cœur et d'une nature sympathique qu'exploitent quelquefois, je le regrette, les agitateurs politiques, non pour l'avantage du peuple irlandais, mais pour servir leurs intérêts personnels et politiques. M. l'Orateur, à cette distance, et vu les moyens restreints qui sont à notre disposition, il me semble que nous ne sommes pas en mesure de juger cette question avec une telle assurance que nous ne nous exposions pas à arriver à une conclusion erronée. Vu que nous ne connaissons pas les dessous de cette question, nous pourrions nous tromper. Plusieurs des hommes d'Etat les plus distingués de l'Angleterre diffèrent d'opinion des hommes d'Etat qui ont donné à la question leur plus sérieuse attention, des hommes qui ont toujours voulu accorder à l'Irlande ou à toute autre partie de l'empire ce qui était juste. Il n'est donc pas étonnant alors qu'ici où nous n'avons pas les mêmes moyens qu'en Angleterre d'étudier la question à fond, nous différions d'opinion non pas sur l'apropos et la nécessité de réparer tout tort réel, mais sur la meilleure méthode à adopter pour obtenir ce résultat.

A mon avis, cette question est entourée de difficultés telles qu'il serait impossible, à la distance où nous sommes, d'en avoir une idée juste. Il y a les droits du propriétaire et les droits du locataire ; il y a les droits du gouvernement et les droits des gouvernés ; il y a les droits de l'Irlandais né en Irlande et les droits de celui qui est allé s'établir dans ce pays où il contribue par son capital et son travail à améliorer l'état de l'Irlande, ainsi que nous en avons la preuve ; il y a les droits du patron et les droits du travailleur ; et il y aussi les différends religieux.

J'espère que l'on ne dira rien dans la discussion de cette résolution qui ait l'effet d'élargir le fossé qui sépare les deux corps religieux. Heureusement pour le Canada et pour tout l'empire britannique un rapprochement s'opère, et je regretterais beaucoup de dire ou d'entendre dans cette Chambre un seul mot qui serait de nature à empêcher le rapprochement qui s'opère. Mais à part toute considération de cette nature, je crois que cette Chambre ne devrait pas s'occuper de cette question. Nous entreprenons d'accomplir quelque chose que nous ne sommes pas certains de pouvoir accomplir ; nous prenons volontairement sur nous une responsabilité dont nous n'avons pas le pouvoir de remplir les obligations. Bien que nous dési-

rions beaucoup, comme je n'en ai aucun doute tout Canadien désire, voir disparaître tous les griefs réels de l'Irlande, nous devons hésiter avant d'adopter cette résolution qui pourrait faire plus de tort que de bien à la cause irlandaise à laquelle nous voulons aider. Je suis très heureux d'apprendre qu'un immense rayon d'espoir a été répandu sur l'Irlande et sur le peuple irlandais par la législation que le parti conservateur a soumise au parlement anglais. C'est une nouvelle preuve que le parti conservateur non pas seulement au Canada mais aussi en Angleterre est toujours prêt à secourir tous ceux qui ont besoin d'être secourus ; et M. l'Orateur, c'est un titre de gloire pour ces Canadiens qui ont développé ce pays et rendu le peuple heureux et prospère. J'ai lu les discours qui ont été prononcés dans cette Chambre en des circonstances semblables à celle-ci, et j'y ai vu que l'honorable premier ministre a dit que le parlement anglais avait accueilli avec courtoisie ces résolutions ; mais malgré cela je crois que nous ferions bien de nous arrêter un instant et de réfléchir avant d'en envoyer une autre. Il est dans la nature de l'Anglais de pardonner une première offense, mais la récidive est souvent très sérieusement punie, et le parlement anglais profitera peut-être de la circonstance actuelle, où nous n'avons aucune raison d'intervenir, pour nous infliger ue rebuffade.

Nous avons assez de devoir à remplir envers notre propre pays. Nous avons un immense pays, aux multiques intérêts ; nous représentons la population de ce pays, et nous avons été envoyés ici pour donner notre attention aux affaires de ce pays. C'est là le devoir qui nous incombe, et nous ne devons pas chercher à aller plus loin ni nous mêler d'affaires qui ne nous concernent nullement. Il y a suffisamment ici de besogne, affectant les intérêts de ce pays, pour absorber l'attention de ce parlement durant tout le temps dont il peut disposer, et il me semble que nous accomplirions bien mieux les devoirs qui nous ont été dévolus si nous dirigions nos efforts en cette direction, et en cette direction seulement. Il ne faut pas qu'on puisse dire de nous que nous faisons ce que nous ne devrions pas faire, et que nous ne touchons à rien de ce que nous devrions faire. Pour toutes ces considérations, je me vois forcé de voter contre la résolution, mais en agissant ainsi je ne suis animé d'aucun mauvais sentiment vis-à-vis l'Irlande ou du peuple irlandais. Au contraire, j'éprouve la plus vive sympathie pour ce pays et pour son peuple, et, tout en votant contre la résolution, ça ne m'empêche de m'écrier " Dieu protège l'Irlande ! "

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier): Cette motion est-elle opportune ou non, peut-elle produire ou non d'heureux résultats, le moment est il ou n'est-il pas favorable ?—ce sont là autant de questions qui ont dû engager la sérieuse attention de mon honorable ami, l'auteur de cette résolution, qui s'est toujours montré dans cette Chambre l'un des plus chauds partisans de la cause du Home Rule en Irlande. Mais, quelle que soit l'opinion des members de cette Chambre au sujet de l'opportunité de cette motion, elle est maintenant devant nous. Pour ma part, je crois de mon devoir d'y donner mon appui le plus chaleureux, comme je j'ai déjà fait pour d'autres résolutions de ce genre, car j'en suis arrivé depuis longtemps à la conviction que le règlement du problème irlandais serait une bénédiction non seulement pour l'Irlande, mais aussi pour la Grande-Bretagne, l'Australie, le Canada, en fait pour toutes les parties de l'empire britannique où se trouvent des fils de l'Irlande. On nous rappelle que, dans une occasion précédente, quand le parlement avait voté une résolution quelque peu semblable à celle d'aujourd'hui, on nous rappelle, dis-je, qu'on nous avait fait alors remarquer, en termes polis mais non équivoques, que le parlement du Canada ferait infiniment mieux de ne s'occuper que des questions sur lesquelles il a juridiction. Mais, M. l'Orateur, le temps marche, de nouvelles idées naissent et fructifient, et il existe aujourd'hui, j'en suis sûr, une bien plus grande cordialité et une bien plus grande solidarité parmi les nations du monde qu'on ne l'a jamais vu à aucune période de l'histoire universelle. Il est naturel et convenable que ces sentiments existent à un degré encore plus élevé parmi les membres d'un même empire, et chacun doit être heureux de connaître que, dans le moment actuel, les relations entre la Grande-Bretagne et ses colonies sont certainement plus étroites qu'elles ne l'étaient il y a vingt-deux ans. Ces relations sont devenues si étroites qu'il nous sied parfaitement maintenant, sans crainte d'encourir aucun blâme, d'offrir notre avis au peuple anglais, sur des questions non seulement d'ordre impérial, mais même d'administration intérieure. Trois ans se sont à peine écoulés depuis que, le 31 juillet 1899, la résoution suivante a été présentée devant cette Chambre et adoptée à l'unanimité.

1. Résolu : Que cette Chambre a vu avec peine les complications qui ont surgi dans la république du Transvaal, dont Sa Majesté est la suzeraine, par suite du refus d'accorder aux sujets de Sa Majesté actuellement établis dans ce pays une participation égale dans son gouvernement.

2. Résolu : Que cette Chambre a vu avec une plus grande peine encore que l'état de choses qui y existe a dégénéré en une oppression intolérable et a produit une excitation considérable et dangereuse parmi diverses classes des sujets de Sa Majesté dans ses possessions Sud-africaines.

3. Résolu : Que cette Chambre, représentant un pays qui a pleinement réussi, en concédant des droits politiques égaux aux divers éléments de sa population, à faire disparaître les causes d'antagonisme et à faire accepter avec satisfaction par tous son système actuel de gouvernement, désire exprimer sa sympathie pour les efforts tentés par les autorités impériales en

vue d'obtenir en faveur des sujets de Sa Majesté établis dans le Transvaal, la même mesure de justice et de reconnaissance politique qui sera nécessaire pour assurer la pleine jouissance de liberté et de droits égaux.

Cette résolution fut transmise par l'Orateur de la Chambre des communes au secrétaire d'Etat pour les colonies, et nous n'encourûmes pour cela aucun blâme. Je le répète, il n'y eut aucun blâme. Bien au contraire, on en parla avec éloges par tout l'empire britannique. Bien au contraire, le peuple anglais exprima ses remerciements et sa gratitude au parlement du Canada pour la démarche dont il avait pris l'initiative. Et si nous avons pu en agir ainsi pour ce qui était du Transvaal, si nous avons pu faire cela pour les populations du Transvaal, assurément nous devons être dix fois plus justifiables de suivre la même voie, pour le plus grand advantage de nos concitoyens d'Irlande sujets du même roi. Maintenant, M. l'Orateur, c'est un fait qui doit nous combler d'aise que la paix règne en ce moment dans toutes les parties de l'empire britannique, et qu'il y ait contentement dans la presque totalité de l'empire britannique : il n'y a qu'une exception, et cette exception c'est l'Irlande. Si nous analysons les conditions qui existent dans toutes ces parties de l'empire britannique où règne le contentement, nous devons en arriver à la conclusion que la grande cause qui a produit ce résultat si enviable cest que, dans chacune de ces parties de l'empire, on a accordé aux populations la pleine mesure de l'autonomie et du " self-government ". Pourquoi n'en agirait-on pas ainsi vis-à-vis du peuple irlandais ? Pourquoi ne concéderait-on pas à ce peuple la même mesure d'autonomie que celle qui a été accordée à l'Australie et au Canada ? Pourquoi ne pourrions-nous pas espérer que ce qui a fait le Canada prospère et loyal rendra aussi l'Irlande prospère et loyale ? Comment se fait-il qu'on n'en agisse pas ainsi vis-à-vis de l'Irlande ? Si nous allons jusqu'au fond des choses, nous y voyons que tout cela peut se résumer en un seul mot : défiance,—défiance du peuple anglais vis-à-vis du peuple irlandais—ce sentiment même qui porte l'Angleterre à croire que le peuple irlandais, si on lui accordait le Home Rule, et s'il recevait le droit d'administrer ses propres affaires, abuserait de ce droit pour travailler à amener la séparation de l'Irlande de la Grande-Bretagne. C'est là cette même défiance que vient d'exprimer mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), quand il dit que si l'Irlande recevait le droit de se gouverner elle-même, elle ne tarderait guère à tomber sous la férule d'une domination étrangère.

Mon honorable me permettra de lui dire ceci : Nous ne nous prosternons pas, il est vrai, devant les mêmes autels, mais je lui dirai que les catholiques d'aujourd'hui, tout en reconnaissant qu'ils doivent obéissance en matière spirituelle à l'autorité étrangère dont il a voulu parler, ne reconnaissent en matière temporelle aucune autre autorité que celle de leur propre gouvernement civil. Si le peuple anglais s'estime satisfait de l'obéissance des catholiques de l'Irlande en matière civile, comme il se montre satisfait de l'obéissance des catholiques du Canada, alors je suis sûr que le jour n'est pas loin où le " Home Rule " sera accordé à l'Irlande. Mais tout le temps, cette défiance existe. Je dois dire—et je le ferai remarquer à mon honorable ami (l'honorable M. Costigan) l'auteur de cette résolution—que quelques-uns des leaders irlandais se sont conduits d'une manière fort peu judicieuse et ont malheureusement donné prise à la défiance qui existe contre eux. Si j'avais l'honneur de faire partie de la Chambre impériale des communes, je dirais à mes amis qui veulent le " Home Rule " ; Tout en sympathisant avec vous, et bien que je sois, autant que vous l'êtes, en faveur du " Home Rule " pour l'Irlande, je désire qu'il soit bien compris, et je le dis ici une fois pour toutes, que le " Home Rule " ne saurait être synonyme de séparation. Vous devez vous montrer loyaux envers la Couronne, et il faut que cela soit.

M. KEMP : Ils ne diront pas cela.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, il le diront, car d'autres partisans du " Home Rule " l'ont déjà dit avant eux. Laissez-moi citer quelques paroles de l'un des " home rulister " les plus distingués de son temps, sir Charles Russell, qui devint par la suite lord Russell de Killowen. Parlant à ses électeurs, les électeurs de Hackney, en novembre 1885, il s'exprima comme suit, et en qualité de candidat du " Home Rule " :

La question d'Irlande est toujours à résoudre. Une solution équitable ne pourrait faire autrement que raffermir la position de l'empire ; et laisser à la législature locale plus de latitude pour s'occuper de façon convenable de l'arriéré sans cesse grandissant de législation nécessaire. Je suis absolument opposé à la séparation. Mais, réserve faite du contrôle impérial sur toutes questions impériales, je crois que les Irlandais devraient avoir le droit de décider au mieux de leur jugement sur toutes questions qui les concernent spécialement.

Voilà le langage qu'a tenu un "home ruliste." Voici l'aspect de la question qui, j'en suis sûr, devra prévaloir. Mais vous me direz peut-être qu'on a déjà tenu un langage qui était bien près d'être séditieux, si même il ne l'était pas tout à fait. Nous savons tous qu'un cœur aigri n'est pas porté à la générosité. Mais s'il y a un moyen d'inspirer la loyauté, même quand les cœurs ne respirent que trahison, c'est d'avoir confiance en ceux qui n'ont que des paroles de révolte à la bouche en leur accordant les libertés qui leur ont été refusées. Vous en avez un exemple dans notre histoire du Canada, alors que ce grand homme, l'un des plus grands hommes d'Etat du dernier siècle, lord Elgin, n'hésita pas à mettre entre les mains d'un peuple qui, quelques années auparavant, était en état d'insurrec-

tion, tous les pouvoirs du "self-government", c'est-à-dire de l'autonomie. M. l'Orateur, voilà comment s'y prennent les grands hommes pour régler ces sortes de questions, et voilà la mesure que j'invoquerais, si j'avais l'honneur de siéger dans la Chambre impériale des communes. Que dis-je, si j'avais cet honneur, et après avoir parlé comme je viens de le dire aux partisans du "Home Rule" je m'adresserais ensuite au gouvernement et je lui dirais qu'une politique d'essai n'est pas suffisante. Je lui dirais : vous avez déjà fait beaucoup pour l'Irlande ; vous avez sacrifié beaucoup d'argent ; vous venez de déposer un projet qui fait l'éloge de vos hautes qualités d'hommes d'Etat, et qui devra entraîner de fortes dépenses d'argent, bien que je compte que ces sommes finiront par être entièrement remboursées par les Irlandais eux-mêmes. Mais il ne suffit pas de distribuer parcimonieusement—je ne parle pas d'argent, mais de réformes—des mesures de progrès. Il vous faut toucher le cœur et l'imagination d'un peuple impulsif et généreux à l'extrême. M. Gladstone a plus fait par sa tentative, par sa tentative prématurée en faveur du "Home Rule", que toutes les réformes, si substancielles qu'elles soient, qui ont été imaginées par le présent gouvernement. Certaines paroles prononcées, il y a un peu plus de dix ans, par M. John Dillon, ont produit sur moi une profonde et durable impression. C'était à l'occasion d'une démonstration faite à M. John Dillon par la population de Cork, à sa sortie de la prison où il avait été enfermé pour violation de l'une des nombreuses lois de coercition qui ont été la honte du gouvernement de l'Angleterre dans le dernier siècle. Voici comment M. Dillon s'est exprimé, et je fais ici appel à l'attention de mes honorables amis, surtout de mes honorables amis de la gauche qui n'ont aucune confiance dans le "Home Rule", pour leur demander de considérer ces paroles :

> Mais il m'est impossible de pousser l'aveuglement jusqu'à ne pas reconnaître que l'esprit de la grande masse des populations d'Angleterre a subi de grands changements ; et, me rappelant cela, je ne crois pas qu'il soit sage de montrer de l'impatience, parce que la délivrance de l'Irlande ne peut pas se faire en un jour. Je ne vois aucune raison de manquer de patience ; au contraire il y a plutôt cause pour l'espoir et même pour le joie. Je viens de subir une peine qui, dans l'intention de ceux qui me l'ont infligée, s'assimilait à une insulte et à une dégradation, mais j'en sors, je l'espère, l'honneur sauf, et je ne puis pas trouver dans mon cœur la moindre trace d'amertume contre le peuple anglais. Je me rappelle le jour où la puissance et le nom de l'Angleterre étaient odieux à mon cœur. Il peut se faire que je sois amolli et comme sans défense devant les innombrables marques de bienveillance que j'ai reçues de la part des Anglais. Mais mes sentiments ont maintenant changé, et je ne puis pas trouver dans mon cœur place pour regretter qu'il en soit ainsi.

Arrêtons-nous ici quelques instants à considérer ces paroles : "Je me rappelle le jour où la puissance et le nom de l'Angleterre étaient odieux à mon cœur". Ici se trouve accumulée toute l'amertume d'âges et de siècles d'oppression. C'était là la condition où se trouvait John Dillon ; c'était là la condition où se trouvait le peuple irlandais —l'amertume des cœurs, causée par la façon odieuse avec laquelle l'Irlande avait été traitée depuis des âges et des siècles. Mais il suffisait que, dans le temps, un grand parti se déclarât prêt à venir au secours de l'Irlande, pour que toute amertume disparût du cœur de John Dillon. Il fut acclamé par le peuple irlandais. Par conséquent, je dis donc : Ayez confiance dans le peuple irlandais, traitez-le avec bonté, traitez-le avec équité, traitez-le avec justice, et toute l'amertume dont il est imprégné disparaîtra, et il n'y aura plus par toute l'Irlande que de loyaux sujets de l'empire britannique. Je ne me nourris pas entièrement d'illusions. Le langage dont s'est servi John Dillon prouve et justifie mes paroles. Mais aussi longtemps que vous continuerez à ne jeter au peuple irlandais, de temps à autre, que des bribes de ce qu'il a droit de réclamer, vous ne saurez en faire un peuple ni content ni heureux. S'il y a sur la face du globe un peuple généreux ; un peuple ayant le cœur sur la main, jamais lent à ressentir une injure, mais jamais lent non plus à reconnaître une faveur, c'est le peuple irlandais. Et, pour ma part—je ne veux pas m'attarder plus longtemps sur ce sujet, car il a déjà été discuté sous toutes ses faces—c'est ma conviction que si cette question doit être résolue, elle ne pourra l'être qu'en donnant au peuple irlandais la mesure de liberté dont nous jouissons au Canada ; qu'en lui donnant, non les pouvoirs que nous avons dans ce parlement de la confédération canadienne, mais les pouvoirs dont sont investies nos provinces. Puisse-t-il y avoir bientôt un parlement à College Green. Faisons appel au cœur et à l'esprit du peuple irlandais, et l'Irlande, au lieu d'être, comme dans le passé, une épine attachée aux flancs de l'Angleterre, deviendra l'une des plus fermes soutiens de l'empire britannique.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, j'ai quelques remarques à faire avant qu'on aille au vote. Je regrette de n'avoir pas pu entendre tout le débat, mais dès l'instant où mon honorable ami le député de Victoria N.-B. (l'honorable M. Costigan) a donné avis de sa résolution, je me suis demandé si le temps était bien choisi pour venir devant la Chambre des Communes du Canada, soulever une discussion sur cette question juste au moment où le gouvernement anglais soumettait à la Chambre des Communes d'Angleterre un projet destiné à mettre fin au malaise qui règne en Irlande et dont la libéralité semble généralement admise. Cette circonstance fait que l'honorable député de Victoria, N.-B., n'a peut-être pas été très heureux dans le choix qu'il a fait du moment pour présenter sa résolution. Je crois aussi que la rédaction de

la résolution laisse à désirer. Il me semble que mon honorable ami, aurait pu trouver des expressions plus appropriées pour exprimer ses sentiments, surtout dans le dernier paragraphe de sa résolution.

Je suis convaincu que nous désirons tous le redressement des torts dont l'Irlande a eu à se plaindre dans le passé et dont elle peut avoir à se plaindre dans le présent ; mais d'un autre côté, personne d'autre nous ne voudrait s'exposer à manquer de dignité. Je signale à l'attention du très honorable premier ministre les dernières lignes de cette résolution :

Nous avons constaté, avec la plus profonde satisfaction, plaise à Votre Majesté, que pendant la discussion qui a suivi le discours du Trône, il s'est manifesté de tous côtés un sincère désir d'inaugurer un régime de paix durable et de bonne entente en Irlande.

Je demande à mon honorable ami s'il n'est pas incompatible avec notre dignité et, en même temps, s'il n'est pas en dehors de nos attributions de nous prononcer sur la manière dont un débat a été conduit dans la Chambre des communes d'Angleterre. A ce point de vue le libellé de la résolution ne me semble pas très heureuse. Une fois engagés dans cette voie nous pourrions proposer une résolution destinée à apprécier le degré d'éloquence d'un discours d'un membre du cabinet ou d'un membre de la Chambre des Communes de Londres, et nous ne ferions pas beaucoup plus que ce qu'on nous demande de faire en ce moment.

Quoi qu'il en soit, cela se rapporte plutût à une question de forme qu'à une question de fond ; et si l'honorable député qui a présenté cette résolution m'avait fait l'honneur de me consulter, je lui aurait fait observer, ainsi qu'à l'honorable premier ministre qui est responsable de la dignité de la Chambre et de tout ce qui s'y fait, que la résolution aurait pu être modifiée sous ce rapport, sans rien perdre de son efficacité pour la cause de l'autonomie de lIrlande.

Sous un autre rapport encore la rédaction de la résolution ne me paraît pas heureuse. Elle fait allusion à un projet de loi qu'il est question de déposer devant la Chambre. Or, depuis que l'avis a été donné, depuis que la résolution a été redigée, le projet de loi a été soumis à la Chambre des communes d'Angleterre et je ne crois pas que c'est se montrer trop sévère en disant que la résolution ne rend guère justice à ce que le gouvernement anglais vient de faire.

Mais laissant tout cela de côté, M. l'Orateur, je dois dire que j'ai suivi avec beaucoup d'attention le remarquable discours prononcé par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et je crois qu'il renferme beaucoup de choses que nous pourrions méditer avec fruit. D'un autre côté, nous ne pouvons pas nier que non seulement sur la question du " Home Rule " mais aussi sur d'autres questions qui sont exclusivement du ressort du parlement impérial, nous ne nous sommes pas fait faute de donner des conseils au gouvernement anglais. On peut différer d'opinion sur l'opportunité de cette ligne de conduite, de même que sur son utilité et des résultats qu'elle peut avoir.

Je ne sais vraiment pas si les résolutions adoptées par le parlement canadien ont aidé en quelque manière la cause de l'autonomie de l'Irlande et le redressement des griefs dont elle se plaint.

Il est bien vrai que nous avons adopté à l'unanimité, il y a quelque trois ans, une résolution en faveur de nos compatriotes dans l'Afrique-sud. Mais il ne faut pas oublier que cette résolution a été appuyée par l'envoi d'un secours efficace et matériel, le jour où il s'est agi de recourir à la force des armes pour assurer le sort de ces mêmes compatriotes. Je crois que les deux côtés de la Chambre peuvent, sans inconvénient, se demander jusqu'à quel point il convient d'offrir des conseils sur des questions impériales quand nous ne sommes pas disposés à y joindre un secours matériel.

Je ferai aussi remarquer à l'auteur de cette résolution que nous avons au Canada un groupe de citoyens qui réclament pour eux cette même autonomie que lui réclame pour l'Irelande. La population des Territoires du Nord-Ouest, par la voix unanime de ses représentants dans la législature des territoires, demande depuis bientôt deux ans, au gouvernement, de lui accorder les mêmes droits dont jouissent les autres provinces du Canada.

Il devrait être permis de se demander si ces réclamations ne devraient pas être étudiées dès cette session, et si nous ne devrions pas faire une part égale de notre sollicitude entre nos compatriotes des Territoires du Nord-Ouest et nos compatriotes d'Irlande.

Je suis heureux de pouvoir dire que j'admets une grande partie de ce que vient de dire l'honorable premier ministre sur la question de l'autonomie pour Irelande, mais je ne suis pas prêt à admettre que l'autonomie sera obtenue ou que son succès sera assuré par les causes qu'il vient de lui assigner.

Je suis convaincu que non seulement l'Irlande, mais toute la population des Iles Britanniques jouiront bientût de l'autonomie locale, peut-être très prochainement, et cela par la force même des choses. Nous savons tous que le temps que la Chambre des communes peut consacrer à l'étude ou l'examen des grandes questions qui lui sont soumises est tout à fait insuffisant. J'ai assisté aux séances de cette Chambre dans une tribune, à Westminster, et j'ai vu les affaires de l'Inde, un pays de 300,000,000 d'âmes, transigées dans une seule soirée, et un cinquième à peine de la députation assistait à la séance. Je sais aussi que des crédits impliquant une dépense de $25,000,000 ont été votés après une discussion qui n'a pas duré plus d'une heure ou deux par ce que le temps de la Chambre est tellement occupé

M. BORDEN (Halifax).

au règlement d'une multitude d'autres questions qu'il lui est impossible d'accorder à chacune le temps qu'elles demanderaient.

Je suis convaincu que dans un avenir très rapproché il faudra remédier à cet état de choses, soit en donnant des pouvoirs plus étendus aux conseils de comtés, soit en créant des conseils de districts, soit en établissant des parlements locaux d'une nature quelconque.

En attendant, on vient de soumettre à la Chambre des communes un projet très important, qui est une leçon de choses pour le monde entier. Une nation qui vient de dépenser des centaines de millions pour faire respecter les droits de ses nationaux dans l'Afrique du Sud, se propose aujourd'hui de faire un prêt de $500,000,000 ou $600,000,000, plus un don de $60,000,000 ou $70,000,000, pour faire cesser les griefs dont une partie du Royaume-Uni avait à se plaindre depuis un grand nombre d'années. Voilà assurément une conception digne du parlement d'un grand pays. Aura-t-elle ou n'aura-t-elle pas tout le succès que nous espérons tous lui voir obtenir, personne ne peut le dire, mais personne ne peut s'empêcher d'admettre que c'est un pas hardi et sincère dans la voie des redressements.

Nous devons donc être tous unanimes pour souhaiter avec nos compatriotes d'outre mer que le projet soit adopté et qu'il réalise les espérances qu'il a fait naître. Personne ici ne niera que l'Irlande ne soit digne d'un si grand effort.

L'honorable premier ministre dit qu'il croit que l'Irlande sera loyale ; j'irai plus loin et je dirai que je crois que l'Irlande est et a été loyale à la Couronne anglaise en dépit des griefs dont elle a eu à se plaindre. Quand je dis l'Irlande, je parle de la masse de la population de ce pays, et comme preuve de ce que j'avance, j'ai les champs de bataille où se sont livrés les grands combats de l'empire. Partout où la mêlée a été la plus sanglante, partout où la valeur a décidé de la victoire au moment le plus critique, partout où le courage stoïque a tenu l'ennemi en respect à l'heure de la retraite, partout l'Irlande peut réclamer et réclame avec orgeuil ses enfants parmi ces glorieuses victimes qui ont versé leur sang pour le salut de l'empire. L'Irlande a aussi fourni à l'empire des hommes qui, dans toutes les carrières, ont puissament contribué à la grandeur du pays et à la cause de la civilisation.

Je ne puis donc pas permettre, M l'Orateur, que l'on dise que l'Irlande sera loyale à l'avenir ; je répète que la grande masse du peuple irlandais a été loyale à l'empire dans le passé et qu'elle l'est dans le présent. Et je dis à l'honneur de l'Irlande, car depuis de longues années, elle avait le sentiment d'être opprimée et traitée avec injustice. En dépit de cela, nous l'avons toujours vue marcher de pair avec l'Angleterre et l'Ecosse et rester attachée à l'empire dans toutes les branches de l'activité humaine.

Une autre circonstance remarquable que je tiens à signaler, et dont j'augure les plus heureux résultats, c'est que les Irlandais du Canada, je dirai même les Irlandais de tout le Royaume-Uni, semblent disposés à attribuer en grande partie l'attitude actuelle du parlement anglais à l'influense personnelle de notre Gracieux Souverain. Je dis que j'augure d'heureux résultats de cet événement, car le lien d'allégeance qui unit l'Irlande, de même que le Canada, à l'Angleterre, n'est qu'un lien factice et par conséquent, sans grande résistance. Il nous faut des liens plus forts, des attaches plus étroites. Les sentiments que les Irlandais du Canada et de l'empire entretiennent à l'égard de l'influence personnelle du souverain sur les destinées de la nation ne peuvent que rendre plus forts et plus durables les liens qui unissent toutes les parties de l'empire et ils sont de nature, dans mon opinion, à faire de l'Irlande la partie la plus fidèle et la plus dévouée des domaines de Sa Majesté dans le monde entier.

Voilà assurément, M. l'Orateur, un heureux événement que nous saluons avec joie de ce côté de l'Atlantique et qui ouvrira pour la mère patrie des perspectives beaucoup plus rassurantes que celles que nous aurions pu espérer, il y a quelques années.

Je crois n'avoir rien à ajouter ; je considère que les précédents établis, par nos résolutions antérieures sur la question de l'autonomie de l'Irlande, et notre résolution au sujet de l'Afrique-sud, en 1900, nous autorisent à adopter la présente résolution, bien que je sois d'avis qu'elle eût pu être présentée à un moment plus opportun et rédigée dans des termes plus appropriés. Pour les raisons que je viens de donner, en tenant compte des précédents établis et dans l'espérance que notre démarche ne pourra que fortifier la position de ceux qui ont conçu ce grand projet du gouvernement anglais, je ne vois pas que nous puissions faire autrement que de voter en faveur de la résolution. Pour ma part, c'est ce que je me propose de faire.

M. J. SHERRITT (Middlesex-nord) : M. l'Orateur, je ne veux pas voter sans expliquer mon attitude et, d'autre part, je ne désire pas occuper trop longtemps l'attention de la Chambre. Je ne suis pas ici pour discuter la question de l'autonomie politique pour l'Irlande, ni pour dire que le peuple irlandais n'a pas raison de se plaindre. Inutile pour moi de faire perdre à la Chambre un temps précieux à la seule fin de démontrer que je sympathise avec la cause de l'Irlande, car je suis Irlandais moi-même. Cependant, si je considère qu'en 1882, nous avons éprouvé une rebuffade de la part du gouvernement impérial auquel nous avions adressé une résolution semblable à celle qui nous est soumise maintenant, il me semble, à moins que l'état des choses n'ait été modifié radicalement au cours des vingt-une années qui se sont écou-

lées depuis, il me semble, dis-je, que nous ne devons pas nous exposer à un désagrément comme celui que nous avons essuyé à cette époque. Ce n'est pas, pour ma part, ce que je désire. Voilà pourquoi je voterai contre cette résolution. Cela ne veut pas dire que j'ai de l'animosité contre le peuple irlandais, ni que je ne représente pas cette classe de notre population, car un grand nombre d'Irlandais habitent le comté de Middlesex-nord. Je puis, toutefois, dire avec plaisir que ces électeurs sont assez intelligents pour savoir que l'attitude que nous pouvions prendre ici n'aidera pas beaucoup la cause de l'Irlande, si l'on tient compte de la façon dont l'Angleterre a reçu une résolution semblable, il y au-delà de vingt-un ans. C'est la seule raison qui m'engagera à voter contre cette motion, si celui qui l'a proposée et l'honorable député qui l'a appuyée insistent pour qu'elle soit mise aux voix.

M. JOHN D. REID (Grenville-sud) : Je veux expliquer l'attitude que j'entends suivre sur cette question. Je me rappelle que, il y a quelques années, j'ai voté en faveur de la motion présentée par l'honorable représentant de Victoria, N.-B. (M. Costigan). J'étais alors—et mes idées n'ont point varié sur ce sujet—partisan déclaré de tout ce qui pouvait servir la cause de l'Irlande. Descendant d'Irlandais, j'approuverais avec plaisir la moindre mesure destinée à favoriser cette partie de l'empire britannique. Cependant, M. l'Orateur, voici qu'aujourd'hui je me propose de voter centre la résolution qui fait l'objet de ce débat, et cela pour les raisons que je vais indiquer. Je suis surpris de constater que l'élément irlandais, catholique ou protestant, de ce pays, n'a fait aucune agitation dans le but de demander au parlement canadien de présenter une résolution en faveur d'un gouvernement autonome pour l'Irlande. De plus, si cela n'est pas chose banale, à mon sens, les Irlandais de ce pays, professant la religion à laquelle appartient l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan), n'ont pu trouver un membre éminent de cette Chambre, un ministre pour présenter cette motion. Pourtant cela eût donné plus de poids à cette dernière. Il y a le ministre de la Justice, un Irlandais très influent, qui aurait pu soumettre et expliquer cette proposition, et je suis convaincu qu'il aurait rallié plus de partisans à ses idées. Mais nous nous trouvons en présenec du député de Victoria, N.-B., qui a toujours présenté cette résolution, depuis qu'il fait partie de cette Chambre, c'est-à-dire, depuis trente ou quarante ans. En effet, si je ne me trompe, l'honorable député s'est servi de cette question pour courir après la popularité, mais, pour ma part, je ne veux plus me prêter à ce jeu.

A mon avis, nombre de membres de cette Chambre n'ont parlé ce soir que pour cajoler leurs électeurs ; ils comptent conserver ainsi une attitude qui leur assurera une réélection. Quant à moi, peu m'importe que je sois réélu ou non. Je veux exprimer ouvertement mes vues, et c'est ce que je fais maintenant. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt bien entendu du peuple irlandais de ce pays d'adopter cette résolution. Le but que se propose d'atteindre l'honorable député de Victoria, N.-B., doit servir avant tout à son avantage personnel, et je ne veux pas appuyer de motion tendant à favoriser les ambitions d'aucun membre de cette Chambre. Voilà pourquoi je ne croirais pas rendre justice à mes électeurs et à moi-même, si je ne donnais les raisons qui m'engagent à voter contre cette résolution. Je suis sincère dans mes paroles. N'est-il pas étrange, M. l'Orateur, que dans cette Chambre qui compte tant d'Irlandais éminents et respectés d'un bout à l'autre du pays, nul d'entre ces derniers ne se lève pour proposer cette motion, si ce n'est l'honorable député (M. Costigan) ? Celui-ci fait un jeu de cette question depuis trop longtemps. Je vais donc voter contre cette proposition. C'est la ligne de conduite que j'entends suivre aujourd'hui et toujours, tant que cette motion nous sera présentée pour les motifs qui animent présentement son auteur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable W. F. Fielding) : J'ose prendre part à ce débat, dans l'espérance que rien de ce que je dirai n'affaiblira l'effet produit sur la Chambre par les paroles éloquentes et si dignes d'un homme d'Etat prononcées par le très honorable premier ministre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour corroborer—si je puis employer ce terme—ce qu'a dit l'honorable chef du gouvernement, je vais rappeler ce que disait l'honorable George E. Foster lorsque la déclaration concernant la guerre du Transvaal a été présentée :

> Ces résolutions sont donc, je crois, très opportunes, car elles disent à nos concitoyens anglais de là-bas que, dans leur lutte pour obtenir des droits égaux, ils ont la sympathie de l'empire britannique et de chaque partie du domaine de notre Gracieuse Souveraine. "Pas d'impôts sans représentation" est un cri qui remue le monde, et je suis aussi certain qu'il aura son écho dans la république sud-africaine que je suis certain que le soleil se lèvera demain.
>
> En outre, je crois que la présentation et l'adoption d'une résolution de cette nature aura son effet sur les hommes de bonne volonté, car c'est une autre preuve qu'il y a, entre tous les membres de l'empire britannique, d'un bout du monde à l'autre, une solidarité qui, dans notre ère de télégraphe, de steamers et de communication rapide de la pensée, éveille un vif, profond et sympathique intérêt au sujet du sort de chaque partie de l'empire.

Il me semble, M. l'Orateur, que ce langage doit aller au cœur des membres de l'opposition qui veulent voter contre la proposition soumise à la Chambre. Je voudrais deman-

der à ces députés de bien comprendre que le but de cette motion est d'obtenir pour nos compatriotes irlandais, cette sympathie et cet appui dont, il y a deux ans, le parlement du Canada a fait preuve en faveur des uitlanders du Sud-africain. C'est la réserve que nous voulons observer ; à un point de vue tout personnel, je dois déclarer que je me tiendrai dans ces limites-là.

Certains membres de cette Chambre ont entrepris de discuter les motifs qui animaient l'auteur de la proposition qui nous est soumise, mon honorable ami (l'honorable M. Costigan). Je faillirais à mon devoir si, en prenant la parole, ce soir, je ne disais un mot en faveur de l'honorable député, et si je n'exprimais pas ouvertement les sentiments que j'entretiens à son endroit. Je déclare d'abord que je ne prétends pas parler au nom des Irlandais catholiques du Canada. Ce n'est pas là ma mission ; je n'ai reçu aucun mandat qui m'autorise à représenter, dans cette circonstance, la race à laquelle j'appartiens. Je parle donc suivant mon habitude, c'est-à-dire comme Canadien représentant une division électorale canadienne. Cependant, je ne puis oublier que je suis irlandais catholique, et c'est à ce titre que j'ose déclarer, en mon nom, si ce n'est au nom de la race à laquelle j'appartiens, qu'aucun homme au Canada ne mérite plus que mon honorable ami (M. Costigan) la reconnaissance de l'élément irlandais-catholique.

Quelques VOIX : Très bien! très bien!

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable M. Costigan jouit de cet avantage exceptionnel de siéger dans cette Chambre depuis la confédération, et, durant toute cette longue période, il n'a rien fait dont il puisse avoir à rougir aujourd'hui. Bien au contraire, nous approuvons et sanctionnons tout ce qu'il a fait lorsque les intérêts du peuple irlandais catholique étaient en jeu.

M. HUGHES (Victoria, Ont.) : Il s'occupe avant tout des intérêts du peuple irlandais, mais non pas des intérêts des Irlandais catholiques.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas compris exactement ce qu'a dit mon honorable ami.

M. HUGHES (Victoria, Ont.) : L'honorable député (M. Costigan) veut surtout favoriser la cause du peuple irlandais, sans s'occuper des Irlandais catholiques.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet, et c'est surtout ce que nous discutons maintenant. On s'est attaqué à l'honorable député en laissant entendre qu'il présentait cette résolution à seule fin de s'asurer des votes. C'est cette prétention que je veux réfuter. L'honorable représentant de Victoria-nord (M. Hughes) a eu la complaisance de défier tout membre de cette Chambre de se lever pour déclarer qu'il existe des causes de malaise en Irlande. Le chef du parti auquel appartient l'honorable député s'est chargé lui-même de relever le gant. Cependant, s'il fallait d'autres preuves pour convaincre le député de Victoria-nord, je pourrais lui citer les paroles que prononçait, en 1885 et en 1886, le très honorable Chamberlain. Voici entre autres choses, ce que disait cet homme d'Etat, en discutant précisément la question soulevée aujourd'hui.

Ce n'est pas la première fois que ce problème se pose devant nous. Tous les dix ans, tous les vingt ans, qu'on s'y attende, sans qu'on en soit averti, se produisant comme un coup de tonnerre dans un ciel bleu, la question irlandaise se pose devant nous. Depuis 400 ans, les générations se sont succédées sans pouvoir régler définitivemnt ce problème troublant. Les ministères, à tour de rôle, se sont débarrassés de cette question à leur guise, tout en laissant à leurs successeurs la tâche de la régler définitivement.... On a essayé de la violence, mais inutilement. En effet, il est évident que ces mesures rigoureuses qui ont pu servir à rétablir temporairement l'ordre et la tranquillité en Irlande ont produit un résultat tout autre que celui qu'on en espérait : les causes de mécontentement existent toujours et ce problème difficile n'est pas encore résolu.... La majorité des fermiers irlandais avec leurs familles sont à la merci des dix mille propriétaires fonciers de ce pays qui leur ont créé toutes sortes d'injustices dans le passé.... J'avoue ne rien avoir à reprocher aux propriétaires irlandais, si je les considère comme formant une classe de la société. Ce qui démontre qu'après tout, ils se sont montrés justes et même généreux envers le peuple irlandais, c'est la continuation du système suivi jusqu'à présent. Le fait seul que tel ou tel seigneur injuste et sévère faisait respecter trop rigoureusement ses droits, suffisait à jeter l'alarme et à soulever l'indignation de tout un district ; de là source abondante de mécontentement par tout le pays. Et quand la famine faisait des ravages dans toute l'Irlande, ce qui signifiait éviction et émigration, on ne peut trouver étrange que dans des circonstances semblables le danger commun ait réuni tous les Irlandais et les ait engagés à prêter l'oreille à des conseils malsains et, dans certains cas, à commettre des actes criminels.

M. l'Orateur, il ne saurait être question des griefs de l'Irlande, au cours de ce débat. Nous savons tous que, depuis longtemps, des injustices sont commises dans ce pays, et l'évolution des années n'a pas fait disparaître toute cause de mécontentement chez ce peuple. Pourtant, je croirais manquer à mon devoir, en n'affirmant pas que le peuple anglais a tenté un effort véritable pour remédier aux maux en question, et je suis convaincu qu'avant longtemps, toutes ces causes de mécontentement auront disparu. Mais, en attendant, qu'avons-nous à faire? Nous devons continuer à exprimer notre foi absolue dans le principe de l'autonomie parlementaire pour l'Irlande. Nous croyons, et c'était là le sentiment que proclamait le parlement canadien en 1882 et en 1887, que l'expérience nous a démontré qu'un gouvernement autonome produira en Irlande

les résultats que nous avons constatés en Canada. Pas n'est besoin de remonter jusqu'à la mise en vigueur du gouvernement autonome au Canada, et de signaler les résultats qui en ont été la conséquence. Inutile de remonter jusqu'à 1837 pour signaler à la Chambre dont la plus grande partie des membres connaît mieux que moi tous ces détails, quel changement s'est opéré dans l'esprit du peuple canadien, pour rappeler comment un pays en révolte ouverte contre l'Angleterre est devenu une nation dont la loyauté ne saurait être mise en doute et dont les libertés constitutionnelles sont enviées par le monde entier. Grâce à l'autonomie dont nous jouissons, nous avons grandi, nous avons développé nos forces. Peut-on prétendre, un instant, que les liens qui nous unissaient à l'Angleterre, se faisant moins lourds, le Canada est devenu un Etat dans l'Etat et que ces attaches ont été affaiblies? Au contraire, plus ces liens étaient adoucis, plus les principes de l'autonomie administrative se développaient dans ce pays, plus nous nous sentions liés envers l'empire. Pourquoi? Parce que nous comprenons maintenant ce qu'est la liberté constitutionnelle britannique; nous savons que le drapeau anglais protège notre autonomie et nous assure pleine justice, en un mot, qu'il garantit tous ces privilèges qu'on a refusé d'accorder à l'Irlande dans le passé.

Il ne faut pas oublier qu'une partie importante de la population du Canada se trouve intéressée dans cette question. Il est beau de voir certains membres de cette Chambre se lever ici pour protester de leur amour, de leur admiration pour le peuple irlandais, et pour reconnaître les services que les fils de l'Irlande ont rendus à l'empire et au Canada. Mais il est quelque chose de plus important, il me semble: ces personnes devraient montrer leur bon vouloir non par des paroles mais par des actes.

Je ne puis partager l'opinion de ceux qui disent qu'ils vont voter contre cette résolution, non parce qu'elle manque de mérite intrinsèque, mais parce qu'elle est proposée par un honorable député qu'ils ne voient pas d'un œil favorable. On a voulu laisser entendre—je crois que c'est l'honorable représentant de Dundas (M. Broder) qui a avancé cela—que cette motion ne va pas aussi loin que celle proposée en 1882, en ce sens qu'elle ne contient pas les restrictions qui s'appliquent aux droits de la minorité en Irlande. Mon honorable ami n'a jamais lu cette résolution, car, autrement, il aurait compris qu'elle réaffirme les principes proclamés dans la motion de 1882, ni plus ni moins.

D'un autre côté, on nous a dit : Nous ne voulons pas imposer notre opinion à la Chambre des communes anglaise, parce qu'en 1882, quand nous nous sommes permis de faire quelques représentations au gouvernement anglais sur la question irlandaise, lord Kimberley ne s'est pas gêné pour nous dire de nous occuper de nos propres affaires.

M. FITZPATRICK.

Pour ma part, je nie à aucun homme d'Etat anglais, quelque éminent soit-il, le droit de dicter au parlement canadien la ligne de conduite que ce dernier doit suivre, lorsqu'il s'agit de questions de ce genre. Cette prérogative est inhérente à nos institutions parlementaires, et, à l'instar de l'honorable Edward Blake, de sir John Thompson, en 1887, je crois qu'il est de notre devoir de nier à tout homme d'Etat anglais le droit de poser en principe une doctrine semblable. Mais, laissant de côté tout cela, j'en appelle au témoignage de M. Gladstone, mieux renseigné en 1887 qu'il ne l'était probablement en 1882. A cette dernière époque, il se trouvait le chef du gouvernement anglais ; par conséquent, il était lié par les déclarations contenues dans la lettre de lord Kimberley, lettre qu'on a eu l'occasion de mentionner au cours du débat actuel. Mais M. Gladstone, en 1887, recevait une résolution adoptée par la législature de Québec et approuvant son projet de gouvernement autonome pour l'Irlande. Dans cette circonstance, il a félicité publiquement notre législature provinciale d'avoir adopté cette motion. On a dit encore qu'en voulant imposer nos vues au gouvernement anglais, cela serait de nature à encourager ce dernier à nous donner des conseils—par exemple, à nous suggérer de mettre fin au système de dîmes qui existe actuellement dans la province de Québec. Mes honorables amis n'ont pas besoin de se préoccuper d'une éventualité semblable. Le gouvernement impérial, s'il désirait nous faire des remarques de ce genre, n'aurait pas besoin de s'en tenir à de simples conseils, il lui suffisait d'adopter une loi abolissant tous ces privilèges. Le parlement britannique, si tel était son bon vouloir, pourrait—et c'est une prérogative qui lui appartient directement—modifier et changer chaque ligne de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Mais doit-on supposer un fait semblable ? Est-il possible que l'Angleterre, ayant constaté les progrès qu'ont faits, dans ce pays, les institutions parlementaires et provinciales, vienne faire quelque chose de ce genre ? Inutile de se créer des fantômes dans le seul but de soumettre à la Chambre un argument semblable.

On me permettra d'ajouter un mot au sujet de la dernière partie de la résolution qui nous est maintenant soumise, je veux parler de la tenure des terres en Irlande. J'admets, et je suis heureux de la proclamer hautement, qu'on ne saurait trouver, par tout l'univers, un peuple qui désire régler cette question avec cette générosité dont fait preuve la nation anglaise actuellement. Mais que nous demande-t-on de faire ? En vérité, on nous prie de féliciter le peuple anglais des efforts qu'il tente maintenant et de lui souhaiter plein succès dans les réformes qu'il entreprises. N'est-il pas juste que nous en agissions ainsi ? Peut-on trouver, dans toute l'histoire de l'Irlande, quelque chose res-

semblant, même de loin, à ce qui se passe aujourd'hui ? Voici M. Redmond, chef du parti national irlandais, qui se lève en pleine Chambre des communes anglaise pour déclarer ce qui suit :

La situation en Irlande est bien compliquée. On nous donne tant d'espoir, que nous voyons dans ces promesses une menace de danger. Le crime est inconnu en Irlande ; la coercition est un fait du passé ; les animosités entre les différentes classes de la population sont laissées de côté pour un instant, et l'Irlande unie se présente devant cette Chambre pour réclamer cette grande mesure de justice et d'apaisement. Rendre le plus intense possible l'espoir de tout un peuple qui réclame la liberté constitutionnelle, et lui enlever du coup cette espérance, serait agir d'après un principe faux et dangereux. Jamais dans l'histoire de cette Chambre, gouvernement n'a eu d'occasion plus favorable de mettre en pratique une politique plus efficace, plus heureuse dans les résultats qu'elle produira.

Ce sont là les paroles tombées des lèvres du chef du parti national irlandais. D'autre part, que constatons-nous ? Voici le colonel Saunderson, représentant le nord de l'Irlande et des grands propriétaires, qui déclare ce qui suit sur le même sujet :

L'Irlande est prête à accepter ce don, non seulement pour son propre avantage, mais pour le plus grand bien du pays. Je considérerais comme un crime de tromper l'attente du pays. J'ai toujours cru que l'abolition de la tenure seigneuriale en Irlande n'était pas surtout à l'avantage des locataires ou des propriétaires eux-mêmes, mais que cette réforme assurerait la tranquillité de tout l'empire britannique, en ramenant la paix, la prospérité et le contentement en Irlande.

Voilà ce que nous demandons à la Chambre d'approuver. Il s'agit d'une mesure à laquelle on nous prie de souhaiter succès, et qui a réuni les suffrages de tous les Irlandais, car jamais, depuis la révocation de l'Acte d'union, on n'a constaté une unanimité de sentiments aussi complète chez le peuple irlandais. Suivant les paroles de mon chef très respecté, la seule occasion favorable de régler cette difficulté, se présente aujourd'hui. S'il était important pour nous de nous occuper de la question sud-africaine, on ne doit pas trouver étrange que nous nous préoccupions, dans cette circonstance, des affaires de l'Irlande, non seulement en nous plaçant au point de vue exclusivement canadien, mais encore au point de vue de l'Irlande et de l'Angleterre même. N'est-il pas important d'avoir aux portes de l'Angleterre, une Irlande heureuse et paisible ? Ne vaut-il pas mieux voir ce pays devenir le rempart et la protection de l'empire, au lieu d'en faire un foyer de révoltes et de rébellions continuelles ? Toute dépense tendant à établir cet état de choses, servira à la grandeur et aux intérêts de l'empire. Ainsi que le disait l'honorable député qui a présenté cette résolution, c'est une dépense qui profitera au trésor anglais, en ce sens qu'elle favorisera les relations de la mère patrie avec les peuples étrangers ; ses résultats, même à ce point de vue, seront plus sensibles que tous les efforts qu'on pourrait tenter pour augmenter la marine ou l'armée britannique.

Mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) a parlé des démagogues qui, aux Etats-Unis, jouent avec les sentiments les plus intimes du peuple irlandais. Cela démontre qu'il faut régler cette question, parce que si l'Irlande n'avait pas de griefs à invoquer, ces exaltés n'auraient plus raison d'exister. Si l'élément irlandais en Amérique était persuadé que l'Angleterre a rendu justice au peuple de la verte Erin, ces démagogues cesseraient de s'attaquer au lion britannique.

Je ne veux pas vanter les qualités de la race à laquelle j'appartiens ; on a rendu hommage, ce soir, aux sentiments distingués qui animent le peuple irlandais. Le chef de l'opposition a eu la gracieuseté de dire que mes compatriotes s'étaient distingués sur plusieurs champs de bataille. Je prétends que cela devrait faire disparaître tout mécontentement qui pourrait exister contre l'Irlande, à cause de la sympathie qu'elle a malheureusement manifestée envers les Boers. Si, d'un côté, nous trouvons ce sentiment en faveur de la population sud-africaine, de l'autre côté, il faut tenir compte de la bravoure, du courage des soldats irlandais qui, sur le veldt de l'Afrique australe, ont, dans des circonstances critiques, alors que la victoire était incertaine, ranimé l'énergie des soldats anglais et écossais sur les mêmes champs de bataille. La loi de compensation existe toujours, et il me semble que le temps est venu pour nous de mettre de côté tous sentiments personnels, de ne pas nous arrêter à examiner si cette résolution a été présentée par monsieur un tel ou monsieur un autre; l'heure est arrivée d'envisager cette question au point de vue canadien. Dans cette dernière hypothèse, nous devons nous demander ceci : Est-il à l'avantage du Canada, est-il à l'avantage de l'empire que cette résolution soit adoptée ? L'intérêt bien entendu du Canada et de la Grande-Bretagne exige-t-il que la paix, la tranquillité et la prospérité règnent en Irlande? Les fils de la verte Erin forment un élément important de la population du Canada. Qu'importe que nos pères ou nos aïeux soient nés sur le sol de l'Irlande, qu'importe que nous appartenions à la deuxième ou à la troisième génération—comme c'est le cas pour moi ? Nous éprouvons pour la cause de la patrie ce sentiment sincère et enthousiaste que nos ancêtres ont toujours manifesté. C'est un fait remarquable et bien significatif qu'un peuple puisse, au cours de trois générations, éprouver ce désir insatiable d'obtenir justice pour la nation dont il est issu. Qu'importe que nous-mêmes ou nos frères n'ayons jamais foulé le sol de l'Irlande ? Nous espérons avec impatience saluer l'aurore du jour où tous les griefs de la patrie seront réglés, où l'Irlandais, chez lui, fera pour

l'Angleterre ce que ses compatriotes du Canada font pour la Grande-Bretagne dans ce Dominion.

M. E. P. CLARKE (Toronto-ouest) : Je ne me propose pas, M. l'Orateur d'occuper longuement l'attention de la Chambre, pour les quelques remarques que j'ai à présenter sur la résolution que vous a remise l'honorable représentant de Victoria (M. Costigan). Je crois, cependant, qu'avant de voter, je dois expliquer pourquoi je n'appuierai pas cette motion. J'ai écouté attentivement la discussion qui s'est faite dans cette Chambre; j'ai surtout porté intérêt aux discours prononcés par l'auteur de cet amendement et par l'honorable député (M. Hackett) qui a appuyé ce dernier. Je tiens d'abord à féliciter sincèrement mes honorables amis de la modération dont ils ont fait preuve dans cette circonstance. Pour ma part, je n'ai pas à reprocher à l'honorable député (M. Costigan) l'attitude qu'il a cru devoir prendre. Il vient de recevoir de l'honorable ministre de la Justice le titre de représentant en chef de l'élément irlandais du Canada et, en cette qualité, il avait le droit de suivre la ligne le conduite qu'il a prise. Pourtant, il me sera permis d'exprimer mon opinion, à titre d'Irlandais, ne représentant que moi-même, dans cette circonstance, et appartenant à la minorité irlandaise de ce pays.

Je dirai hautement que dans cette occasion exceptionnelle, où protestants et catholiques font un effort surhumain pour régler une des questions des plus brûlantes qui les ait divisés dans la mère patrie, il est souverainement inopportun de présenter une résolution ramenant la discussion sur l'autonomie que l'Irlande réclame. L'honorable député sait parfaitement que la minorité en Irlande est opposée aussi fortement et aussi irrévocablement au gouvernement autonome tel que réclamé par les partisans de ce système dans le parlement britannique, qu'elle l'était il y a dix et même vingt ans. Je le répète, quant à moi, comme Irlandais désireux de voir disparaître tous les griefs qui peuvent exister en Irlande, cette résolution est tout à fait inopportune. Elle n'est pas de nature à avancer la cause de l'autonomie politique de la mère patrie. Elle n'aidera pas ceux qui désirent voir l'Irlande du nord au sud, de l'ouest à l'est, unie, heureuse, prospère et satisfaite. Je regrette vivement, et pour plusieurs raisons, que cette résolution ait été présentée ici. En effet, ainsi que le faisait remarquer l'honorable ministre de la Justice, il s'opère, aujourd'hui, un mouvement d'entente entre les partis les plus divisés sur cette grande réforme qu'un gouvernement unioniste, dont le règne avait été préparé par la politique que M. Gladstone voulait suivre en faveur de l'Irlande, a eu le courage, la témérité de présenter comme solution à ce problème si discuté. Je dis que je regrette l'attitude que l'honorable député (M. Costigan), dans cette circonstance particulière, a cru devoir prendre, car, s'il faut en croire l'honorable ministre de la Justice, la population du nord de l'Irlande entretient sur cette question importante, les opinions qui sont partagées par la population du sud, s'il faut en croire le colonel Sanderson et un autre député irlandais dont on a cité l'opinion, à l'effet que tout devait être mis en œuvre pour assurer l'adoption de cette mesure par les Communes anglaises. On me permettra d'ajouter un mot à propos de la présentation de cette résolution. Ceux qui ne partagent pas l'opinion de l'honorable gentleman (M. Costigan) n'ont pas droit de se plaindre d'un manque de courtoisie. On ne doit pas s'attendre à plus de la part de l'honorable député. Mais nous croyons, et nous avons raison de croire, d'après les paroles de l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett) que, tout en partageant l'enthousiasme qu'apporte l'honorable député de Victoria à défendre la cause de l'autonomie de l'Irlande, il n'a pas reçu de la part de ce dernier toute la courtoisie à laquelle il avait droit. Mon honorable ami de Prince-ouest a avoué, ici même, que l'honorable député de Victoria lui avait déclaré, une heure seulement avant de présenter cette résolution, qu'il comptait sur lui pour l'appuyer. Cela ne donne-t-il pas consistance au bruit répété ici ce soir—et dont je ne voudrais pas garantir l'exactitude, mais qui n'en existe pas moins—disant que probablement d'autres considérations que celles des intérêts bien entendus de l'Irlande, animaient l'honorable député qui a présenté cette résolution dans des circonstances et à un moment si exceptionnels.

On a rappelé que des motions semblables avaient été adoptées par la Chambre en 1882, en 1886, en 1897 et en 1901. Mais on s'est gardé de faire ressortir le fait que, depuis, le gouvernement impérial, qui a seul le droit de légiférer pour l'Angleterre, l'Ecosse, et l'Irlande, et qui est plus à même de s'occuper des intérêts de la population du Royaume-Uni, s'est occupé de cette question importante. Depuis 1882, le parlement anglais a discuté cette mesure à deux reprises différentes. En 1886, feu M. Gladstone a présenté un projet de loi se rapportant à l'autonomie de l'Irlande. Battu sur ce point, il vit la discorde se mettre dans les rangs de son parti, et, actuellement encore, les factions du parti libéral ne peuvent s'entendre. En 1893, le même homme d'Etat anglais faisait adopter par la Chambre populaire son projet de home rule pour l'Irlande, mais ce bill échoua à la Chambre des lords. Dans ces deux occasions où l'on a vu la question de l'autonomie pour l'Irlande devenir du domaine de la politique pratique et alors qu'on fournissait aux représentants des propriétaires l'occasion de se prononcer, ces derniers se déclarèrent contre cette réforme. Je dis donc, et à bon droit, je crois, qu'il ne nous appartient pas d'exprimer une opinion et de donner des conseils, alors que ceux dont le devoir est de s'occuper de ces

questions, ont, en deux circonstances, exprimé leur opinion et donné leur avis à leur souverain sur la politique qu'ils croyaient devoir servir le mieux le bien de l'empire. M. l'Orateur, le gouvernement unioniste d'aujourd'hui doit donc son existence à la tentative faite par le parti libéral, ayant à sa tête le grand homme d'Etat, qu'était M. Gladstone, en vue de donner l'autonomie législative à l'Irlande. Le parti libéral se débanda, une fraction, celle des unionistes libéraux, changea d'allégeance, parce qu'elle ne pouvait s'entendre avec son chef sur cette question. Et depuis, ces derniers sont arrivés au pouvoir; tous les membres de ce parti s'étaient engagés à combattre le home rule; cependant, ils ont donné aux Irlandais, non seulement du Royaume-Uni, mais de l'univers entier, la preuve indéniable qu'ils ne désirent laisser subsister le moindre sujet de mécontentement en Irlande. Et ils ont prouvé leur sincérité en adoptant deux lois concernant les terres, en établissant en Irlande un gouvernement qui a révolutionné, pour ainsi dire, la condition sociale de l'Irlande et qui lui a accordé sur toutes les affaires d'intérêt local une direction absolue et dont ce pays n'avait joui depuis des siècles. Trois grandes questions préoccupent actuellement le peuple irlandais; le gouvernement unioniste issu, je le répète, des discussions qui se sont produites au sein du parti libéral lorsqu'il s'est agi de l'autonomie pour l'Irlande, en a réglé deux. D'abord, il y avait cette question d'une université irlandaise. Le gouvernement anglais a nommé une commission de professeurs éminents pour s'enquérir de cette affaire et faire rapport en conséquence. C'est ce qui a été fait, et lorsque l'heure sera venue, le gouvernement impérial adoptera une loi concernant cette question. Déjà on a accordé l'administration des affaires municipales au peuple irlandais, pour le plus grand avantage de ce dernier et pour le plus grand bien de l'empire en général.

Aujourd'hui, le gouvernement unioniste a présenté à la Chambre des communes anglaises un projet de loi qui sera toujours à la gloire de ceux qui l'ont préparé ; cette mesure démontre, au delà de tout doute, le désir de ce gouvernement de faire disparaître tout sujet de mécontentement en Irlande ; elle permettra aux tenanciers irlandais qui font preuve d'un amour si intense pour la terre natale, qu'ils veulent y demeurer, même s'ils sont obligés d'habiter des terrains étroits, de devenir propriétaires. C'est ce que n'a jamais essayé de faire aucun autre gouvernement ancien ou nouveau dans les conditions où se trouvent maintenant les tenanciers irlandais. C'est sont là des preuves de patriotisme et du désir de rendre justice à l'Irlande, que le gouvernement unioniste de l'Angleterre fournit au monde entier. Voilà qui démontre qu'on ne néglige pas les intérêts de l'Irlande et que le gouvernement impérial veut donner des preuves sensibles de la sympathie qu'il professe à l'égard de ce pays, en adoptant les lois qui assureront la paix et la prospérité dans cette partie du Royaume-Uni.

M. l'Orateur, le ministre de la Justice, en terminant son discours, a avancé un fait que tous les membres de cette Chambre qui connaissent ce qui s'est passé admettront avec lui. Il a déclaré que jusqu'à présent l'Irlande a été un foyer de rébellion et de révolution. Je demanderais à l'honorable ministre, en supposant que cet état de choses existe, si l'on agirait avec sagesse en accordant à cette partie importante de l'empire un gouvernement autonome qui ne servirait qu'aux fins que se propose d'atteindre la plus grande partie de la population de ce pays.

Son admission est pour moi une preuve évidente que la conduite du gouvernement impérial a été, jusqu'à présent, sage, judicieuse et patriotique à l'extrême. Le ministre de la Justice, pas plus que le premier ministre, n'ont réussi à nous faire voir, au cours de ce débat, un seul grief, un seul désavantage dont l'ouvrier irlandais ait à souffrir, qui ne soit pas également la part de l'ouvrier anglais, écossais ou gallois. Personne n'a pu nous indiquer un seul grief existant dans le sud de l'Irlande, qui n'existe pas également dans le nord. Personne n'a indiqué un seul grief existant dans l'Ulster, qui n'existe pas de même dans le Lancashire ou dans les comtés situés au nord de la Tweed. Tous les griefs dont se plaint l'Irlande existent dans le reste de l'empire. Et là où des griefs sérieux existent, et qu'il soit possible de les découvrir et de les indiquer, le gouvernement impérial s'est toujours montré prêt à les faire disparaître, à travailler à rendre le peuple uni, heureux et prospère, en autant que la chose est possible.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député prétend qu'il n'existe aucun grief. Me permettrait-il de l'interrompre?

M. CLARKE : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voici ce que disait l'honorable T. W. Russell, il y a quelques jours passés :

> L'état actuel de l'Irlande est le suivant ; la coercition revenue, la constitution suspendue, les hommes publics mis en prison, les grands propriétaire dominant tout au château de Dublin, la haute éducation entravée, le parlement mis dans l'impossibilité d'agir, la législation nulle, la population des campagnes émigrant par dizaine de milles pour aller gagner son pain à l'étranger.

M. CLARKE : Est-ce que l'honorable ministre approuve cette citation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député prétend qu'il n'existe aucun grief. A l'encontre de sa prétention j'oppose les paroles de l'honorable T. W. Russell, voilà tout.

M. CLARKE : Je ne voudrais pas opposer mon opinion, sur cette question, à l'opinion

de celui dont on vient de citer les paroles. J'ignore où et quand cette déclaration a été faite, et je me permettrai, avant de terminer, de citer, à mon tour, certaines paroles de M. Russell. Le parlement canadien a adopté, dans deux ou trois circonstances précédentes, des résolutions favorisant l'autonomie de l'Irlande. Je ne reviendrai pas sur ce point qui a été discuté chaque fois que cette question est venue sur le tapis. Cependant, je me permettrai de répéter ce qui a été dit avec tant de justesse et d'apropos, au cours de la présente discussion, c'est que nous avons nous-mêmes de nombreux problèmes à résoudre, que ce parlement a beaucoup à faire, et que nous devrions, autant que possible, nous occuper de la discussion des affaires qui concernent notre pays. Nous ne sommes pas chargés par nos commettants d'exprimer une opinion sur cette question abstraite de l'autonomie de l'Irlande. Ils ne sont guère mieux renseignés que nous le sommes sur cette question. Quand on songe qu'il y a dans le parlement impérial 600 hommes chargés de représenter toutes les parties du royaume, qui se réunissent chaque année, qui sont parfaitement renseignés sur la situation politique de l'Irlande et qui ont sans cesse les griefs dont elle se plaint devant les yeux, est-ce que cela ne frise pas l'impertinence de notre part de vouloir essayer de nous mêler des affaires de l'empire et demander à ces 600 hommes de voter l'autonomie de l'Irlande ? Ne croyez-vous pas qu'ils connaissent ce qu'ils ont à faire mieux que nous ? Il est raisonnable de répondre à cette question dans l'affirmative. Mais en quoi le parlement canadien a-t-il aidé l'Irlande en adoptant ces résolutions aussi vides de sens, que ridicules et impertinentes ? La première a été reçue comme elle le méritait, probablement par le secrétaire des colonies dans l'administration de M. Gladstone, lorsqu'on nous a répondu poliment de nous mêler de nos propres affaires.

Mais on semble accorder beaucoup d'importance au fait que, depuis cette date, le parlement a adopté presqu'à l'unanimité, en 1899, une autre résolution approuvant la conduite du gouvernement impérial à l'égard des colonies du Transvaal et de l'Orange. N'y a-t-il pas une grande différence entre l'adoption de cette résolution favorable à l'autonomie de l'Irlande, et l'adoption d'une résolution approuvant l'attitude prise par le gouvernement impérial, en demandant que les sujets anglais des colonies du Transvaal et de la rivière Orange jouissent des mêmes droits que les sujets irlandais en Irlande et les sujets écossais en Ecosse ?

Dans le dernier cas, nous nous faisions l'écho des sentiments qui existaient dans le cœur des neuf dixièmes de la population de l'empire ; nous disions à la mère patrie : nous approuvons votre conduite, parce que vous demandez des droits égaux et justice égale pour les étrangers, qui en étaient privés dans une partie de l'univers soumise à la suzeraineté de l'empire britannique. N'avions-nous pas raison de prendre cette attitude ? Peut-on établir la moindre similitude entre ces deux circonstances ? Peut-on prétendre que nous sommes aujourd'hui justifiables de demander au parlement impérial de faire droit aux aspirations de l'Irlande, en lui accordant un gouvernement indépendant, sans demander la même chose pour l'Angleterre, l'Ecosse, le pays de Galles ou l'Ulster ? Nous nous sommes contentés d'adopter ces résolutions vides de sens, alors que le gouvernement impérial est résolument à l'œuvre, cherchant à faire disparaître les griefs qui peuvent exister, et faisant son possible pour soulager et rendre justice au peuple irlandais. De notre côté, qu'avons-nous fait ? Nous avons adopté une résolution environ tous les sept ans. A peu près tous les sept ans, l'honorable député de Victoria (M. Costigan) se lève d'un air tranquille et propose une résolution favorisant l'autonomie de l'Irlande ; puis la Chambre vote sur cette résolution, ce vote démontre que le parlement canadien lui-même n'est pas unanime sur cette question et on n'entend plus parler de l'affaire durant une autre période de sept années. Pendant ce temps, le gouvernement anglais, ce gouvernement qui tyrannise l'Irlande depuis tant d'années, a toujours été à l'œuvre, et nous n'avons rien fait. Permettez-moi, M l'Orateur, de vous dire ce que nous avons fait pour la cause étions tellement désireux de protéger nos avons constaté que le gouvernement anglais avait mis l'embargo sur le bétail canadien, au détriment de l'éleveur et du producteur canadien. Nous ne nous sommes pas arrêtés à songer si cet embargo pourrait être utile ou non au cultivateur irlandais. Nous étions tellement anxieux de protéger nos propres intérêts, que nous avons demandé au gouvernement impérial de le faire disparaître, lui demandant, par le fait même, d'enlever au cultivateur irlandais, qui est obligé de faire face, dans des conditions désavantageuses, vu le peu d'étendue de ses terres et ses méthodes surannées de culture, à une concurrence désastreuse, lui demandant, dis-je, de faire disparaître cette faible mesure de protection que lui donnait cet embargo, obligeant ainsi le cultivateur irlandais à entrer en lutte avec nous sur le marché de Londres et à nous faire concurrence dans la vente du bétail. Si l'honorable député de Victoria avait tant à cœur les intérêts du cultivateur irlandais, il aurait certainement demandé le maintien de cet embargo et couronné l'œuvre de réhabilitation qu'il a entreprise en faveur de l'Irlande, en lui conservant une certaine mesure de protection. Mais il est bien probable que l'on n'entendra pas l'honorable député demander le maintien de cet embargo durant la présente session. Cependant, c'est ce qu'il devrait faire, s'il voulait être conséquent.

Mais, je considère que l'honorable député a fait preuve d'autant de consistance dans ses idées que de tenacité. Voici bientôt vingt

ans qu'il soumet en parlement cette résolution concernant l'autonomie de l'Irlande, malgré les bonnes ou les mauvaises réponses. Mais ce dévouement était sans résultat, et quand il aurait pu obtenir quelque chose à l'avantage du cultivateur irlandais, dans cette Chambre, l'honorable député n'a pas essayé d'en profiter. S'il voulait se servir de l'influence considérable qu'il possède auprès de ses nouveaux alliés politiques, peut-être réussirait-il à obtenir un abaissement dans les droits sur les étoffres de soie, les dentelles et les toiles, tous des articles dans la fabrication desquelles excelle le peuple irlandais. A quoi équivaut ce prétendu traitement privilégié que nous lui avons accordé ? On n'a qu'à lire le dossier de la conférence coloniale pour se rendre compte de ce que l'on pense de cet abaissement des droits et si, après avoir pris connaissance de l'interprétation que les fonctionnaires anglais donnent à la valeur de ce privilège, il existe encore quelque doute dans notre esprit sur ce point, nous n'avons qu'à lire les instructions données par le ministre des Douanes, à ses différents employés, dans tout le pays, pour nous rendre compte de l'inefficacité de ce privilège, en autant que les intérêts de l'Irlande y sont concernés.

Une fois cette résolution adoptée, M. l'Orateur, je prierai mon honorable ami de s'occuper sérieusement de cette question du tarif privilégié, d'employer toute son influence à cette fin, et je suis certain qu'il recevra l'appui de tous les Irlandais—qu'ils soient ou non d'accord avec lui sur la question de l'autonomie de l'Irlande—dans ses efforts pour obtenir une place privilégiée sur le marché canadien en faveur des produits des industrieux ouvriers de la verte Erin.

Nous avons encore un autre moyen à notre disposition pour être utiles au peuple irlandais. Si nous tenons à lui donner une preuve bien évidente de notre sympathie, si nous voulons lui aider à supporter le fardeau qui écrase ses épaules, le temps serait bien choisi pour l'honorable député, maintenant que le pays est prospère et se développe à pas de géants, que nous ressources sont illimitées, et que l'avenir s'offre à nous sous les dehors les plus brillants, le temps serait bien choisi, dis-je, pour l'honorable député, de proposer à la Chambre de faire quelque chose qui fut de nature à rapporter un bénéfice sérieux au peuple irlandais. Si l'honorable député et ceux qui comme lui veulent venir en aide au peuple irlandais sont sérieux, ils devraient proposer—et nous appuierons cette proposition—que le Canada, dont les coffres regorgent d'or, offre une contribution généreuse au parlement impérial, pour lui aider à maintenir cette marine anglaise qui protège et défend notre commerce sur toutes les mers et, en agissant ainsi, nous réussirons peut-être à diminuer cette part du fardeau que le peuple irlandais est appelé à supporter pour l'entretien de cette marine. Je fais ces suggessions avec tout le respect possible, à l'honorable député (M. Costigan), car ce sont là des moyens pratiques de venir en aide à l'Irlande, de venir en aide à la minorité comme à la majorité, aux gens du sud comme à ceux du nord, et s'il propose une résolution de cette nature, il peut être certain qu'elle recevra le plus cordial appui de la part de tous ceux qui regrettent de ne pouvoir voter en faveur de la motion qu'il a placée entre vos mains, M. l'Orateur.

Je crains d'avoir abusé de la patience de la Chambre, et j'en demande bien pardon à ceux qui m'écoutent en ce moment. L'honorable député de Victoria nous a dit, cet après-midi, que le sentiment favorable à l'autonomie de l'Irlande allait toujours en augmentant. J'admets, avec mon honorable ami (M. Hughes), que le parlement impérial est surchargé d'ouvrage. Je me demande souvent comment il peut s'acquitter de sa tâche aussi bien qu'il le fait. Je ne comprends pas comment il se fait que le temps du parlement anglais soit en partie consacré à l'étude des questions de détails, questions municipales ou purement locales, et j'espère que le temps n'est pas éloigné où l'on trouvera moyen de confier aux autorités locales le droit de régler ces questions qui sont absolument de leur ressort. Je tiens à ce que l'on fournisse au peuple irlandais l'occasion de se gouverner par lui-même, si ses membres sont capables de s'entendre sur les conditions nécessaires pour en arriver à l'administration de leurs propres affaires publiques, et je suis bien convaincu que les personnes qui possèdent toutes les qualités voulues pour en arriver à ce résultat sont les représentants du peuple irlandais, anglais et écossais dans le parlement impérial. Je suis donc d'avis que l'adoption de résolutions comme celles qui nous sont soumises en ce moment, sont plutôt de nature à nuire à la cause de l'Irlande qu'à lui aider.

Encore quelques mots, M. l'Orateur, et je termine. Je vais faire allusion, aussi brièvement que possible, aux remarques de l'honorable député de Victoria (M. Costigan). Je ne crois pas, comme l'honorable député le prétend, que le sentiment populaire en faveur de l'autonomie de l'Irlande, comme le comprennent ceux qui ont parlé pour la majorité, aille en augmentant en Angleterre. C'est lord Roseberry qui représentait le gouvernement de M. Gladstone dans la Chambre des lords, lorsque les projets de loi concernant l'autonomie de l'Irlande furent soumis au parlement impérial. Parlant le 14 février 1902, à Liverpool, lord Rosebery disait :

> Les chefs irlandais ont demandé, non ce que M. Gladstone était disposé à leur donner, mais un parlement indépendant à Dublin.

Certains députés parlent de donner à l'Irlande le même système de gouvernement que celui que nous avons au Canada. Ceux qui prétendent parler au nom de la majorité du peuple irlandais, ne veulent pas de l'autonomie provinciale telle qu'elle existe dans les provinces du Canada : ils veulent une

autonomie complète, l'indépendance absolue en fait de législation, et ils n'accepteront pas autre chose. C'est là l'opinion de lord Roseberry, l'un des membres du cabinet Gladstone, qui appuya son chef, en présentant cette mesure concernant l'autonomie de l'Irlande, laquelle subit deux échecs successifs dans le parlement impérial. Que l'on me permette de répéter ces paroles de lord Rosebery :

Les chefs irlandais demandent, non ce que M. Gladstone était disposé à leur donner, mais un parlement indépendant à Dublin. Mais quand vous allez jusqu'à émettre cette prétention, je dis, " Arrêtez " ! Je ne suis pas prêt, en aucun temps et dans aucune circonstance, à accorder un parlement indépendant à Dublin.

Je n'ai pas besoin d'insister sur la position importante qu'occupe lord Roseberry dans l'esprit du peuple anglais. C'est un observateur attentif du cours des événements, et je considère que son opinion sur l'attitude, les demandes et les besoins des chefs du parti irlandais mérite d'être pris en sérieuse considération par le parlement canadien, et j'ajoute que cette déclaration de sa part, que les chefs de ce parti ont changé d'attitude est une déclaration que personne ne peut contredire dans cette Chambre avec chance de succès, si ces hommes sont responsables des déclarations publiques qu'ils ont faites, ou de ce qu'ils disent chaque jour, chaque semaine ou chaque année en s'adressant à leurs commettants et au peuple anglais. Mais permettez-moi, M. l'Orateur, de vous citer l'opinion d'un homme du plus grand mérite, qui jouit d'une considération absolument méritée, qui est acclamé par les Irlandais catholiques comme par les protestants, un homme qui parle pour le gouvernement dont il fait partie, et dont le patriotisme, le courage et l'héroisme dont il a fait preuve, en présentant ce projet de réforme agraire qui est actuellement soumis au parlement impérial, lui a mérité l'admiration du peuple anglais tout entier. Je veux parler du Très Honorable Geo. Wyndham. Au cours d'un discours prononcé en mars dernier, à Liverpool, je crois, voici ce qu'il disait :

Quels sont les faits qui se dégagent de ce problème constitutionnel qui est la question irlandaise ? Les voici : Les bills de M. Gladstone ont été repoussés sur leurs mérites. Ils n'avaient jamais été acceptés par l'Angleterre. Ils auraient conduit l'Irlande à la banqueroute en bien peu d'années. En deuxième lieu, un parlement indépendant pour l'Irlande est une chose impossible ; et en troisième lieu, l'administration financière des deux pays ne sera jamais divisée.

Ce sont là des déclarations très importantes dans la bouche d'un ministre et d'un membre d'un gouvernement puissant, qui fait preuve de son désir de venir en aide à l'Irlande, au moyen de la législation qu'il vient d'adopter.

Pour résumer cet argument constitutionnel qui est revenu dernièrement sur le tapis, ces deux îles sont liées ensemble par les lois inflexibles de leur situation géographique, de l'histoire et de leurs finances, et elles doivent continuer d'être liées ainsi par des liens encore plus resserrés que ceux qui rattachent nos colonies à la mère patrie.

Voilà ce que disent deux hommes qui occupent des positions importantes dans la vie publique de l'Angleterre, et je crois que leurs paroles méritent d'être prises en considération par le parlement du Canada. J'ai promis au ministre de l'Intérieur de lui citer quelques paroles prononcées par M. T. W. Russell, auquel il a lui-même fait allusion. Je trouve ces paroles dans l'annuaire du " Daily Mail ". voici ce qu'il dit :

Il y a, d'abord, ce que je puis appeler la demande nationale pour la restoration des droits enlevés par l'Acte de l'union. Au point de vue historique, cette demande a son origine dans le fait que l'Acte d'union fut mis en vigueur par des moyens qui ne pourraient être adoptés aujourd'hui. Et l'immense majorité du peuple irlandais pense avec lord Plunkett's, que l'acte, de même que toutes les procédures s'y raportant, étaient *ultra vires*.

Cependant, le peuple anglais eut l'occasion d'étudier de nouveau la question. Grâce à M. Gladstone, tous les faits furent portés à la connaissance du public, et la demande de l'Irlande à l'effet d'obtenir la restoration de la législature originaire fut refusée. Ce refus au lieu de modifier le sentiment public en Irlande, ne fit qu'en augmenter l'amertume.

Je désire attirer tout particulièrement l'attention des honorables députés sur le passage suivant :

Mais cela ne fait pas sortir la question du domaine de la politique pratique en Angleterre. Cependant, la question de l'autonomie de l'Irlande est loin d'être une question morte. Et ceux qui se leurent d'une vaine espérance pourraient bien, un jour ou l'autre, avoir un terrible réveil.

Voilà ce que dit M. T. W. Russell sur la position qu'occupe actuellement la question de l'autonomie de l'Irlande dans la politique impériale. Le chef de la droite, au cours des éloquentes remarques qu'il a faites ce soir à l'appui de cette résolution, nous a dit que le manque de confiance était la principale cause du refus de la minorité en Irelande d'accepter l'établissement d'une législature locale. La minorité est-elle justifiable d'adopter cette manière ou non ? Est-elle justifiable de refuser son assentiment à une pareille mesure ? Oui, elle est justifiable de le faire, M. l'Orateur, car l'histoire des vingt-cinq dernière années est là pour démontrer le manque de layauté de ceux qui préconisent l'autonomie de l'Irlande, et des déclarations ont été faites par ces hommes qui ne peuvent laisser le moindre doute dans notre esprit que le but qu'ils cherchent à atteindre n'est pas l'autonomie provinciale comme nous la possédons au Canada, mais une séparation absolue et l'établissement d'un parlement distinct pour l'Irlande. Je n'ai pas besoin de vous dire, à vous M. l'Orateur, ainsi qu'aux autres membres de cette Chambre, que ce parlement séparé ne peut être

accordé. Il ne pourra jamais l'être tant qu'un quart de la population de la Verte Erin, la minorité—dont l'existence et la prospérité est un démenti formel opposé à la prétention de ceux qui disent que l'Irlande est placée dans une situation désavantageuse—n'aura pas acquis la certitude que la majorité est décidée à mettre ses promesses à exécution; qu'elle désire vivre dans la paix, l'amitié et la concorde avec la minorité, et qu'elle a l'intention de donner à cette dernière des droits égaux et toute la mesure de protection que la majorité tient à obtenir pour elle-même. Que le premier ministre me permette de lui citer certaines paroles prononcées par M. John Dillon durant les derniers douze mois. Parlant à Liverpool, le 12 mars 1902, il s'exprimait comme suit:

Il promit à lord Rosebery et à lord Salisbury, qu'aussi longtemps que l'on refuserait à l'Irlande ce droit divin de la liberté—un droit pour la conquête duquel les hommes doivent lutter s'ils le peuvent—ils ne seraient pas de loyaux sujets.

A Greenock, le 14 mars 1902, il disait ce qui suit:

S'ils arrivaient au pouvoir demain, ils seraient les plus grands lâches de l'univers de se soumettre au gouvernement anglais s'il était en leur pouvoir de le renverser par la force physique.

Est-ce que le chef de la droite trouve maintenant surprenant que la prospère, satisfaite et progressive minorité irlandaise ait des objections à confier l'administration de leurs affaires à des hommes qui se servent d'un pareil langage. Est-il maintenant surpris qu'il existe une ligne de distinction aussi tranchée entre cette partie de la population qui est prospère et loyale et celle qui est mécontente et déloyale; et n'admettra-t-il pas que le doute et la méfiance, qui existent dans l'esprit de la minorité, devront être disparus jusqu'au dernier vestige, avant qu'aucun gouvernement local puisse être accordé à l'Irlande avec chance de pouvoir y subsister. Je viens de citer quelques paroles de M. Dillon. Permettez-moi maintenant de lire une déclaration faite par un homme qui occupe une position encore plus élevée dans le parti irlandais. Je veux parler de M. John Redmond, M.P. Voici ce qu'il disait le 20 octobre 1901, un dimanche, à Maryborough, comté de Queen :

Je cite ce qui se passe actuellement dans le Connaught comme une exemple au reste de l'Irlande. Si nous avions eu aujourd'hui dans toute l'Irlande un soulèvement aussi vigoureux et aussi dangereux, je dois le dire, que celui qui existe en ce moment dans le Connaught, la question de la loi agraire de même que l'existence du gouvernement anglais de notre pays seraient vite réglées (applaudissements).

Mon seul principe dans la vie publique est —dans tous les ministères, depuis le fonctionnaire le plus élevé jusqu'au plus humble, depuis le secrétaire en chef dans son appartement retiré du château de Dublin, jusqu'à l'accapareur de terrain et l'huissier dans la petite ville de campagne—de rendre tous ces postes de l'administration publique aussi difficiles que dangereux à occuper (applaudissements). C'est là le principe que j'ai toujours préconisé dans ma vie publique, et je ne m'en suis jamais caché. J'ai dit et répété la chose dans la Chambre des communes.—" Freeman's Journal ", le 21 octobre 1891.

Lorsque l'on constate que ces paroles ont été prononcées par les chefs du mouvement irlandais durant les derniers quinze mois, le très honorable premier ministre est-il surpris que ce mouvement n'excite pas la sympathie et la confiance de la minorité de la population de la verte Erin, sans lesquelles il lui est pourtant impossible de subsister. M. Redmond fut délégué en Amérique. Avant son départ, le 22 octobre 1901, il arriva à Cork en compagnie de M. P. A. McHugh, M.P., et M. Thomas O'Donnell, M.P., et adressant la parole à une foule de personnes réunies en face de l'hôtel Victoria, M. Redmond expliqua le but de sa mission en Amérique. Voici ce qu'il dit :

Cela veut dire que la réunion qui a eu lieu en Irlande a aussi eu lieu en Amérique ; cela veut dire que ces hommes d'état anglais—ces êtres bornés et peu clairvoyants, qui s'imaginent que parce que la dissention a régné parmi eux durant les dix dernières années, que la cause de l'Irlande est morte et enterrée—comprendront, lorsqu'ils verront cette délégation se diriger vers l'Amérique, qu'ils vont avoir à lutter contre une race irlandaise unie par une seule considération, celle de se servir de tous les moyens justes et honorables devant Dieu, une race qui ne s'occupe pas de la loi anglaise (applaudissements), et qui est prête à déclarer, devant l'univers entier, que plutôt que d'être maintenue par la force, comme elle l'est aujourd'hui, sous la domination de l'Angleterre, elle préfère être attachée au pays libre le plus misérable qui puisse exister sur la surface de la terre.

Je m'en vais demander aux irlandais d'Amérique de nous accorder leur sympathie et leur appui ; je m'en vais leur dire que, dans ma conscience, je suis persuadé que le jour approche ou l'Angleterre sera faible et dégradée (applaudissements), que le jour approche où le parti national opprimé jusqu'à présent reprendra une nouvelle vigueur, et que l'appui de l'Irlande sera bientôt considéré comme un facteur important par les hommes d'état et les partis en Angleterre (applaudissements prolongés). Mais cette mission en Amérique a encore une autre signification que je recommande à l'attention de ceux des journaux anglais qui s'intéressent à la question. A l'heure actuelle l'Angleterre est dans un isolement complet ; le sentiment populaire, chez toutes les nations civilisées, lui est hostile ; et l'un des buts de ma visite en Amérique est de démontrer aux hommes d'état anglais que le sentiment populaire, dans l'univers entier, est contre l'Angleterre et en faveur de l'Irlande (applaudissements), que le peuple américain tout entier, ses hommes d'état, et tous ses partis politiques sympathisent avec l'Irlande dans la revendication de sa liberté ; et c'est là une autre interprétation à donner à cette mission. Elle servira à faire comprendre à l'Angleterre qu'elle devra tenir compte à l'avenir d'une race irlandaise unie de vingt millions d'âmes dispersée à travers le monde, soutenue par l'opinion publique, la sympathie et l'appui de plus de 70,000,000 d'hommes.—" Freeman's Journal ", le 23 octobre 1901.

Cet extrait provient du Freeman's Journal, du 23 octobre 1901. Mais ce n'est pas là tout ce qu'a dit M. Redmond, et je ne voudrais pas abuser aussi longuement du temps de la Chambre, si cet homme n'occupait pas une place aussi importante dans le parti irlandais. Plusieurs adresses, comprenant celles de la "Cork Eviction Tenants Association", et du "Cork Trades Council", furent présentées à M. Redmond à la veille de son départ, et il y répondit en ces termes :

Je n'hésite pas à dire que la Ligue Irlandaise Unie occupe aujourd'hui la même position qu'occupait la Ligue Agraire, lorsque Parnell déclara qu'il ne prendrait pas part au mouvement si la question nationale ne venait pas immédiatement après le mouvement agraire (applaudissements). Cette Ligue Irlandaise Unie n'est pas seulement un mouvement agraire. C'est avant tout et par-dessus tout un mouvement national (applaudissements) ; et ceux d'entre nous qui essaient de soulever les cultivateurs d'Irlande, comme nous avons essayé de le faire il y a vingt ans passés, à l'époque de la Ligue Agraire, font la chose non seulement pour leur obtenir le redressement de leurs griefs, mais parce qu'en agissant ainsi nous croyons fortifier le mouvement national et nous assurer de l'aide pour atteindre notre but, qui est, après tout, l'indépendance nationale de l'Irlande.

Il ajoute :

J'espère que les commerçants irlandais ne se laisseront pas circonvenir par ces ennemis du mouvement irlandais, qui essaient de leur faire croire qu'il s'agit d'une pure agitation agraire. Cela est absolument faux. C'est un mouvement national, ayant pour son premier et dernier objet l'émancipation de l'Irlande comme nation. —"Freeman's Journal", le 24 octobre 1901.

J'ignore si l'honorable député a exprimé le fond de sa pensée ; mais s'il l'a réellement fait, est-il surprenant que ceux qui bénéficient des privilèges que leur donne leur titre de sujets britanniques et qui veulent en faire bénéficier leurs enfants, ne tiennent pas à confier leurs intérêts à des hommes qui sont capables d'exprimer des sentiments dans le genre de ceux dont je viens de donner lecture ? Est-il surprenant, M. l'Orateur, que la minorité irlandaise, qui est heureuse et prospère, désire que l'état de choses actuel continue d'exister, plutôt que d'être lancée dans une entreprise qui la mettra en lutte avec l'Angleterre et l'Ecosse, et les parents qu'elle possède de l'autre côté de la mer d'Irlande. Au cours d'une grande assemblée tenue à Dublin, et dont M. Redmond était le principal orateur, on donna lecture d'une lettre de M. Wm. O'Brien, dans laquelle il disait :

Tout en vous remerciant pour votre aimable invitation, permettez-moi d'espérer que si le roi d'Angleterre met à exécution son menaçant projet de visiter l'Irlande l'année prochaine, la Ligue Irlandaise Unie de Dublin réussirait à créer un soulèvement populaire suffisant pour convaincre Sa Majesté, à partir du moment ou il mettra le pied sur le sol irlandais, qu'il arrive au milieu d'un peuple mécontent et déloyal jusqu'au plus profond de son être, qui n'aurait besoin que des armes et de l'entraînement de

Boers pour démontrer qu'il hait la domination anglaise, et cela avec une haine égale à celle dont ont fait preuve les républiques du Sud-africain.

Je soumets les extraits des discours et des lettres de ces chefs du parti irlandais à la considération des membres de cette Chambre sans distinction de parti, et je leur demande comment ils peuvent être surpris, après cela, que la minorité, qui a contribué pour sa large part à maintenir et à développer le prestige de l'empire, dont les fils sont établis en Irlande et ailleurs, proteste vigoureusement contre l'adoption de toute mesure de la part du gouvernement impérial, qui pourrait avoir pour résultat de relâcher ou d'affaiblir les liens qui unissent maintenant si avantageusement le peuple de l'Irlande avec le peuple de l'Angleterre et de l'Ecosse. La minorité irlandaise est capable de prendre soin de ses intérêts; c'est ce qu'elle a toujours fait jusqu'à présent; et ce qui existe aujourd'hui dans le nord de l'Irlande, démontre d'une manière concluante que le peuple irlandais peut vivre chez lui heureux et prospère sous l'empire des lois qui le régissent actuellement. La situation prospère de la ville de Belfast et de ses environs, où fourmille une population ouvrière, gagnant de bons salaires, est une preuve qu'il n'y a rien d'incompatible en Irlande avec les progrès et la prospérité, pour ceux qui sont industrieux, qui veulent travailler et qui sont disposés à mettre l'épaule à la roue afin de promouvoir les intérêts matériels de leur pays natal. Cette minorité a envoyé au Canada, comme sa part de contribution à la vie publique de notre pays, depuis la confédération, des hommes comme Monck, Lisgar, Dufferin et Lansdowne. Elle a fourni à l'empire sa part de soldats et de marins, qui se sont montrés fiers de combattre côte à côte avec ceux de leurs concitoyens qui professaient une religion différente de la leur. Elle tient à vivre dans la paix, l'amitié et la concorde avec la majorité. Elle veut s'unir à elle pour travailler de concert à promouvoir toute mesure de nature à assurer l'avancement de l'Irlande. Cette minorité a le droit de parler pour l'Irlande comme la majorité. Elle compte 1,150,000 âmes, sur une population de 4,458,000. Leurs sentiments méritent d'être pris en considération par tous les membres de cette Chambre.

Si j'en avais le temps, je pourrais donner lecture de résolutions adoptées par les bureaux du commerce de Dublin, et de Belfast —des associations composées d'hommes qui s'occupent avant tout de promouvoir les intérêts industriels de l'Irlande,—dans laquelle ils dénoncent le projet d'autonomie de l'Irlande et expriment le désir de continuer de bénéficier de la pleine mesure de leurs droits de citoyens britanniques. Je pourrais aussi donner lecture d'un mémoire conçu dans le même sens et soumis au lord lieutenant de l'Irlande, par les représentants de l'Eglise d'Angleterre en Irlande, au nombre de 600,-

000, ainsi que par les presbytériens, les méthodistes et autres sectes protestantes représentant 1,100,000 personnes ; mais je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre.

Il est certain que si ces gens, qui vivent si heureusement en Irlande, croyaient que leur bien-être personnel et matériel pourrait être amélioré par l'adoption d'une mesure de cette nature, ils seraient les premiers à la demander. Mais ils considèrent que les avantages et les privilèges dont ils jouissent sont plus grands et offrent plus de chance de stabilité en continuant de demeurer une partie intégrante de l'empire; c'est donc pour cette raison, et aussi parce qu'ils n'ont aucune confiance dans les représentants de la majorité en Irlande, qu'ils opposent la résistance la plus désespérée à l'adoption de ce projet.

Ce parlement a-t-il le droit de voter une telle résolution sans tenir compte des droits de cette minorité? Les difficultés dans lesquelles cette minorité pourrait se trouver plongée en Irlande par suite de l'adoption de résolutions comme celle qui a été proposée par l'honorable député de Victoria, pourraient se présenter demain pour la minorité du Canada. Cette minorité ne demande qu'à être laissée tranquille. Les conditions d'existence sont moins favorables que celles de la population du sud et de l'est de l'Irlande ; malgré cela, elle a prouvé qu'elle était capable de prospérer et de grandir ; et tout ce que nous demandons en son nom, c'est que l'on écoute ses raisons et que cette Chambre n'adopte aucune résolution qui puisse être de nature à placer le peuple canadien comme le peuple irlandais dans une fausse position. Nous avons d'autres moyens à notre disposition, pour venir en aide aux contribuables surchargés de taxes de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Ecosse. Faisons quelque chose de pratique. Des résolutions de cette nature sont inutiles. Elles ne peuvent exercer aucune influence sur un vote donné dans le parlement impérial. Les membres de ce parlement connaissent leur devoir et sont toujours prêts à l'accomplir. La présente résolution, au lieu de promouvoir le bien-être, la paix et l'intégrité de l'Irlande, et l'influence que le Canada devrait posséder dans les conseils de l'empire, aura pour résultat de placer le peuple irlandais comme le peuple canadien sous un faux jour. Je crois donc de mon devoir de voter contre cette résolution, car je la considère déplacée et incapable d'atteindre aucun résultat pratique.

M. INGRAM : Je n'aurais pas pris part à ce débat, M. l'Orateur, n'eut été la remarque tombée des lèvres du ministre de la Justice, que ceux qui voteraient contre cette résolution n'éprouveraient aucune sympathie pour l'Irlande. Comme l'honorable ministre, j'appartiens à une famille d'Irlandais à la troisième génération. Mes ancêtres, aussi loin que je puis me le rappeler, étaient tous des Irlandais, chez qui la loyauté n'a jamais fait défaut. La part qu'ils ont prise aux combats de l'empire devra suffire à la gloire de vingt générations futures d'Ingram. Un de mes ancêtres est demeuré à Québec il y a déjà plusieurs années passées. Il fut envoyé au Canada par le gouvernement anglais, en compagnie d'autres soldats, pour défendre le drapeau à Québec. On ne peut donc m'accuser de ne pas avoir à cœur les intérêts de l'Irlande. Avant de partir pour venir prendre part aux travaux de la session, on m'a demandé d'appuyer une résolution concernant l'autonomie de l'Irlande, qui devait être soumise à la Chambre. J'ai demandé le nom du proposeur de cette résolution. On m'a dit que c'était l'honorable John Costigan. J'ai immédiatement répondu que je n'appuierai ni ne voterai en faveur de cette motion ou de tout autre projet de législature proposé par l'honorable John Costigan.

Cette réponse ne contenait peut-être pas de raison bien convaincante pour justifier mon refus, mais elle n'en est pas moins sur un pied d'égalité avec les motifs qui ont pu faire agir le proposeur de cette résolution. Je sais que rien ne ferait plus plaisir à l'honorable député, que de voir les membres de cette Chambre le couvrir d'injures, mais je vais citer un fait qui nous permettra de juger de l'honnêteté de cet honorable député. Il a employé beaucoup de temps à proclamer son honnêteté. Or, c'est une vérité bien connue, M. l'Orateur, que lorqu'un homme cherche à faire accroire à tout le monde qu'il est honnête, c'est alors qu'il est le plus prudent de veiller sur son bien. Il nous a dit qu'il avait pratiqué la plus grande honnêteté durant les vingt dernières années. Mais il a oublié un petit incident sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre. Il y a quelques années, alors que le parti conservateur était au pouvoir, il s'est présenté une question qui a causé beaucoup d'agitation dans le public et a provoqué de longues discussions dans cette Chambre et ailleurs. Je veux parler de la question des écoles du Manitoba. L'honorable député se proclamait à cette époque, comme il le fait aujourd'hui, le champion des intérêts des catholiques romains dans ce pays. Il faisait alors partie du gouvernement conservateur et son principal et unique mérite consistait à proposer tous les sept ans une résolution de la nature de celle qui nous occupe actuellement. Que fit-il dans cette circonstance ? Il préconisait une législation remédiatrice. Certaines difficultés éclatèrent parmi les membres du cabinet conservateur, le premier ministre, sir Mackenzie Bowell, résigna, et sir Charles Tupper fut appelé à prendre la direction du parti. Quand on demanda à l'honorable député de former partie du cabinet, il écrivit à sir Charles Tupper une lettre dans laquelle il s'exprimait comme suit :

Vu, toutefois, le principe coûteux dans la législation rémédiatrice, que le gouvernement de sir Mackenzie Bowell s'était engagé d'adopter—

M. BOURASSA : J'en appelle au règlement, M. l'Orateur. Au cours de la discussion d'une motion favorisant l'autonomie de l'Irlande, l'honorable député n'est pas justifiable d'y faire intervenir la question des écoles.

M. INGRAM : Cette digression doit être aussi conforme au règlement que celle de l'honorable député lorsqu'il nous a parlé du Sud-africain. Je traite une question qui concerne le Canada, ce qui est beaucoup plus que n'a fait l'honorable député.

M. l'ORATEUR : Je désire faire remarquer que nous discutons en ce moment la question de l'autonomie de l'Irlande, et je prie l'honorable député de confiner ses remarques à cette question.

M. INGRAM : Je vais y essayer. J'étais en frais de citer cette lettre, et si vous n'y avez pas d'objection, M. l'Orateur, je vais faire cette citation :

—et vu le fait que votre gouvernement doit être formé dans le but de mettre en vigueur la même politique, particulièrement quant à ce qui concerne la question des écoles du Manitoba, je considère qu'il est de mon devoir de vous dire que vous pouvez compter sur mon concours et mes services, si vous en avez besoin, en qualité de membre de votre gouvernement, supposant toujours que la politique, ayant pour but de présenter de nouveau un bill rémédiateur à la première session du nouveau parlement sera clairement annoncée par vous au nom de votre gouvernement.

Si l'honorable député avait agi honnêtement à cette époque, il n'aurait pas tourné le dos à sir Charles Tupper, après la défaite de ce dernier sur cette même question des écoles, et n'aurait pas été la principale cause de la chute de son gouvernement. Quand un homme a fait partie d'un cabinet pendant dix-huit longues années—que ce soit d'un cabinet libéral ou d'un cabinet conservateur, cela m'est égal—et qu'il finit par prendre l'attitude adoptée par l'honorable député, je dis qu'un tel homme ne peut avoir la moindre prétention à l'honnêteté et à la décence.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre!

M. l'ORATEUR : Je dois demander à l'honorable député de retirer cette expression.

M. INGRAM : Je suis obligé de m'incliner devant votre décision, M. l'Orateur. L'honorable député nous a parlé de son désintéressement et de ses fortes convictions, mais je suis porté à croire que ces convictions ne devaient pas être bien fortes à l'époque à laquelle je viens de faire allusion. Je voudrais savoir de l'honorable député s'il n'est pas vrai qu'à la dernière session il a eu l'intention de soumettre sa résolution à la Chambre et qu'il a été dissuadé de le faire par le premier ministre.

L'honorable M. COSTIGAN : Non.

M. INGRAM : Voudrait-il nous dire qui l'en a dissuadé? S'il veut être honnête, je vais lui donner tout le temps nécessaire pour répondre ; mais je vois qu'il ne veut pas se prévaloir de l'occasion que je lui offre. Je répète que l'honorable député avait l'intention de soumettre sa résolution à la Chambre l'année dernière, mais qu'il ne l'a pas fait. Pourquoi ? Parce qu'il y avait apparence d'élection dans la province d'Ontario, et le fait de présenter une résolution comme celle-ci aurait peut-être eu pour résultat la défaite du gouvernement. Mon honorable ami s'est montré tout disposé à retarder la chose, du moment que les intérêts politiques l'exigeaient.

On a fait allusion à la question de l'embargo. Il n'y a pas encore bien longtemps, sur une motion pour que la Chambre se forme en comité des subsides, un député a présenté une résolution concernant l'embargo sur le bétail en Angleterre. Mais il avait à peine soumis sa motion, que le ministre des Finances faisait appel à ses fidèles partisans pour la faire rejeter comme étant une motion de non-confiance. Est-ce que cela ne prouve pas de la manière la plus concluante que le député de Victoria (l'honorable M. Costigan) et le gouvernement s'étaient entendus pour favoriser les intérêts de leur parti à l'aide de cette question, et rien autre chose.

Il y a une autre question sur laquelle je désire dire quelques mots, parce qu'elle offre une certaine analogie avec la question de l'autonomie de l'Irlande. Lorsqu'il fut question dans cette Chambre, il y a quelques années, de l'autonomie des Territoires du Nord-Ouest, pas un seul des partisans du gouvernement se leva pour prêter main-forte à l'opposition, dans ses efforts pour obtenir aux Territoires du Nord-Ouest leur autonomie provinciale et pour prendre part à la discussion. Je suis donc justifiable de leur dire que s'ils voulaient s'occuper un peu plus attentivement des affaires de notre pays, au lieu de soulever cette question de l'autonomie de l'Irlande dans le seul but de gagner de la notoriété politique et de se faire des partisans, ils donneraient une preuve plus évidente de leur sincérité et de leur honnêteté qu'il le font en ce moment. Je n'ai pas l'intention d'en dire plus long à ce sujet. Autrefois, j'ai déjà appuyé des résolutions favorisant l'autonomie en Irlande, et je le ferais encore aujourd'hui, si cette résolution n'avait pas pour auteur un homme que je méprise à cause de sa conduite dans cette Chambre et à cause des motifs qui le font agir dans la circonstance actuelle.

Les expressions dont je me sers, M. l'Orateur, sont peut-être un peu fortes, mais elles sont justifiées par les circonstances, et je crois que le plus vite le peuple de ce pays comprendra la chose, le mieux ce sera. Je me serais fait un plaisir d'appuyer cette ré-

solution, si elle avait été présentée par le ministre de la Justice ou par tout autre Irlandais de ce pays qui ne fait pas commerce de ce genre de marchandises dans les intérêts politiques de son parti.

La Chambre vote sur l'amendement de l'honorable M. Costigan.

POUR :

Messieurs

Angers,	Lavergne,
Archambault,	LeBlanc,
Ball,	Lemieux,
Béland,	Léonard,
Belcourt,	Logan,
Bernier,	Loy,
Bickerdike,	Macdonald,
Borden (Halifax),	Mackie,
Borden (sir Frederick),	McColl,
Bourassa,	McCool,
Bourbonnais,	McEwen,
Brown,	McGowan,
Bureau,	McGugan,
Calvert,	McIntosh,
Carbonneau,	McIsaac,
Carroll,	McLennan,
Casgrain,	Malouin,
Clancy,	Marcil (Bagot),
Copp,	Marcil (Bonaventure),
Costigan,	Mayrand,
Cowan,	Meigs,
Demers (Lévis),	Mignault,
Demers (Saint-Jean),	Monet,
Desjardins,	Monk,
Dugas,	Morin,
Emmerson,	Morrison,
Erb,	Mulock (sir Wiliam),
Ethier,	Murray,
Fielding,	Paterson,
Fitzpatrick,	Pope,
Fortier,	Préfontaine,
Fraser,	Proulx,
Gallery,	Puttee,
Gibson,	Reid (Ristigouche),
Gould,	Riley,
Grant,	Ross (Ontario),
Guthrie,	Ross (Victoria),
Hackett,	Rousseau,
Harty,	Scott,
Harwood,	Stephens,
Heyd,	Stewart,
Holmes,	Sutherland (Essex),
Hughes (King, I.P.-E.),	Sutherland (Oxford),
Hyman,	Talbot,
Johnston (Cap-Breton),	Tarte,
Johnston (Lambton),	Tobin,
Kaulbach,	Tolmie,
Kendall,	Tucker,
Lang,	Turcot,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon,
Laurier (L'Assomption),	Wright.—102.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	Kidd,
Avery,	Lancaster,
Barker,	Lavell,
Bell,	Lennox,
Bennett,	MacLaren (Huntingdon)
Blain,	MacLaren (Perth),
Boyd,	Northrup,
Brock,	Porter,
Broder,	Reid (Grenville),
Bruce,	Richardson,
Cargill,	Robinson (Elgin),
Charlton,	Roche (Marquette),
Clarke,	Rosamond,
Cochrane,	Sherritt,
Earle,	Sproule,
Fowler,	Taylor,
Henderson,	Tisdale,
Hughes (Victoria),	Vrooman,
Ingram,	Ward,
Johnston (Cardwell),	Wilmot.—41.
Kemp,	

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Messieurs

Thompson (Haldimand et Monck),	Carscallen,
Blair,	Osler,
Birkett,	Wilson.
Lefurgey,	Halliday,
Davis,	Thomson (Grey),
Dyment,	McCormick,

Le MINISTRE DES FINANCES: Comme je suppose que la Chambre n'a pas l'intention de discuter d'autres questions ce soir, je propose que la Chambre, à sa prochaine séance, se forme en comité des subsides.

La motion est adoptée.

Sur motion du premier ministre la séance est levée à 1 heure 20 minutes du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 1er avril 1903.

La séance s'ouvre à trois heures.

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'Ouest.—(M. Taylor).

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie.—(M. Charlton).

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest.—(M. Scott.)

Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana.—(M. Scott).

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale.—(M. Bickerdike).

Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec.—(M. Talbot).

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je propose

Que cette Chambre adopte le premier rapport du comité chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre.

On adopte la motion.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : Je présente le bill (n° 74) tendant à modifier la loi des chemins de fer.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député voudrait-il bien expliquer la nature de ce projet de loi?

M. GUTHRIE : Le projet de loi en question, dans ses dispositions essentielles, est calqué sur celui que j'ai présenté l'année dernière, et qui, en raison de l'époque tardive de la session, ne put être voté en deuxième délibération. Il s'agit de sauvegarder les intérêts des manœuvres et des employés des compagnies de chemin de fer, intérêts auxquels la loi actuelle n'accorde pas de protection suffisante. Depuis la session dernière, j'ai recueilli force renseignements à ce sujet, et en conséquence j'ai ajouté à l'ancien projet de loi plusieurs dispositions nouvelles. Les griefs que ce projet de loi tend à redresser peuvent se classer sous trois chefs différents. Souvent les employés de chemins de fer se plaignent qu'on les force à s'affilier à des compagnies d'assurance ou de secours mutuels, uniquement à titre de condition de leur engagement. Ils formulent encore un autre grief: c'est que, eu égard à la somme que ces sociétés exigent d'eux, les sommes que ces dernières leur paient, en cas d'accident ou de mort, sont absolument insuffisantes.

Toutefois, leur principal grief, à mon avis, est qu'en s'affiliant à ces sociétés, ils perdent leur droit à l'indemnité qui leur reviendrait, de droit commun, en raison de blessures résultant de la négligence de la compagnie ou de leurs compagnons de travail. Je dois avouer que la loi n'est guère explicite au sujet des obligations et responsabilités découlant des relations d'une compagnie de chemin de fer envers ses employés, lorsqu'il s'agit de contrats conclus entre eux. Ainsi, la Compagnie du Grand Tronc, qui emploie près de 25,000 hommes, a formé, sous l'empire de différentes lois spéciales du parlement, une société de secours mutuels—à laquelle ses employés sont tenus de s'agréger, à leur entrée au service de cette compagnie. Parmi les règlements dont on se plaint se trouve le 15e statut, portant que, dans l'éventualité d'un accident de nature quelconque, la compagnie de chemin de fer est exonérée de toute responsabilité. L'anné dernière, on m'avait dit que la Compagnie du Grand Tronc est la seule qui impose pareille condition à ses employés. Ce règlement fait surgir force litiges, tant dans les provinces d'Ontario et de Québec qu'ailleurs. Dans la cause de Holton contre la Compagnie du Grand Tronc, affaire qui s'est déroulée devant les tribunaux d'Hamilton, il a été décidé par le tribunal de première instance que le 15e statut met un empêchement invincible à toute réclamation de dommages-intérêts, de la part des employés. L'affaire fut portée devant la cour d'Appel, mais le tribunal n'a point rendu de décision sur ce point en particulier, étant donné que le jugement du premier tribunal a été confirmé, sur la question de négligence contributive. Dans la province de Québec, la question a été également portée devant les tribunaux, à l'occasion d'une poursuite intentée contre l'Intercolonial, dont l'administration a établi une société d'assurance ou de prévoyance, et un règlement semblable à ceux dont il est question. La cour de l'Echiquier a décidé que la veuve d'un employé défunt avait droit à des dommages-intérêts, mais sur appel interjeté à la cour Suprême, le jugement en question a été infirmé, ce tribunal ayant déclaré qu'une condition semblable à celle imposée par la Compagnie du Grand Tronc est valable et met le gouvernement canadien à l'abri de toute responsabilité, en cas d'accident.

Ces décisions sont sans doute conformes à la loi du pays, mais, à mon avis, elles sont en désaccord complet avec la tendance de toute législation moderne, qui vise à protéger davantage l'employé, et en cas d'accident, à lui donner, soit à lui-même, soit à ses représentants, compensation légitime, quand l'accident est dû à la négligence de la compagnie ou à celle de ses compagnons de travail. Le projet de loi que je viens de présenter ne tend pas à empêcher les contrats où l'on renonce à la responsabilité, mais statue que si l'employé cherche à faire un contrat en dehors de la responsabilité établie de droit commun, ce contrat sera soumis à l'approbation du tribunal et ne sera valide que lorsqu'il aura été prouvé qu'il a été conclu, moyennant légitime compensation, et qu'aux yeux du tribunal, il est parfaitement valable.

Le projet de loi statue, en second lieu, qu'il sera facultatif à l'employé de s'agréger à ces sociétés de secours mutuels ou d'assurance. Il est, en outre, stipulé qu'il sera loisible à ces ouvriers ou employés qui sont actuellement affiliés à ces sociétés, de s'en retirer, après avoir donné avis préalable. En quatrième lieu, il est prescrit que ces dispositions législatives s'appliqueront aux chemins de fer de l'Etat. Si j'insère cet article dans mon projet de loi, c'est que le nouveau projet de loi présenté cette session-ci, décrète que pareille disposition ne s'appliquera pas aux chemins de fer de l'Etat.

La motion est adoptée et le projet de loi est voté en première délibération.

QUESTIONS.

ECLAIRAGE DE LA CHAMBRE.

M. CLARKE :

1. Pour quel motif l'éclairage de cette Chambre a-t-il été modifié depuis la dernière session ?

2. A-t-on porté plainte au cours de la dernière session contre le mode d'éclairage de cette Chambre, et dans l'affirmative, qui a porté plainte ?

3. Quel a été le coût du changement apporté à l'éclairage de cette Chambre, et qui a exécuté ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. Sutherland) :

1. Afin de mettre la compagnie générale d'électricité du Canada en lieu de démontrer, comme elle le prétendait, que ses lumières à arc sont supérieures aux incandescentes.

2. Il n'a pas été formulé de plaintes.

3. Ce changement n'a pas entraîné de dépenses ; on s'est servi des mêmes fils et la compagnie a fait l'installation de ses lampes, à titre d'essai.

TERRES FEDERALES.

M. ROCHE (Marquette) :

1. Quel est le mode suivi pour la vente des terres dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ?

2. Comment les prix sont-ils fixés ?

3. Qui est autorisé à fixer les prix et les conditions ?

5. A-t-on vendu en bloc des étendues de 10,000 acres ou plus ? Dans l'affirmative, dans quel district, à qui et à quel prix, depuis le 1er juillet 1902 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En général, il ne se vend pas de terres arables, le ministère réservant celles qui lui restent pour les colons qui veulent prendre leur inscription de homesteads. Par exception, cependant, lorsqu'un colon n'a pas droit de prendre un bien de famille, ou lorsque, par suite de quelque manque de formalité ou de l'insuffisance de résidence, le colon a perdu le droit de prendre une seconde inscription, ou bien encore lorsque le premier homestead est de qualité si inférieure qu'il est impossible au colon d'y gagner sa vie, en pareilles circonstances, on lui vend une terre, sujette aux conditions de rigueur.

2. Les règlements fixent le prix de la houille à $7 l'acre, pour la houille bitumineuse, à $17, pour l'anthracite; pour les minerais, autres que la houille, $1 l'acre; et pour les droits de surface sur les terres à houille et pour exportation agricole, $3 l'acre. Les règlements régissant la vente des terres fédérales autorisent le ministre à vendre ces terres, dans certaines circonstances, au prix minimum de $1 l'acre.

3. Le ministre de l'Intérieur.

4. $3.60 l'acre.

5. Il n'a pas été vendu d'étendues de terres de 10,000 acres en superficie depuis le 1er juillet 1902. Toutefois, le gouvernement en est arrivé, avec la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, à une entente d'après laquelle cette dernière aura droit d'acheter 500,000 acres de terre, si elle accomplit certains travaux d'irrigation. Le prix payé est $3 l'acre, sujet à une réduction ne devant pas excéder $2, pour couvrir les frais qu'entraîneront les travaux d'irrigation. Ce terrain est situé au sud-est de Lethbridge, dans un district à moitié aride.

ARTICLES ADMIS EN FRANCHISE—DROITS REDUITS.

M. CLARKE demande :

A-t-il été apporté des changements au tarif en vertu d'arrêtés ministériels, depuis le 1er janvier 1902 ? Dans l'affirmative :

1° Quels sont les articles qui ont été placés sur la liste des articles admis en franchise ?

2° Quels sont les articles sur lesquels les droits ont été abaissés ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable M. Paterson) :

1. Les articles suivants, employés à titre de matériaux dans les fabriques canadiennes, ont été placés sur la liste des articles admis en franchise, en vertu d'un arrêté ministériel depuis le 1er janvier 1902.

Les matériaux qui entrent dans la construction des séparateurs de crème et en forment partie, ont été transférés à la liste des articles qui peuvent être importés en franchise au Canada, lorsque importés par de manufacturiers de séparateurs de crème pour être employés dans leurs fabriques à la manufacture de séparateurs de crème, jusqu'à nouvel ordre.

Le composé pour blanchir le chanvre, lorsque importé par des fabricants de cordages, pour être employé dans leurs propres fabriques à la manufacture du cordage, jusqu'à nouvel ordre.

Les tubes d'argent, lorsque importés par des manufacturiers d'argenterie pour être employés dans leurs propres fabriques à la manufacture de l'argenterie.

L'acier pour la fabrication de la coutellerie, lorsque importé par les fabricants de coutellerie pour être employé dans leurs propres fabriques à la manufacture de ces articles.

Fil de jute, de lin ou de chanvre pour la confection des essuie-mains, lorsque importé par les fabricants d'essuie-mains de jute, lin ou amidon, pour être employé dans leurs propres fabriques à la confection de ces articles.

Le fer malléable ou fonte d'acier, à l'état brut, pour la fabrication des ciseaux et des cisailles à main, lorsque importé par des fabricants de ciseaux et de cisailles pour être employé à la fabrication de ces articles dans leurs propres fabriques.

L'huile de graine de coton raffinée (comestible) pour la mise en conserves du poisson, jusqu'à nouvel ordre.

Huile de palme raffinée, quand elle est destinée a être employée comme article de fabrication par les fabricants canadiens.

2. Il a plu à Son Excellence le Gouverneur en Conseil, par et de l'avis du Conseil privé de Sa Majesté le Roi, en vertu des dispositions du paragraphe 3, de l'article 16 du tarif des douanes de 1897, de réduire les droits sur le papier à journaux, en feuilles et en rouleaux, y compris tout papier à imprimer évalué à pas plus de deux cents et quart la livre, de vingt-cinq pour cent ad valorem, à quinze pour cent ad valorem.

BILL DES FAILLITES.

M. LENNOX :

Le gouvernement se propose-t-il de présenter un bill de faillite pendant la présente session ?

2. A-t-on représenté au gouvernement que la promulgation d'une loi fédérale sur la faillite aurait pour effet de donner plus d'essor au commerce entre le Canada et les autres parties de l'empire ?

3. A-t-on signalé au gouvernement qu'à une conférence de toutes les chambres de commerce du Canada, tenue à Toronto, les 4, 5 et 6 juin 1902, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité, savoir :—

" Attendu, que le commerce est entravé sérieusement par suite de la disparité des prescriptions de la loi dans les diverses provinces en ce qui concerne les cessions faites au bénéfice des créanciers par leurs débiteurs insolvables, et du peu de garantie que présentent les transactions commerciales en l'absence d'une loi de faillite au Canada ; et

" Attendu, qu'il est important que le parlement canadien passe une loi de faillite aussitôt que possible, afin de ramener la confiance nécessaire au développement du commerce entre les diverses provinces ;

" Qu'il soit Résolu,—Que le gouvernement fédéral soit prié de réunir, à Ottawa, un ou plusieurs représentants du commerce des diverses provinces et des Territoires dans le but d'aider à rédiger un projet de loi ayant pour base le contrôle et l'administration, par les créanciers intéressés, des biens des faillis, avec la réduction au minimum des frais légaux."

4. Le gouvernement a-t-il demandé l'aide de représentants des diverses provinces, comme susdits ? Et, dans la négative, pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?

5. Le gouvernement a-t-il répondu à la proposition énoncée dans ladite résolution, et dans l'affirmative, dans quel sens, et quel en a été le résultat ?

6. Qu'a fait le gouvernement dans l'espèce ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : 1. Non. De nombreuses démarches ont été faites auprès du gouvernement dans le sens indiqué par la question de l'honorable député, mais le gouvernement ne croit pas opportun de soumettre une mesure de cette nature pendant la présente session.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE BLOOMFIELD, N.-B.

M. FOWLER :

1. Le directeur de la poste de Bloomfield-Station, comté de King, N.-B., a-t-il été changé, ou quelque changement est-il projeté ?

2. Dans l'affirmative, quel est le nouveau titulaire, et qui a recommandé le changement fait ou à faire ?

3. Quelles plaintes (s'il en est), ont été portées contre le directeur de la poste récemment révoqué ou qui doit être révoqué, s'il ne l'est déjà ?

4. Qui a porté ces plaintes (s'il en est) ?

5. Une enquête a-t-elle été faite au sujet de cette affaire ?

6. Les citoyens de Bloomfield ont-ils signé quelque pétition demandant ce changement ? Dans l'affirmative, combien de personnes ont signé la pétition ?

M. PATERSON.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La réponse à la première question, c'est qu'un changement a été fait. A la première partie de la deuxième question : B. C. Williams ; à la deuxième partie : Ce n'est pas l'habitude de dire sur la recommandation de qui une nomination a été faite. En réponse à la quatrième question : Aucune plainte n'a été faite, et cela répond aux questions cinq et six. Il n'y a pas eu de pétition.

AGENTS DES SAUVAGES COMMME GARDIENS.

L'honorable M. TISDALE :

1. Les agents du gouvernement ayant charge des réserves sauvages dans l'Ontario sont-ils nommés agents ou gardiens des sauvages vivant sur ces réserves, ou des deniers, propriétés ou effets de ces sauvages ?

2. Ces agents du gouvernement sont-ils autorisés à agir à titre de gardiens ou agents comme susdit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir Wm. Mulock) : En vertu des dispositions de la loi concernant les sauvages, le surintendant général peut nommer des agents, gardiens des personnes et des biens des sauvages mineurs ; mais ces agents ne sont pas, ex-officio, gardiens des sauvages, individuellement.

INSPECTION DES BANQUES.

M. INGRAM :

1. Quelle est la nature de l'inspection des banques canadiennes chartées faite par l'association des banquiers du Canada ?

2. A quelles dates ont lieu ces inspections ?

3. L'inspection comprend-elle un examen complet de l'actif et du passif des diverses banques ainsi que des garanties données pour les prêts ?

4. L'inspecteur fait-il rapport au gouvernement de temps à autre ?

5. Ces rapports font-ils connaître si les prêts sont faits à des emprunteurs canadiens ou a des personnes domiciliées ou faisant affaires dans d'autres pays ?

6. Le gouvernement a-t-il quelques données sur les montants prêtés par des banques canadiennes dans les cités de New-York et de Boston sur garantie d'actions de compagnies légalement constituées ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : En réponse aux questions 1 et 4, je dois dire que les inspections qui sont faites sont purement volontaires et le résultat d'une entente entre les membres de l'Association des banquiers, et le gouvernement n'a rien à y voir. En réponse aux questions 5 et 6, le gouvernement ne connaît rien autre chose que ce qui est publié dans la Gazette Officielle du Canada, sur les prêts faits par les banques canadiennes.

SCRIP—MANITOBA ET T.N.-O.

M. SCOTT :

Le gouvernement se propose-t-il de demander au parlement d'accorder aux volontaires du

Manitoba et du Nord-Ouest qui ont servi dans le Sud-africain des certificats de terres ou scrip ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honourable F. W. Borden) : Ce n'est pas l'intention du gouvernement de demander au parlement d'accorder des certificats de terres ou scrips aux volontaires du Nord-Ouest.

PROHIBITION DES CIGARETTES.

M. ROBERT BICKERDIKE (Saint-Laurent, Montréal) : Je propose :

Qu'un bon gouvernement a pour objet de travailler au bien général du peuple en encourageant et protégeant avec sollicitude tout ce qui tend au bien public et en réprimant systématiquement tout ce qui est de nature à nuire.

Qu'il a été démontré victorieusement que l'usage de la cigarette agit d'une manière des plus pernicieuses sur le physique et sur le moral des adolescents, qu'il détruit la santé, arrête le développement physique, affaiblit l'intelligence, et que pour ces motifs il est un mal social et national.

La loi qui permet et qui restreint la vente des cigarettes a été impuissante à mettre un frein à ce mal qui continuera à produire ses pernicieux effets tant que la vente publique des cigarettes sera permise.

Que, pour les motifs qui précèdent, cette Chambre est d'avis que la manière la plus radicale et la plus efficace de remédier à ce mal serait de voter et de mettre en vigueur une loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.

En prenant la parole sur cette résolution qui est appuyée par l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes), je dois exprimer mon regret de ce que cette tâche n'ait pas été confiée à quelques-uns de nos éloquents collègues. Je me contenterai donc de soumettre à la Chambre quelques-uns des nombreux renseignements qui m'ont été fournis, pour démontrer les funestes effets de l'usage de la cigarette sur la jeunesse de ce pays. Je suis convaincu que si ces pernicieux effets étaient mieux connus, la Chambre serait unanime à adopter cette résolution ou quelque autre semblable. J'espère cependant avoir la majorité de mon côté, car il y a très peu de pères de famille qui n'aient eu, plus ou moins, l'occasion de constater les ravages que l'usage de la cigarette cause parmi les enfants et les jeunes garçons.

Le désir de tous les jeunes gens, de tous les jeunes garçons est de réussir dans la vie. Tous veulent faire leur chemin ; tous veulent améliorer leur sort. Mais, pour réussir dans ce temps de concurrence à outrance, il faut de l'honnêteté, du travail, de la sobriété et de l'économie. Le jeune homme en santé qui pratique ces vertus, réussira infailliblement ; mais si elles lui font défaut, il ne peut pas espérer même un succès relatif. Je crois que personne ne niera que le jeune garçon adonné à l'usage de la cigarette ne peut pas réussir dans ce pays à moins d'avoir de très fortes influences à sa disposition, tandis que celui qui n'a pas contracté cette malheureuse habitude, n'a pas besoin de compter sur ces influences pour se frayer un chemin et arriver au premier rang.

J'ai ici les témoignages des médecins les plus éminents du pays, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et tous déclarent que l'usage de la cigarette, chez les jeunes garçons du moins, est très pernicieux. Personne dans cette Chambre n'osera dire le contraire. Je serais le dernier homme à vouloir restreindre la liberté individuelle. L'homme devenu majeur a le droit de se conduire à sa guise, et mon seul but est de faire adopter une loi pour protéger les enfants, les jeunes garçons contre les dangers de cette funeste habitude qui depuis quelques années a pris des proportions alarmantes.

Les médecins les plus en renom déclarent que pour les enfants, la cigarette est plus délétère que la pipe et le cigare et que la cigarette faite avec une feuille de papier est encore plus à redouter que la cigarette toute en tabac—par la raison, je suppose, qu'elle absorbe plus de nicotine. L'usage de la cigarette produit la nervosité, et son usage prolongé conduit à la folie. Les asiles sont remplis aujourd'hui de jeunes gens qui ont été conduits là par l'usage de la cigarette et beaucoup plus encore en sont morts.

Voyons un peu ce qui se passe aux Etats-Unis. Le fléau a envahi le pays voisin depuis plusieurs années déjà, tandis que ce n'est que récemment qu'il a étendu ses ravages au Canada. Dans quarante-deux Etats de l'Union, on a adopté des lois contre l'usage de la cigarette, et dans plusieurs, ces lois sont absolument prohibitives. En 1899, à la suite de plusieurs campagnes entreprises en vue de faire adopter des lois pour restreindre l'usage de la cigarette, un fort mouvement se produisit dans la population et comme résultat, en 1899, il s'est vendu un milliard de cigarettes de moins qu'en 1898. Ce résultat n'était pas dû uniquement aux lois qui furent adoptées, mais au fait que beaucoup de grands établissements, beaucoup de compagnies de chemins de fer refusèrent et refusent encore de prendre à leur emploi un jeune homme de dix-huit ans qui fume la cigarette. Ces établissements ont acquis la certitude qu'un jeune homme victime de cette funeste passion ne peut rendre aucun service. Pour donner à la Chambre une idée des moyens employés, je citerai le document suivant :

Deux Etats, le Nevada et le Montana, ont édicté des lois pour réglementer la vente des cigarettes ; dans le premier on a fixé une limite d'âge, et dans l'autre, il n'y en a pas. Un Etat défend la vente des cigarettes à des enfants au dessous de 14 ans. Dans seize Etats, la limite d'âge est 16 ans, et dans un, 17. Dans l'Indiana, l'Iowa, la Georgie, le Dakota-nord, la Caroline du Sud et le Wyoming, la loi prohibe la vente des cigarettes aux mineurs, tandis que le Maine, le Nébraska et le Wisconsin, fixent la limite à 21 ans. Dans la Floride, la vente en est complètement interdite, excepté dans certaines cir-

constances spéciales. Dans le Massachusetts, la vente et la fabrication en sont interdites et dans le Tennessee, où il n'y a pas de fabriques de cigarettes, on a interdi la vente et l'importation.

Si les Etats-Unis ont cru devoir prendre tant de précautions pour protéger la jeunesse, pourquoi le Canada n'en ferait-il pas autant? Non seulement les législatures américaines s'agitent, mais, comme je l'ai dit, beaucoup de grands établissements et de maisons de commerce refusent de l'emploi aux jeunes gens qui fument la cigarette. Cette passion qui est devenue une nouvelle forme de l'intempérance est la ruine des forces physiques, intellectuelles et morales et cela est si bien reconnu aujourd'hui que les éducateurs du peuple, les hommes d'affaires, les fonctionnaires publics ne veulent pas avoir à leur service un jeune homme qui fume la cigarette.

Permettez-moi de citer la liste de quelques institutions, fabriques, compagnies de chemins de fer des Etats-Unis qui n'emploient pas de jeunes gens fumant la cigarette. Cette liste renferme des centaines de noms, mais je n'en lirai que quelques-uns, car je sais que plusieurs de mes collègues désirent prendre la parole sur cette question, et je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre.

Les associations athlétiques des Etats-Unis; plusieurs collèges commerciaux; le chemin de fer Union Pacific; les écoles d'Omaha; Swift & Co, le plus grand établissement de salaison du monde entier; Marshall Field, merciers de Chicago; plusieurs compagnies d'assurances; le chemin de fer Lehigh Valley; les écoles militaires et navales des Etats-Unis; Carson, Pirie & Scott, Chicago; le chemin de fer Chicago, Rock Island and Pacific; le chemin de fer Central, de Georgie; trois de écoles supérieures de Chicago; Ayer's Sarsparilla Co., Chicago ; Wanamaker, de Philadelphie, un des plus grands magasins des Etats-Unis; Morgan and Wright Fire Co., Chicago; le service des messagers de la Western Union Telegraph Co; le chemin de fer de Burlington; le bureau météorologique des Etats-Unis; Morgan et Milligan; Montgomery Ward & Co.; Academy of Northwestern University, Chicago; la Compagnie de Téléphone de Cumberland; le chemin de fer New-York, New-Haven et Hartford ; le chemin de fer Pittsburg and Western; le chemin de fer West Superior, Wisconsin.

Toutes ces compagnies de chemins de fer et tous ces établissements ont donné à leurs gérants instruction de ne pas prendre à leur emploi des gens qui font usage de la cigarette. On peut dire la même chose des inspecteurs d'écoles. J'ai aussi les témoignages des médecins les plus éminents du Canada qui sont unanimes à blâmer l'usage de la cigarette par les jeunes garons. Je citerai quelques noms: le docteur Isaac Wood, de Kingston, le docteur Lambley, de Corkshire, Qué.; le docteur Stewart, de Prescott; le docteur Macpherson, de Prescott; le docteur James Stewart, conférencier à l'Université McGill et chef de clinique à l'hôpital Victoria, M. Blockader, chef du corps médical de l'hôpital général. Tous ces hommes de science sont unanimes à condamner l'usage de la cigarette et la liste que j'ai ici contient une centaine d'autres noms. J'ai même le témoignage de feu le docteur Christie qui fut pendant vingt ans un des membres les plus respectés de cette Chambre; il était un des adversaires les plus décidés de l'usage de la cigarette chez les jeunes gens.

Je ne vois pas quels arguments on pourrait invoquer en faveur de cette déplorable habitude, bien que je ne doute pas qu'on n'en invoque quelques-uns cette après-midi. Une chose à redouter, c'est l'attitude que vont prendre les journaux sur cette question. Jusqu'à présent la plupart d'entre eux se sont montrés très bien disposés à seconder le mouvement contre l'usage de la cigarette, mais, depuis quelques temps, je vois dans quelques journaux de longs écrits dans lesquels il est dit que les cigarettes sont parfaitement inoffensives ; on va même jusqu'à prétendre qu'elles sont un fortifiant et un stimulant. Il n'y a rien pour indiquer au lecteur que ces écrits sont des réclames payées, probablement par des personnes ayant des intérêts dans le syndicat des tabacs. Un éditeur de journal interrogé à ce sujet, a déclaré que des réclames insérées sous cette forme étaient payées plus cher que les réclames ordinaires.

Je ne dois pas oublier de mentionner sir William Hingston, de Montréal, sénateur, qui est un chaud partisan de cette résolution. J'ai encore beaucoup d'autres noms très en évidence, mais je ne veux pas prendre trop de temps.

Je vais citer maintenant quelques chiffres extraits des rapports officiels du ministère du Revenu de l'intérieur. En 1898, il s'est fabriqué au Canada 80,562,817 cigarettes qui ont été livrées à la consommation; en 1899, il y en a eu 101,143,328, et en 1900, 116,061,522.

Signalons maintenant au directeur général des Postes les mesures prises par les autorités postales de Chicago :

A une conférence entre les chefs de départements, à l'hôtel des postes de Chicago, on a décidé de ne plus employer, à l'avenir, un jeune garçon qui fume la cigarette, ou connu pour avoir été autrefois adonné à cette habitude.

Jusqu'à présent, il était défendu aux jeunes garçons employés dans ce bureau de fumer en travaillant, mais étant convaincus que l'usage du tabac a un effet déprimant, et reconnaissant la nécessité de n'avoir que des employés actifs et intelligents, nous avons décidé d'adopter des restrictions plus sévères.

Des examens auront lieu bientôt et 700 jeunes garçons, concourront pour obtenir de l'emploi à l'hôtel des postes, et ce nouveau règlement ne manquera pas d'avoir un bon effet sur un si grand nombre d'aspirants.

L'article se rapportant aux cigarettes dit : " Nul garçon trop jeune ne sera admis à l'examen, vu qu'on ne veut avoir dans ce service que les mieux doués, physiquement et intellectuellement, et en aucune circonstance, un jeune garçon qui fait usage de cigarettes ne pourra être employé." Le service dont il est ici question est celui des messagers spéciaux pour la livraison à domicile, et ces messagers sont choisis parmi ceux qui subissent cet examen.

Il ne me reste plus qu'un fait à soumettre à la considération de la Chambre, mais il est si étonnant que plusieurs hésiteraient peut-être avant d'y croire, s'il n'était appuyé sur une aussi bonne autorité. Quand j'aurai cité le nom de cette autorité, on n'aura plus de doute sur l'authenticité du fait qu'il rapporte.

Une révélation plus qu'étonnante a été faite au parlement anglais sur les causes qui ont amené la victoire des Etats-Unis sur l'Espagne.

Pourquoi les Etats-Unis ont-ils vaincu l'Espagne ? C'est sir Brampton Gordon, dit la " Westminster Gazette ", qui dans son discours sur le bill des finances, s'est chargé de répondre à cette question : " Il est impossible de s'exagérer les effets pernicieux de l'habitude qui tend à se répandre parmi les jeunes garçons, de fumer des cigarettes de qualités inférieures. Il n'y a pas de doute que cette coutume a causé la dégénérescence physique de la nouvelle génération et on en peut trouver les effets dans le lamentable échec de l'Espagne dans sa guerre avec les Etats-Unis.

Je ne crois pas nécessaire d'en dire davantage. J'ai exposé les faits et je n'ai aucun doute que beaucoup de députés des deux partis voteront en faveur de cette résolution et auront lieu de se féliciter d'avoir contribué par leur vote à faire disparaître cette malheureuse habitude parmi la jeunesse de ce pays. Je cède la parole à mon collègue l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) qui a bien voulu appuyer ma résolution.

M. R. HOLMES (Huron-ouest) : En me levant pour appuyer cette résolution, M. l'Orateur, je désire signaler à votre attention et à celle de la Chambre certains faits qui se rapportent à la question, et je m'efforcerai de compléter, autant que possible, les renseignements que vient de nous fournir l'honorable député de la division Saint-Laurent, à Montréal (M. Bickerdike).

Il me paraît généralement admis que nous nous occupons en ce moment à extirper un mal qui va grandissant. On entend dire de tous côtés qu'il faut enrayer le fléau si c'est possible, mais la solution du problème semble impossible à trouver. Les différentes législatures provinciales ont constaté le mal et ont apporté des restrictions à la vente et à la consommation des cigarettes, pour les personnes d'un certain âge, mais ces lois n'ont pas toute l'efficacité que l'on désirerait parce qu'elles ne prohibent pas suffisamment l'usage des cigarettes. On a donc compris la nécessité d'une loi plus sévère pour mettre fin à la contagion. L'auteur de la résolution a expliqué clairement que notre but est d'arriver jusqu'aux jeunes, autant qu'il est possible, par une loi, et d'atteindre des personnes n n encore majeures, qui n'ont pas atteint leur plein développement physique et chez lesquelles l'usage de la cigarette se fait plus gravement sentir que chez les personnes plus âgées. A ce propos il ne faut pas oublier qu'on ne peut atteindre les jeunes gens qu'en atteignant les vieux. Nous n'avons pas à nous occuper des adultes qui fument la cigarette ou font usage de tabac sous une forme quelconque.

L'honorable député de Saint-Laurent a cité des chiffres extraits des rapports du ministère du Revenu de l'intérieur pour faire voir l'augmentation qui s'est produite dans la consommation des cigarettes. Permettez-moi d'insister davantage sur ce point pour faire mieux saisir l'étendue du mal. On a vu qu'en 1900, 116,000,000 de cigarettes avaient été livrées à la consommation au Canada ; en 1901, ce chiffre avait atteint 121,000,000, et pour 1902, nous avons la quantité énorme de 134,000,000. Outre cela, nous voyons par les tableaux du commerce et de la navigation, qu'en 1901, 4,000,000 de cigarettes étrangères ont été importées dans le pays et qu'en 1902, cette importation s'élevait à près de 8,000,000. Cela prouve d'une manière concluante que l'usage de la cigarette se répand avec une rapidité alarmante.

Une VOIX : La population a augmenté.

M. HOLMES : Oui, mais pas aussi rapidement. Il est impossible de dire quelle proportion de cette quantité totale est consommée par des adultes, et quelle proportion, par des enfants ; mais l'observateur le plus superficiel, même dans les rues d'Ottawa, peut constater qu'un très grand nombre d'enfants fument la cigarette et ce qui est vrai pour Ottawa, l'est également pour le reste du Canada.

Pour continuer la démonstration commencée par l'honorable député de Saint-Laurent, je citerai certains témoignages qu'il a passés sous silence. Il n'est pas nécessaire d'avoir recours aux témoignages des hommes de l'art pour établir les effets pernicieux de la cigarette sur les enfants, mais je me suis fait un devoir de consulter un grand nombre de médecins, à Ottawa et ailleurs, et tous ont été d'accord pour déclarer que cette funeste habitude entraîne la ruine physique et morale des enfants, en ce qu'elle atrophie les facultés et gêne le développement normal des organes.

Si nous établissons que l'usage de la cigarette est délétère, nous aurons démontré que le parlement a le droit et le devoir d'apporter un remède au mal, parce que cette Chambre est la gardienne de la santé et du bien-être du peuple et que c'est elle qui doit enrayer ou faire disparaître les dangers qui le menacent.

Je suis d'opinion que ce fléau prend de jour en jour de plus grandes proportions et à l'appui de cette prétention je citerai le témoignage du docteur Clinton, du bureau d'éducation de San Francisco qui a fait une enquête spéciale sur les effets de la cigarette sur les élèves des écoles de cette ville. Voici ce qu'il dit :

On a beaucoup écrit sur les ravages causés par cette funeste habitude, mais on ne connaît pas la moitié de la vérité ; je dis délibérément et de sang froid que je suis convaincu qu'il est aussi pernicieux de fumer la cigarette que de fumer de l'opium. La cigarette cause chez les enfants la consomption, la dilatation du cœur et la folie. Je n'exagère rien, je constate une chose que connaissent tous les instituteurs et tous les médecins.

Mon honorable ami a mentionné le nom du Dr Christie qui a longtemps fait partie de la députation et que nous avons le plaisir de voir remplacé ici par son fils. Voici ce qu'il disait sur cette question :

Je crois que c'est l'opinion presque unanime de tous les médecins que l'usage de la cigarette est excessivement pernicieux chez les jeunes, et cet abus devrait être dénoncé sans miséricorde par tous ceux qui s'intéressent au sort de l'humanité.

Le docteur Stewart, qui est à la tête de l'Université McGill, de Montréal, et le docteur Blackader, de l'hôpital général de Montréal, condamnent tous deux l'usage de la cigarette chez les enfants.

Le docteur Broughton, de l'Institut Leslie E. Keely, dit :

L'usage de la cigarette conduit plus de jeunes gens à la passion de l'opium que les remèdes brevetés. Soixante pour 100 des patients du sexe masculin, traités à Dwight, comme victime de l'opium, de la morphine ou de la cocaïne, sont des fumeurs de cigarettes.

Le docteur Torrence, surintendant de la maison de correction de l'Etat de l'Illinois, dit :

Je suis convaincu que la cigarette conduit plus d'enfants au crime que les cabarets. Sur 278 enfants que nous avons ici, 256 qui fument la cigarette.

M. Samuel Grigg, que beaucoup d'entre ceux qui viennent de l'ouest d'Ontario connaissent comme l'ancien propriétaire de la maison Grigg à London, et qui s'occupe actuellement de missions, dit ce qui suit dans une lettre que les journaux ont publié ces jours derniers:

Au cours de mon existence, j'ai vu beaucoup de jeunes gens qui fumaient la cigarette aller échouer au pénitencier ; perverties dans leur jeunesse, ils sont devenus criminels dans l'âge mûr, et leur nom a été mêlé à des félonies de toute sorte. Après une expérience de 32 ans dans le trafic des liqueurs, je déclare sincèrement que l'abus de la cigarette menace de devenir un fléau pire que celui dont nous sommes redevables à l'abus des liqueurs.

Ceux qui connaissent M. Grigg admettront avec moi qu'il est en état de parler avec connaissance de cause sur cette question.

M. HOLMES.

M. Ferrier, surintendant de l'école industrielle de Mimico, considère l'usage de la cigarette chez les enfants comme la plus funeste habitude du temps présent, et il lui attribue la commission de nombreux crimes. Il dit que les enfants qui se livrent à cette passion sont engagés dans une voie qui conduit au crime.

Sir Brampton Gordon, dans un discours récent prononcé à la Chambre des communes d'Angleterre, va jusqu'à attribuer à l'usage de la cigarette la décadence du soldat français et du soldat espagnol dont nous avons eu la preuve dans les dernières guerres.

Le News, de Chicago, dit :

Une foule de jeunes garçons sont aujourd'hui dans les asiles, par suite de l'abus de la cigarette, et un bien plus grand nombre en meurent.

Beaucoup de grands établissements aux Etats-Unis et au Canada annoncent qu'ils ne prendront pas à leur emploi de jeunes gens au-dessous de 21 ans qui fument la cigarette.

On m'informe que le conseil municipal de London, Ont., et la commission scolaire de cette ville ont adopté des résolutions à une assemblée tenue récemment, pour demander de prohiber la vente des cigarettes.

Je crois, M. l'Orateur, que nous en avons dit suffisamment pour prouver que l'usage de la cigarette est très préjudiciable à la santé des jeunes garçons. Il est permis de différer d'opinion sur des questions politiques; chacun peut avoir sa manière de voir sur les questions religieuses; nous pouvons ne pas nous entendre sur une infinité de sujets, mais il me semble que nous devons être tous d'accord pour reconnaître les funestes effets de l'usage de la cigarette chez les enfants.

Il n'est pas ici question des adultes, mais des jeunes uniquement. L'honorable député de la division Saint-Laurent, à Montréal, a donné la liste des différents Etats de l'Union américaine qui ont adopté des lois pour restreindre, interdire ou réglementer la vente des cigarettes. Ces lois, si elles sont rigoureusement appliquées ne pourront manquer d'avoir un excellent effet. J'ai ici la copie d'un bill qui a été présenté tout récemment devant la législature de l'Etat de l'Illinois, sur cette même question, mais comme j'ignore s'il a été adopté ou non, je n'en parlerai pas davantage.

On a quelquefois prétendu qu'il n'appartient pas à l'Etat de légiférer sur les questions de cette nature, mais comme preuve du contraire, nous n'avons qu'à regarder ce qui se passe chez nos voisins. Le congrès américain, en vertu de la loi Gillet-Lodge, interdit aux citoyens des Etats-Unis la vente de l'opium et des liqueurs dans toutes les îles du Pacifique, non pourvues d'une forme de gouvernement civilisé.

Hier, nous avons consacré un temps assez considérable—et je considère qu'il a été bien employé, puisqu'il nous a valu

plusieurs beaux discours—à discuter une résolution tendant à remédier aux griefs dont souffre l'Irlande ; il me semble que nous pourrions aujourd'hui consacrer quelque temps à faire cesser un mal dont souffre le Canada.

On m'objectera peut-être qu'une loi de cette nature porterait atteinte à la liberté individuelle. Je l'admets, mais je dis que ce n'est pas un argument suffisant, car les faits que je viens de citer démontrent qu'aux Etats-Unis, on restreint souvent la liberté individuelle par des lois.

Je pourrais aussi citer des lois qui sont dans nos propres statuts et qui ne sont rien autre chose qu'une restriction de la liberté individuelle. Nous avons des lois de cette nature au sujet de l'assainissement et de la salubrité publique. On porte atteinte à la liberté individuelle en ne permettant pas à un citoyen de disposer de ses biens comme il l'entend. On édicte tous les jours des lois restrictives pour le bien du plus grand nombre et il ne vient à l'idée de personne de s'en plaindre.

Nous avons une loi qui défend l'importation et la fabrication de l'oléomargarine au Canada. On pourrait objecter qu'elle porte atteinte à la liberté du citoyen et ce serait vrai, mais elle le fait pour le plus grand bien du plus grand nombre. Nous avons aussi une loi qui interdit le port d'armes à feu. Un homme peut prétendre qu'il a le droit de porter des armes à feu pour se défendre, mais dans l'intérêt du public en général, la loi décrète qu'il n'en pourra porter que dans certaines circonstances, expressément indiquées. Une autre de nos lois ne permet l'entrée du pays aux économes et industrieux Chinois qu'à des conditions très onéreuses et, ces jours derniers, nous avons vu un projet destiné à rendre ces conditions plus onéreuses encore.

Dans une infinité de cas, la loi porte atteinte à la liberté individuelle. S'il nous arrive des immigrants peu désirables la loi nous permet de les renvoyer dans leur propre pays et, bien souvent, cela les expose à de graves inconvénients.

Cependant, en parfaite connaissance de cause, et je dirai même par une complicité tacite nous tolérons un fléau qui fait plus pour ruiner et corrompre la jeunesse de ce pays, que tout ce que je pourrais imaginer.

On pourrait nous objecter et on nous objectera peut-être que pour apporter un remède efficace à l'usage des cigarettes, il faudrait aussi défendre l'usage du tabac, parce que les jeunes garçons fabriqueront leurs propres cigarettes et le mal sera tout aussi grand et aussi répandu que sous le régime de la libre fabrication et de la libre importation.

Je partage l'opinion qu'un homme d'Etat respecté exprimait ainsi: Nous devons rendre aussi facile que possible la pratique du bien, et, dans toute la mesure de nos forces, empêcher ce qui est mal. Nous savons parfaitement qu'en éloignant le plus possible la source de la tentation, l'usage de la cigarette ne serait pas aussi générale qu'il l'est à présent. Je suis prêt à reconnaître que la mise en vigueur de la loi présentera certaines difficultés, car les enfants pourront toujours se fabriquer les cigarettes dont ils voudront se servir. Cependant, même en supposant cela, le mal ne pourrait être comparé à celui qui existe actuellement. Sans vouloir abuser de la patience de la Chambre, je désire parler d'une affaire d'un caractère un peu particulier, peut-être, que l'attention de la Chambre a été appelée sur cette question. J'ai remarqué, et c'est aussi le cas d'un certain nombre de mes amis, que si quelques-unes de ces dames qui nous demandent d'adopter cette loi, restaient chez elles pour accomplir leurs devoirs domestiques, elles ne gaspilleraient pas leur temps comme elles le font maintenant.

Une VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. HOLMES : Un membre de cette Chambre crie: Ecoutez, écoutez, d'une façon un peu ironique, je suppose. Il peut arriver, ou le contraire peut être vrai, que ces dames très estimables soient plus à leur place dans leurs foyers. Mais on reconnaîtra avec moi, je crois, que, lorsque nos femmes veulent sacrifier leur propre bien-être au salut des jeunes gens du Canada, lorsqu'elles sont prêtes à faire tout en leur pouvoir pour mettre fin à l'abus désastreux et démoralisateur de la cigarette chez nos garçons, lorsqu'elles veulent négliger leurs propres intérêts et s'exposer à des rebuffades de toutes sortes, à seule fin de relever le niveau intellectuel et physique de nos enfants, elles méritent le plus grand respect et la plus grande considération; c'est ce que je désire exprimer hautement. Notre but, en effet, est

To bless, not blight
Our fellows who shall follow
In earth's strife
The standard we shall raise
Of wrong or right.

Pour toutes les raisons que j'ai énumérées brièvement, et pour beaucoup d'autres que je pourrais apporter dans le même sens, je suis réellement heureux de pouvoir appuyer la résolution qui nous est maintenant soumise. Je n'ai pas la prétention d'espérer que tous les membres de cette Chambre seront convaincus par mon éloquence ou par les arguments apportés par mon honorable ami de Montréal (M. Bickerdike), au point d'approuver cette motion à l'unanimité. J'espère, toutefois, qu'il se trouve ici des personnes assez indépendantes pour ne pas avoir peur de protéger la jeunesse de ce pays, en faisant tous les efforts possibles en faveur de l'adoption d'une loi qui mettra fin à un mal qui contribue autant à miner les fondements mêmes de notre société, et dont on ressentira les effets avant longtemps. On nous dit très souvent que nous ne légi-

férons pas pour aujourd'hui seulement mais pour demain, non pour le présent, mais pour l'avenir, et cela pour le plus grand bien de notre population et de l'humanité en général. Je crois que, si je m'adressais aux membres de cette Chambre pour connaître leur opinion individuelle, tous reconnaîtraient avec moi que ce mal doit être enrayé, si l'on veut protéger l'avenir de la société. Le moyen proposé est un pas de fait dans cette voie. Atteindra-t-il le but que nous avons en vue? Je l'ignore. Je crois, cependant, que si cette mesure devenait loi, que si l'on s'efforçait de la mettre en vigueur d'une manière raisonnable, elle produirait au sein de la génération qui grandit, toute une révolution qui sera à l'avantage de l'univers en général. Pour toutes ces raisons, il me fait grandement plaisir d'appuyer cette motion.

M. SAMUEL BARKER (Hamilon): Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, d'occuper le temps de la Chambre à discuter les différentes questions mises de l'avant par l'auteur de cette résolution et par l'honorable député qui l'a appuyée. Je dirai donc, sans autre préambule, que je suis en faveur de tout ce que contiennent les trois premiers paragraphes de cette proposition. A mon avis, on ne saurait employer de termes trop énergiques pour dépeindre le mal qu'on veut faire disparaître par cette motion. Ceux qui, comme moi, vivent dans les cités ou les villes d'Ontario, n'ont pu s'empêcher de remarquer que des enfants, à peine âgés de 10 ans, fument la cigarette continuellement. Je sais que ce mal existe sur une grande échelle, et qu'il fait des progrès tous les jours. Nul doute que cette calamité ne soit surtout due au fait qu'on peut facilement se procurer, pour un prix modique, le tabac mis en cigarettes. Cela permet aux jeunes gens d'acheter des cigarettes, alors qu'ils ne pourraient se munir de cigares ou de tabac sous une autre forme. Il me semble donc que l'abus de la cigarette, spécialement chez les enfants, constitue un mal qu'il faut étudier et dont on doit s'occuper particulièrement.

J'avoue éprouver des doutes sur l'efficacité de la réforme proposée par cette résolution. Pourtant, si l'on considère que, depuis quelques années, on a essayé dans Ontario, divers moyens tels que, par exemple, la prohibition de la vente des cigarettes à des enfants n'ayant pas atteint un certain âge, et que tous ces efforts n'ont servi à rien, on en arrive naturellement à la conclusion qu'il faut essayer le remède proposé par la motion maintenant soumise à la Chambre, ou bien qu'il vaut autant se tenir tranquille et laisser le mal se propager. Quant à moi, je ne veux enlever à personne la liberté d'user du tabac. Je ne fume pas moi-même, et il me ferait peine, je le dis en toute sincérité, de forcer les autres de suivre mon exemple. Cependant, vu le mal considérable qui existe certainement chez les jeunes gens de ce pays, et même, si mes renseignements sont exacts, parmi certaines jeunes filles qui fument la cigarette, je me demande si les hommes faits ne devraient pas se contenter d'user du tabac sous d'autres formes, et s'ils ne devraient pas abandonner complètement l'usage de la cigarette, pour le plus grand bien de la jeunesse du Canada. Tout en entretenant certains doutes sur l'efficacité du remède proposé, je ne puis oublier que tous les efforts tentés par la législature d'Ontario n'ont eu aucun résultat pratique ; c'est pour cela que je vais appuyer la motion de l'honorable représentant de la division Saint-Laurent, de Montréal, en attendant qu'on propose au mal dont on se plaint, un remède qui semblera plus efficace.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): L'abus de la cigarette, dans Ontario et au Canada, ne date pas de bien longtemps. A mon avis, il ne faut pas remonter à plus de vingt ans en arrière, pour retracer cette habitude. Les proportions que cette dernière a prises, jusqu'à présent, peuvent nous donner une idée de l'étendue qu'aura atteint ce mal dans quelques années. Je n'aime pas, pour ma part, à moins de nécessité absolue, recourir à cette mesure violente qu'on appelle prohibition. Cependant, en constatant combien l'abus néfaste de la cigarette s'est propagé dans notre pays, en voyant que les mesures déjà adoptées n'ont pas produit le moindre effet appréciable, je crois que nous nous trouvons en face de ce dilemme: Ne voulant pas de prohibition dans ce cas, quel autre remède efficace pouvons-nous suggérer? Je dois avouer que je n'ai pas étudié cette question sur toutes ses faces ; n'empêche, toutefois, que je m'en sois occupé quelque peu, dans le désir de rendre service à la jeunesse de ce pays. C'est pour cela que je ne vois aucune autre alternative que celle d'adopter cette motion, si nous désirons réellement mettre fin à ce mal si répandu. D'ordinaire, dans cette Chambre, nous représentons les électeurs libres et indépendants du Canada. Aujourd'hui, cependant, il me semble que le mandat que nous avons reçu revêt un caractère plus relevé encore. En appuyant cette motion, nous voulons protéger nos familles et nous représentons toute une classe de femmes nobles et dévouées qui, bien que n'ayant pas le pouvoir d'élever la voix dans ce parlement, s'efforcent de faire quelque chose pour la protection des jeunes gens et même, dans certains cas, des jeunes filles de ce pays. Nous pouvons donc dire que nous sommes ici les mandataires de celles qui, individuellement, et, je suppose, collectivement, sont désignées comme formant la meilleure partie du genre humain. Je constate avec plaisir que la Chambre se montre, en général, favorable à cette résolution. J'ignore si cette dernière sera adoptée à l'unanimité, ce que je désirerais ardemment ; mais nous nous occupons, aujour-

d'hui, d'une question intéressant avant tout la morale publique et dont la solution, plus que toute autre matière d'une nature financière, fera connaître ce qu'on peut attendre de ce pays. Quant à moi, je serais heureux si la Chambre, oubliant pour un moment toutes les questions qui nous divisent quelquefois, ne se contentait point de voter à l'unanimité cette loi, mais affirmait pratiquement et d'une façon non équivoque l'opinion que les représentants du pays entretiennent sur cette question.

M. T. G. RODDICK (Division Saint-Antoine de Montréal) : Bien loin de moi, M. l'Orateur, l'idée de m'étendre longuement sur le sujet dont la Chambre est saisie, car je ne m'attendais pas que cette question serait débattue aujourd'hui. Autrement, j'aurais préparé des statistiques et fait des recherches qui auraient pu servir à la Chambre. Nous devons certainement de la reconnaissance à mon honorable collègue, le représentant de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdicke), qui a soulevé ici, et d'une façon très habile, ce sujet important. Je concours pleinement dans tout ce qu'ont dit l'auteur de cette résolution et l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) qui l'a appuyée. Je crains, toutefois, que leurs espérances ne soient déçues.

A mon avis, ils me semblent aller trop loin, quand ils nous demandent de prohiber l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes au Canada. Pourquoi ne pas suivre l'exemple des Communes anglaises qui se trouvent encore à discuter une proposition de loi se rapportant à la question qui nous occupe? Pour ma part, je crois que cela vaudrait mieux. J'ai ici le dernier numéro du British Medical Journal, et j'y trouve un article se rapportant à la réforme dont je viens de parler; cela pourrait intéresser la Chambre de connaître ce que les députés anglais se proposent de faire dans cette circonstance. Je cite la gazette en question:

La ligue contre l'abus du tabac et de la nicotine en Angleterre propose le bill suivant :

Personne n'ayant atteint l'âge de seize ans, ne pourra fumer ou se servir de tabac, sous quelque forme que ce soit ; et quiconque enfreindra cette loi pourra être condamné à une amende n'excédant pas dix schellings, pour chaque offense. Personne ne pourra fournir ou donner de tabac, sous quelque forme que ce soit, à un individu n'ayant pas atteint l'âge de seize ans, et quiconque contreviendra à cette loi, sera passible, pour la première offense, d'une amende n'excédant pas vingt schellings, et, en cas de récidive, telle personne sera condamnée à une amende n'excédant pas quarante schellings. En outre, le permis que pourrait avoir obtenu telle personne, pour la vente du tabac, lui sera retranché, si elle se rend coupable d'une troisième offense, et elle ne pourra obtenir un permis nouveau qu'après cinq ans de la date du jugement.

Il serait peut-être avantageux pour nous d'adopter une mesure semblable; cependant, quant à moi, je porterais à dix-sept ans au lieu de seize, la limite d'âge. En effet, jusqu'à dix-sept ans, l'adolescent se développe et c'est au cours de cette période de croissance que l'usage du tabac lui devient désastreux. Comme médecins, nous ne pouvons déclarer que le tabac est préjudiciable au jeune homme qui n'en fait usage qu'après avoir atteint l'âge de dix-sept ans. Nous savons, en effet, que si un garçon a atteint l'âge de dix-sept ou de dix-huit ans, sans avoir fait usage de tabac, il est à présumer qu'il ne contractera pas cette habitude plus tard. Mais il ne faut pas oublier le but que nous avons en vue. Je concours pleinement dans tout ce que vient de dire mon honorable ami sur ce sujet. On ne saurait se faire une idée trop exagérée du mal causé au système nerveux, surtout, par l'usage du tabac chez les enfants qui n'ont pas atteint l'âge de dix-sept ou de dix-huit ans. Ces ravages ont été constatés chez les garçons qui fréquentent les écoles. C'est ainsi qu'à l'université de Yale—et je cite ce fait comme exemple—on a établi une comparaison, durant huit années consécutives, entre les élèves qui fumaient et ceux qui s'abstenaient de faire usage de tabac. L'expérience a démontré que ces derniers ont surpassé les fidèles du tabac de 240 pour cent en pesanteur, de 37 pour cent en grandeur, de 42 pour cent en grosseur et de 8·36 de pouces cube en développement de la poitrine. D'autres expériences très sérieuses ont démontré que l'usage du tabac avait un effet accentué sur l'esprit des jeunes gens. C'est ainsi qu'un professeur a observé, pendant plusieurs mois, la différence qui existait entre vingt enfants qui s'abstenaient de tabac, et vingt autres garçons qui fumaient la cigarette. Ces adolescents étaient âgés de 10 à 17 ans, de plus de 14 ans pour la plupart. Douze fumaient depuis plus d'un an, et les huit autres avaient contracté cette habitude depuis plusieurs anées. Tous fumaient la cigarette, mais quelques-uns fumaient la pipe et le cigare à l'occasion. Voici ce qu'on a constaté chez les fumeurs. Douze avaient presque perdu la mémoire, dix surtout manquaient presque complètement de cette faculté. Quatre autres avaient une mémoire assez heureuse, mais aucun ne jouissait pleinement de cette afculté.

Douze de ces enfants avaient un physique délabré, et six autres étaient sujets à des vomissements ; c'étaient des ruines physiques. Les huit autres avaient une santé passable, mais pas un d'entre eux ne jouissait d'une excellente santé. Ce sont là des faits remarquables que des médecins et d'autres personnes qui ont observé ces enfants, ont constatés d'une manière irréfutable. Je reconnais que si l'on fixait à dix-sept ou à dix-huit ans la limite de l'âge où il serait permis aux garçons de fumer ; nous atteindrions le but que nous devons avoir en vue. Et il est admis qu'un jeune homme ayant passé l'âge de croissance, peut fumer la cigarette sans nuire énormément à sa santé. Une cigarette bien faite est une des meilleures formes sous lesquelles

on puisse user du tabac, je suis obligé de l'avouer, parce que le fait est bien reconnu et démontré. Je n'ai rien de plus à ajouter. J'appuierai cette proposition avec un plaisir réel, mais j'espère que lorsqu'on préparera un bill basé sur cette résolution, celui-ci contiendra les modifications dont je viens de parler.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Je reconnais, avec l'honorable député de la division Saint-Antoine, de Montréal, que si nous pouvions modifier cette résolution, il faudrait faire en sorte qu'elle répondît aux vues de tous les membres du parlement. Je partage pleinement certaines opinions qu'on a avancées à l'appui de cette motion. Personne ne peut nier que l'usage des cigarettes soit la cause de maladies physiques et morales très sérieuses ; ce fait est surabondamment démontré. Nous savons tous que cette habitude nuit à la santé, au développement physique des jeunes gens dont elle affaiblit en outre l'intelligence. Elle constitue donc un mal social et national. Telle est, je crois, l'opinion unanime de cette Chambre. Je désire, cependant, vous faire remarquer, M. l'Orateur, que nous ne pouvons amender cette proposition dans le sens indiqué par l'honorable député qui m'a précédé. Nous devons accepter cette motion telle qu'elle est et prohiber la fabrication, la vente et l'importation des cigarettes. Cette question est très sérieuse, surtout pour ceux des députés qui ont des enfants. Je ne crois pas qu'on puisse exagérer les effets désastreux de la cigarette chez l'enfant qui se développe. Tous les jours, nous reconnaissons les jeunes garçons qui fument la cigarette, en voyant sur leur visage le signe mortel de cette habitude ; et c'est à bon droit, qu'on a dit des cigarettes qu'elles étaient les clous du cercueil qui devra contenir les restes de la jeunesse de ce pays. Bien que je reconnaisse l'exactitude de tout ce qu'on a dit au sujet des effets terribles de l'abus de la cigarette, et bien que je désire autant que n'importe qui, enrayer ce mal chez les jeunes garçons et les jeunes filles du Canada, je crois, cependant, que ce parlement n'est pas l'endroit convenable pour discuter ce sujet qui est plutôt du ressort des législatures provinciales. Le chapitre 119 des Statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse, stipule ce qui suit—et je veux appeler l'attention de la Chambre sur la sévérité de cette disposition :

1. Toute personne qui vend, donne ou permet de vendre et de donner des cigares, des cigarettes, du tabac à fumer, à chiquer ou à priser, ou toute autre espèce de tabac ou d'opium pouvant être fumé, à une personne quelconque, quand elle croit raisonnablement que cette dernière n'a pas atteint l'âge de seize ans, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt dollars ; à défaut du paiement de telle amende, elle pourra être condamnée à un emprisonnement n'excédant pas trente jours.

2. Toute personne qui——

(a) Accepte de l'argent ou d'autres valeurs pour agir comme agent de toute autre personne n'ayant pas atteint l'âge de seize ans, dans le but de procurer à celle-ci des cigares, des cigarettes, du tabac à fumer, à chiquer ou à priser ou toute autre espèce de tabac et d'opium à fumer ou à chiquer, ou qui

(b) Fournit à toute personne âgée de moins de seize ans des cigares, des cigarettes, du tabac à fumer ou à chiquer, ou toute autre sorte de tabac et d'opium à fumer ou à chiquer, sous la promesse de recevoir de l'argent ou d'autres valeurs, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt dollars et à défaut de paiement, à un emprisonnement dont la durée n'excédera pas trente jours.

Et notre statut va encore plus loin, car il s'applique à l'enfant lui-même qui achète des cigarettes. En effet, voici ce qu'on lit au paragraphe 3 de la loi que je viens de citer :

Toute personne n'ayant pas atteint l'âge de seize ans qui a en sa possession, ou qui fume des cigares, des cigarettes, du tabac à fumer, à chiquer ou à priser, ou toute autre espèce de tabac et d'opium, sera passible d'une amende n'excédant pas cinq dollars, ou, à défaut de paiement, d'un emprisonement dont la durée ne dépassera pas sept jours.

C'est la loi que nous trouvons dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse. Cependant nous devons constater que cette législation n'est pas mise en vigueur aujourd'hui.

M. HOLMES : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. LOGAN : Sans doute.

M. HOLMES : La province de la Nouvelle-Ecosse ou toute autre province a-t-elle le pouvoir de prohiber la fabrication ou l'importation des cigarettes ?

M. LOGAN : Elle n'a pas le pouvoir de défendre complètement la vente des cigarettes. Mon honorable ami de Huron (M. Holmes) voudrait que la mesure qui nous est présentée, ne s'appliquât qu'aux jeunes garçons. L'auteur de cette résolution (M. Bickerdike) nous dit qu'un homme ayant atteint l'âge mûr peut agir à sa guise et que cette motion ne peut s'appliquer à ce dernier ; tout ce qu'il veut, c'est de réglementer le commerce des cigarettes. Si cette loi ne doit pas s'appliquer aux personnes qui ont atteint l'âge mûr, ce que nous pouvons faire de mieux pour atteindre la fin que nous avons eu vue, c'est de réglementer la vente de cigarettes. Voilà ce qu'on a voulu faire dans la Nouvelle-Ecosse. Toutefois, depuis dix ans que cette loi se trouve dans nos statuts, elle n'est pas mise en vigueur aujourd'hui. J'aimerais mieux qu'un de mes enfants fumât la cigarette que de lui voir perdre le respect des lois de son pays. En multipliant les lois de ce genre, nous augmenterons le nombre des statuts qui ne sont pas respectés et dont on se moque tous les jours, et même plusieurs fois par jour. On me dit que la province de Québec a adopté des lois très sévères concernant ces abus. Mais parlons d'Ontario. Le

chap. 261 des statuts de cette province stipule ce qui suit :

Toute personne qui, soit directement, soit indirectement, vend, donne ou fournit à un enfant mineur n'ayant pas atteint l'âge de dix-huit ans, des cigarettes, des cigares ou toute autre sorte de tabac, et qui sera trouvée coupable de cette offense, par un juge de paix, sera passible d'une amende de $10 au moins, ou de $50 au plus, y compris ou non le coût des frais de procédure, ou d'un emprisonnement aux travaux forcés, ou non, pour une durée n'excédant pas trente jours, et le magistrat pourra à sa discrétion imposer l'amende et l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, avec ou sans frais.

Pourquoi aurait-on besoin d'une autre loi que celle-là dans Ontario ? Comment mon honorable ami de Huron-ouest peut-il demander une législation plus sévère que celle contenue dans le chapitre 261 des statuts de cette province, qui impose non seulement une amende ou l'emprisonnement, mais encore ces deux peines réunies, en y ajoutant les travaux forcés ? Cette loi stipule encore :

Au cas où une personne ayant été condamnée à l'amende avec ou sans frais, n'acquittera pas cette dette, le juge pourra envoyer cette personne à la prison commune pour y être détenue durant trente jours, à moins qu'elle n'acquitte plus tôt l'amende et les frais.

Dans un paragraphe qui concerne l'application plus facile de cette loi, je trouve ce qui suit :

Toute personne qui semble au magistrat ne pas être âgée de dix-huit ans, sera sensée avoir cet âge, à moins qu'elle n'établisse par témoins qu'elle dépasse cet âge.

L'avantage de la preuve se trouve donc en faveur du plaignant. Je crois, à l'instar d'autres députés qui ont parlé cet après midi, que nous devons beaucoup de reconnaissance à cette classe de femmes d'élite qui travaillent à purifier les mœurs des garçons et des filles du Canada. Je ne veux pas leur reprocher le travail qu'elles s'imposent. Parlant en mon nom seul, je dis qu'elles et moi nous travaillons à atteindre le même but, mais que, à mon avis, elles se trompent quant aux moyens à employer. Nous devrions nous efforcer de restreindre le commerce des cigarettes, en restreignant la vente de ce produit aux enfants mineurs. En cherchant à empêcher l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes en Canada, nous voulons insérer dans nos statuts une loi qui deviendra lettre morte, et qui ne servira qu'à encourager les gens à manquer de ce respect que tous les habitants de ce pays devraient avoir pour une législation semblable. Je ne veux pas abuser plus longtemps de la patience de la Chambre. Je répéterai, qu'à mon avis la cigarette est dangereuse pour nos enfants, qu'elle les empoisonne et qu'on n'en devrait pas permettre la vente à nos fils; j'ajouterai que nous avons, dans les statuts de nos différentes provinces, des lois qui prohibent ce commerce et qui rendent passible d'une amende ou même d'un emprisonnement aux travaux forcés, l'homme ou la femme qui vend des cigarettes à nos jeunes garçons.

M. SPROULE : Quelle est la raison qu'invoque l'honorable député pour prétendre que cette motion ne peut être amendée?

M. LOGAN : Je crois que cette matière relève des législatures provinciales et non de ce parlement.

M. SPROULE : Mais les provinces n'ont pas le droit de défendre l'importation ou la fabrication des cigarettes. Il appartient à ce parlement de légiférer sur ce commerce.

Mr. LOGAN : Si l'honorable député désire substituer une autre motion à celle qui nous est maintenant soumise, et dont le but sera d'empêcher la vente des cigarettes à nos enfants, il pourra compter sur mon appui.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Contrairement à l'honorable député qui vient de terminer son discours, je n'ai pas de garçon. On pourrait donc prétendre que je ne suis pas bien intéressé dans la question qui nous occupe. Cependant, je porte beaucoup d'intérêt à la jeunesse du Canada, parce que c'est elle qui remplira plus tard les vides qui se produiront ici, dans les professions libérales, dans la chaire et dans toutes les classes de la société. Je crois donc qu'on doit s'intéresser vivement aux jeunes garçons de nos jours, qu'ils soient ou non nos fils. Il me semble que mon honorable ami (M. Logan) manque grandement de logique dans la circonstance actuelle. Il nous a déclaré qu'il aimerait mieux voir son fils fumer la cigarette, que de constater que son enfant manque de respect envers les lois de notre pays; et il a cité, en la commentant favorablement, la loi qui se trouve dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse, depuis dix ans, et qui, prétend-il, n'est pas mise en vigueur.

La même remarque s'applique à la province d'Ontario : bien que la loi soit inscrite au code des lois provinciales, la jeunesse ne la respecte point. Toutefois, la résolution présentée par l'honorable député diffère de la loi provinciale. Bien que je sois peu versé dans la science du droit, je sais, cependant, que c'est au parlement fédéral qu'est attribué le pouvoir de légiférer sur les questions commerciales. Voilà pourquoi, seul, le parlement a le pouvoir d'établir une loi prohibant la fabrication et l'importation des cigarettes. Si le parlement adopte pareille loi, il faudra qu'on la respecte, puisqu'elle sera appliquée par les ministères des Douanes et de l'Accise. L'importation et la fabrication cessant, force sera bien aux jeunes Canadiens de renoncer à l'usage des cigarettes.

L'honorable député a fait allusion à la prohibition du tabac. La résolution à l'étude ne conclut nullement à la prohibition du tabac, mais elle demande la prohibition

de la fabrication et de la vente ; ce qui, à mon avis, est le seul moyen efficace à prendre pour déraciner ce mal. Les députés, sans distinction de parti, devraient se donner la main, dans l'intérêt même de notre jeunesse canadienne, afin d'établir une loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes au pays. On rendrait ainsi à la jeunesse canadienne un des plus grands services qu'il soit possible de lui rendre.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. l'Orateur. il me semble que la résolution proposée par l'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike), n'est pas acceptable. Telle qu'elle est, elle est bien de la juridiction du parlement fédéral, mais elle n'est pas logique. Elle fait constater d'abord que le fait de fumer des cigarettes est dommageable à la santé des enfants, puis elle demande que l'usage des cigarettes soit prohibé pour tout le monde.

On dit en effet, dans les conclusions de cette résolution :

> Que, pour les motifs qui précèdent, cette Chambre est d'avis que la manière la plus radicale et la plus efficace de remédier à ce mal serait de voter et de mettre en vigueur une loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.

Les conclusions de cette résolution ne sont donc pas justifiées par les prémisses. Les prémisses sont admises de tous ; il est malheureux que les enfants fument des cigarettes. Si l'on veut faire accorder les conclusions avec les prémisses, dans le sens indiqué par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Roddick), la résolution cesse d'appartenir à notre juridiction. Il ne s'agit plus de commerce, mais d'une question de police, ou plutôt de santé.

Depuis de nombreuses années, des lois ont été passées, par plusieurs législatures provinciales, punissant ceux qui vendent des cigarettes aux mineurs. Il me paraît évident que le parlement fédéral ne saurait être appelé à adopter une loi semblable. On dit d'autre part, que ces lois sont inefficaces. Elles doivent l'être en effet, parce que toutes les lois qui restreignent la liberté individuelle sont toujours mal vues du public.

Nous en avons la preuve dans le grand nombre de lois restrictives qui sont inobservées. Ces lois sont presque toujours éludées avec grand soin. Cette même question s'est présentée à propos de la prohibition. On voulait, il y a quelques années, forcer tous les citoyens à ne pas boire des boissons enivrantes afin de protéger un petit nombre qui en font un abus. Ici encore, on demande d'adopter une législation qui aura pour conséquence de priver l'immense majorité des gens d'user d'une chose parfaitement légitime en elle-même.

M. J. BUREAU (Trois-Rivières et Saint-Maurice) : La résolution à l'étude, à mon avis, va trop loin. Tout le monde en convient, cette habitude de la cigarette chez la jeunesse canadienne est un véritable fléau. Pour ma part, je ne sais trop si le mal se restreint à la cigarette fabriquée ou s'il s'étend à celle que les jeunes gens font eux-mêmes. La résolution du député de Montréal (M. Bickerdike) tend à prohiber l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes. Or, si l'on tient à déraciner cette funeste habitude de la cigarette, si en vogue parmi les jeunes garçons, il importerait, à mon avis, d'adopter une proposition qu'un de nos collègues vient d'émettre, c'est-à-dire, défendre législativement l'usage de la cigarette aux garçons âgés de moins de 17 ans.

Le remède suggéré par l'auteur du bill en discussion est-il vraiment le meilleur ? A mon avis, si les jeunes gens étaient obligés d'aller acheter leurs cigarettes au bureau de tabac et les payer cinq ou dix cents le paquet, ils en fumeraient moins que lorsqu'il leur suffit de confectionner eux-mêmes ces cigarettes, en roulant le tabac dans du papier. Mieux vaudrait adopter l'avis émis par le député de Cumberland (M. Logan), en faisant subir au code pénal un amendement déclarant qu'il serait criminel de la part de tout garçon âgé de moins de dix-sept ans de fumer la cigarette. A mon avis, la proposition tendant à prohiber l'importation et la fabrication des cigarettes n'atteindra pas le but visé. Comment réussirait-on ainsi à empêcher l'importation des cigarettes ? La cigarette que les jeunes garçons confectionnent eux-mêmes n'est ni importée, ni fabriquée, ni en vente chez le marchand. On devrait donc amender la résolution de façon à atteindre le but visé par d'autres moyens qu'une prohibition générale, qui, à mon sens, ne ferait qu'empirer la situation. Nous savons par expérience les résultats qu'a donnés la prohibition des liqueurs alcooliques. Dans la province de Québec, il y a une loi qui défend de vendre des boissons alcooliques aux jeunes gens âgés de moins de 18 ans, et c'est un crime de la part de l'hôtelier de vendre de ces boissons à un mineur. Pourquoi le parlement ne porterait-il pas une loi semblable relativement aux cigarettes, si l'on tient sérieusement à déraciner ce mal.

M. C. B. HEYD (Brant-sud) : Je désire apprendre de quelqu'un qui a étudié la question si les effets pernicieux de la cigarette proviennent du tabac qui entre dans sa fabrication ou des ingrédients qu'on ajoute afin de rendre la cigarette plus attrayante. Si ces effets ont pour cause les ingrédients, et non le tabac, ne pourrions-nous pas atteindre le but que nous poursuivons, en prohibant l'importation, la fabrication et l'usage des cigarettes dont le papier contient de la drogue?

M. A. BRODER (Dundas) : Cette question se résume à fort peu de choses. Nous ne

voulons pas avoir dans chaque village un analyste pour nous dire si le tabac qui entre dans la fabrication d'une cigarette est pur ou falsifié. Peu importe au fumeur d'habitude que la cigarette soit défendue ; règle générale, il ne la fume pas. Je crois qu'il est indiscutable que l'usage de la cigarette est nuisible aux jeunes garçons. Je me demande s'il y a dans cette enceinte un seul député qui n'ait pas vu dans chaque village des petits garçons de 10 à 14 ans, fumant la cigarette, le soir, dans la rue. Dans Ontario, nous avons une loi dont les dispositions sont éludées ; le majeur de 18 ans achète les cigarettes qu'il donne ensuite aux plus jeunes. Le marchand vend les cigarettes au jeune garçon plus âgé sans tomber sous le coup de la loi ; l'acheteur sort dans la rue et partage son acquisition avec les plus jeunes qui, peut-être, lui ont fourni l'argent qui a servi à acheter les cigarettes. Il y a aussi l'enfant bien élevé à la maison que ses parents cherchent à détourner de cette mauvaise habitude ; il rencontre dans la rue un camarade dont l'éducation domestique est moins soignée et qui lui donne une cigarette. Ceci arrive partout.

Maintenant, si les adultes sont soumis à des désagréments, demandons-nous si c'est trop exiger d'eux dans l'intérêt de la jeunesse du pays. Tous ceux qui observent ce qui se passe ont dû remarquer les effets de la cigarette sur les jeunes fumeurs. Seules, les villes qui bordent la frontière des Etats-Unis pourront souffrir de la prohibition de l'importation des cigarettes, car, si une loi à cet effet est adoptée, on apportera dans ces villes des cigarettes prises dans les villages situés de l'autre côté de la frontière et nos propres villages auront plus ou moins à souffrir sous ce rapport. Il me semble que la Chambre est d'avis que la cigarette est un mal qu'il faut réprimer et, dans ce cas, plus vite des mesures seront prises, moins les intéressés éprouveront d'inconvénients. Je ne suis pas un avocat versé dans les questions constitutionnelles et, dans l'intérêt du pays, j'espère ne jamais l'être ; je crois pourtant que la plupart des hommes de bon sens conviendront que ce parlement a le droit de trancher la présente question. Nous pouvons défendre la fabrication, l'importation et la vente des choses que nous pensons préjudiciables au public en général.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : Je ne crains pas de dire que ceux qui ont proposé ou appuyé cette motion ont beaucoup de mérite, parce qu'ils ont agité une question d'une grande importance pour le bien-être de la jeunesse de ce pays. L'habitude de fumer la cigarette est un mal qui va croissant depuis plusieurs années. Il est pénible de voir nos jeunes gens, mineurs de 12 ans, fumer des cigarettes, ou même du tabac sous n'importe quelle forme. Je ne puis abonder dans le sens de mon honorable ami, le représentant de la division Saint-Antoine, de Montréal (M. Roddick), qui conseille d'adopter la dix-septième année comme limite d'âge.

Un jeune homme n'est pas complètement formé avant la vingt et unième année. Je ne puis comprendre pourquoi nous fixerions la limite d'âge à dix-sept ans. Si un jeune homme de 17 ans qui fait usage de tabac, éprouve les effets nuisibles des fumées qu'il inhale, je crois qu'il éprouve les mêmes inconvénients, peut-être dans une moindre mesure, jusqu'à sa majorité ; et je dirai plus, ces effets pernicieux se font encore sentir après la vingt et unième année. De fait, un jeune homme n'a pas beaucoup d'énergie avant d'atteindre l'âge de vingt et un ans.

Qu'il a été démontré victorieusement que l'usage des cigarettes agit d'une manière des plus pernicieuses sur le physique et le moral des adolescents, qu'il détruit la santé, arrête le développement physique, affaiblit l'intelligence, et que pour ces motifs il est un mal social et national.

Comme cette vérité est indéniable, j'approuve cordialement le projet d'adopter des lois à l'effet d'interdire l'importation, la vente et l'usage des cigarettes. Selon moi l'adoption de mesures prohibitives est du ressort du parlement fédéral et ne tombe pas dans les attributions des législatures des différentes provinces. Il y a une loi à cet effet dans la Nouvelle-Ecosse comme l'a démontré le représentant de Cumberland (M. Logan) ; il y en a une autre dans la province d'Ontario et une autre dans la province de Québec. Cependant ces lois sont devenues lettres mortes. Dans la ville où j'habite on peut voir des enfants de dix ans à peine fumer la cigarette. Bien plus, je dirai même que je les ai vus fumer la vulgaire pipe et, par cette infraction à la loi, se rendre passibles des peines les plus rigoureuses qu'elle puisse infliger.

Il convenait de prêter attention aux observations de l'honorable préopinant (M. Broder), touchant la fabrication des cigarettes. Ceux qui ont proposé ou appuyé la présente motion veulent interdire la fabrication des cigarettes au Canada; cependant un jeune garçon peut acheter n'importe quel tabac, employer n'importe quel papier et se faire des cigarettes. La motion devrait avoir une portée plus grande et demander que le code criminel du Canada déclare que le jeune homme qui sera pris à fumer une cigarette, qu'elle ait été fabriquée par lui ou par d'autres, tombera sous le coup de la loi et je conseille à l'auteur de la motion et à celui qui l'a appuyée de la modifier dans ce sens-là.

J'irai peut-être plus loin que bien des députés ne voudraient aller, en disant que l'usage de la cigarette est la source de bien d'autres maux inséparables de la nature humaine et qu'en extirpant l'usage de la cigarette, bien d'autres vices propres à la jeunesse et à l'humanité disparaîtraient bientôt. Je suis carrément d'avis de fixer la limite d'âge à vingt et un ans plutôt qu'à

dix-sept ans, comme le suggère l'honorable député (M. Roddick).

M. G. STEPHENS (Kent, Ont.) : Je ne me proposais pas de prendre part à ce débat, mais, vû l'importance de cette question pour le peuple canadien, non seulement pour la génération actuelle, mais pour la jeunesse qui nous suivra, j'ai cru que je faillirais à mon devoir envers mes commettants, si je n'élevais pas la voix en faveur de la présente résolution. Tout membre de cette Chambre qui parcourrait les rues d'un village ou d'une ville du Canada, s'apercevrait, j'en suis certain, des ravages qu'exerce sur la jeunesse l'habitude de fumer la cigarette, et je crois que la seule manière d'enrayer le mal est d'interdire l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes. Par conséquent, c'est avec plaisir que j'appuie la résolution et j'exprimerai, l'espoir, en terminant, que le gouvernement trouvera un moyen de mettre fin à une habitude qui cause beaucoup de tort à la jeunesse de ce pays.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je crois que tous les représentants du peuple dans cette Chambre conviennent que le mal va en augmentant. Ce mal était inconnu dans ma jeunesse et je sais, par ce que j'ai observé moi-même à Halifax, que le mal prend d'année en année des proportions de plus en plus grandes. Maintenant, demandons-nous ceci : Les parents donnent-ils un bon exemple à leurs enfants en faisant usage de tabac de quelque manière que ce soit? Je me rends ce témoignage que je n'ai jamais fait usage de tabac et, si cela dépendait de moi, personne au monde n'en ferait usage. Néanmoins, je n'ai pas la prétention de croire que cette réforme s'accomplira à notre époque. Le mal augmente et cette Chambre peut, seule, trancher la question dans le sens indiqué dans la motion telle que rédigée. Ne nous soustrayons donc pas à la responsabilité qui nous incombe de faire ce que nous pouvons en faveur des enfants qui formeront bientôt la population virile du Canada. Si on tolère le mal, bien peu d'entre eux arriveront à l'âge mûr. Ils n'atteindront pas la virilité de l'esprit ni du corps, s'ils persistent à faire usage de tabac sous n'importe quelle forme, avant d'atteindre un certain âge, car les cigarettes seules ne sont pas responsables des ravages que cause le tabac. L'usage du tabac par les jeunes gens est nuisible. Par conséquent, j'approuve cordialement la résolution dont la Chambre est saisie et je voudrais que cette dernière tranchât la question avec fermeté.

Je n'ajouterai rien, si ce n'est que, dans ma jeunesse, j'avais l'habitude de fredonner :

Tobacco is a stinking weed ; it was the devil sowed the seed
It drains your purse ; it stains your clothes
And makes a chimney of your nose.

M. KAULBACH.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : Il est indubitable que le tabac et les liqueurs enivrantes ont causé des maux incalculables. Je conviens avec l'honorable monsieur (M. Ross) que nous devons commencer par donner nous-mêmes le bon exemple. Si les hommes mûrs, tels les membres du parlement, fumaient un peu moins, la jeunesse ne fumerait peut-être pas autant. Quoi qu'il en soit, je n'ai jamais eu confiance dans la contrainte. Je ne crois pas qu'elle ait jamais guéri une mauvaise habitude. Mon honorable ami, l'un des représentants de Montréal (M. Bikerdike), nous demande d'interdire l'usage de la cigarette ; pourtant je lisais encore la semaine dernière dans la " Lancet ", l'une des publications médicales les plus importantes du monde entier, que les cigarettes sont moins dommageables que les cigares. Il s'ensuit donc que, si nous demandons d'interdire la fabrication et la vente des cigarettes, il faudrait prohiber en même temps l'usage du cigare, du tabac sous toutes ses formes. A mon point de vue, la présente résolution n'a pas une portée suffisante, mais je n'entrerai point sur ce terrain. Je n'ai pas confiance aux défenses de cette nature. Réglementons l'usage des cigarettes, des cigares et du tabac, ainsi que la vente des boissons enivrantes. La prohibition n'a pas été bien accueillie par la population de Québec, non parce qu'on y boit plus que dans les autres provinces, mais parce qu'on y est en faveur de la liberté.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. TARTE : Si nous instruisions mieux la jeunesse, si des tableaux suspendus aux murs des écoles faisaient voir aux enfants les effets pernicieux des boissons enivrantes et du tabac, nous ferions plus pour remédier à ces maux qu'en adoptant n'importe quelle loi. Instruisons la jeunesse comme il convient, mais n'adoptons pas de lois dont l'inefficacité a été démontrée ailleurs.

La prohibition des boissons enivrantes est demeurée lettre morte presque partout, et la défense de fabriquer et d'importer des cigarettes serait violée impunément. Tout homme d'expérience en conviendra. Je n'ai aucun intérêt à parler ainsi. Dieu merci, je n'ai jamais fumé; je m'efforce de donner le bon exemple et j'espère mourir sans avoir fumé.

M. CASGRAIN : Vous fumerez après votre mort.

L'honorable M. TARTE : Eh bien ! cela ne m'empêchera pas de parvenir à l'immortalité, comme je l'espère !

Voilà ce que je pense relativement à ces questions. Il me semble qu'une loi à l'effet d'interdire l'importation et la fabrication des cigarettes n'aurait aucun résultat, et tant qu'à adopter une loi semblable, il faudrait l'appliquer à l'usage du tabac sous toutes

ses formes, ce dont il ne saurait être question, selon moi.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'approuve volontiers la résolution, bien que je sois porté à croire qu'une loi semblable ne produit pas toujours les résultats qu'on en attend. Je veux bien croire que la cigarette produit des effets pernicieux sur le physique et le moral des jeunes garçons et des adultes qui en font usage. L'honorable député (M. Tarte) nous dit avoir lu dans le Lancet, que les cigares étaient pires que les cigarettes. A en juger d'après les renseignements que je possède, cela n'est pas exact, parce que les cigarettes sont imprégnées de stramonium et d'autres poisons qui les rendent plus préjudiciables que si elles n'étaient fabriquées qu'avec du tabac, et le tabac seul est employé ordinairement dans la fabrication des cigares. Je soutiens que le danger serait moindre si on pouvait empêcher les jeunes garçons de fumer avant l'âge de majorité et que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat serait de rendre plus difficile l'achat des cigarettes. Les hommes mûrs qui prennent l'habitude de fumer la cigarette n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes, et ils ne font pas de tort à d'autres. Mais les enfants qui contractent cette habitude ne peuvent plus s'en corriger plus tard. Il y va, je crois, de l'intérêt de la génération nouvelle d'empêcher le mal de s'implanter au milieu d'elle. Vu que ce parlement, qui réglemente l'importation et la fabrication, peut seul atteindre ce but, je suis en faveur de la résolution. Bien que les législatures des provinces puissent adopter des lois défendant de vendre des cigarettes à un mineur, il est difficile de faire respecter ces lois, les jeunes garçons pouvant toujours facilement se procurer des cigarettes tant qu'elles seront répandues librement par tout le Canada. J'approuve la résolution.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT (Peter Macdonald, Huron-est) : Je suis en faveur de la présente résolution. Je crois que si la Chambre l'adopte et que si elle sert de base à une loi, celle-ci sera une des meilleures lois qu'on puisse imaginer pour la sauvegarde de la jeunesse. Je ne crois pas que le tabac employé dans les cigarettes soit plus nuisible que le tabac qu'on fume dans la pipe ou que le cigare, mais je tiens de bonne source que le papier à cigarette renferme des ingrédients qui sont préjudiciables au fumeur. On m'a dit que le papier à cigarette était plongé dans une solution de morphine qui procure au fumeur des sensations délicieuses et qui lui fait contracter peu à peu l'habitude de fumer la cigarette. On m'a dit également que l'action d'aspirer la fumée cause une sensation semblable à celle que produit l'opium, et qu'en conséquence elle fait naître chez le jeune homme un désir de fumer la cigarette auquel il lui est presque impossible de résister. Voilà pourquoi je crois que la Chambre agirait sagement en adoptant d'abord la résolution et ensuite une loi basée sur cette résolution.

L'honorable député (M. Tarte) dit qu'il croit en la liberté. Moi aussi ; mais comme dit le poète :

Freedom properly understood is a universal license to do good.

L'abus de la liberté est presque aussi répréhensible que la tyrannie. Ce que nous voulons, c'est éloigner de nos enfants les tentations aujourd'hui semées sous leurs pas, et il n'y aurait pas de tyrannie dans cela. J'espère que cette motion sera suivie d'un bill à l'effet d'interdire l'importation et la fabrication des cigarettes.

M. W. R. BROCK (Toronto-centre) : Dans ces derniers temps, nous nous sommes de plus en plus déchargés sur les législatures et les tribunaux, des devoirs que nous devrions remplir dans nos foyers. L'instruction de nos enfants est gratuite, les livres de classe ne coûtent rien et nous laissons en grande partie à l'église le soin d'inculquer aux enfants les premiers rudiments de la religion que les parents doivent enseigner à leur progéniture. Quand des enfants s'égarent dans la mauvaise voie, combien souvent le père et la mère ont recours aux lois pour les ramener dans le droit sentier, au lieu de leur enseigner leurs devoirs au foyer. Bien plus, dans ce pays, c'est le petit nombre qui donnent à leurs enfants l'instruction religieuse à la maison. Ce soin est laissé entièrement à l'église ou aux écoles dominicales. Les parents le négligent, parce qu'il y en a d'autres qui s'en occupent. Si vous adoptez des lois comme celle dont il s'agit, les enfants finiront par ne dépendre que de la loi et les parents n'exerceront plus aucune influence sur eux. Je conseille fortement aux familles de s'occuper davantage des mœurs de l'enfance et, lorsque des enfants entreront dans la mauvaise voie, on devrait punir les parents. A l'heure qu'il est, les enfants qui fument des cigarettes sont traduits devant le magistrat de police qui les punit et qui punit la personne qui a vendu les cigarettes lorsqu'on la découvre ; mais d'ordinaire la vente se fait de telle façon qu'il est presque impossible d'atteindre le vendeur.

Je crois que ce débat produira d'heureux résultats, s'il a pour effet d'attirer l'attention des parents sur l'importance de s'occuper de l'éducation religieuse et morale de leurs enfants au sein de la famille.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le débat auquel a donné lieu cette importante question. J'aurais voulu que plus de députés prissent part à la discussion, parce que le gouvernement n'a pas de solution à proposer, mais entend s'en rapporter au sentiment de la Chambre, qui représente la nation. Il ressort du débat et surtout des discours de quelques députés qui font autorité en cette matière, que l'usage

de la cigarette par des jeunes garçons est incontestablement très préjudiciable. On pourrait en dire autant, si je ne me trompe, de l'usage du tabac sous toutes ses formes. Quant à moi, je crois volontiers que l'usage du tabac, dans la cigarette, le cigare ou la pipe, est extrêmement dommageable aux enfants et aux adolescents, tandis que, pour les adultes, c'est un plaisir sans danger, si c'est un plaisir, en vérité—ce n'est pas un plaisir pour tous. Si fumer est un amusement sans danger pour les hommes faits, je ne crois pas que ceux qui n'aiment pas le tabac doivent priver les autres de cet amusement.

L'argument de l'honoroble député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) me paraît décisif. La présente résolution a pour objet de mettre les jeunes garçons dans l'impossibilité de fumer la cigarette; pour cela on propose un remède très énergique, la défense de fabriquer et de vendre des cigarettes. A vrai dire, ce serait un moyen très efficace de protéger la jeunesse canadienne contre un amusement dangereux; cependant il aurait également pour effet de priver de cet amusement ceux qui n'en peuvent éprouver aucun mal. J'approuve une grande partie de ce qui a été dit et j'abonde entièrement dans le sens de mon honorable ami de Toronto (M. Brock) qui a déclaré que le meilleur moyen de remédier au mal c'est de s'en rapporter plutôt à l'éducation domestique qu'aux lois. En cherchant à défendre des choses qui ne sont pas nuisibles en elles-mêmes, nous courrons le risque de charger notre code de lois que la nation ne respectera pas. Les différentes provinces ont déjà adopté des lois qui, si elles étaient observées, suffiraient pour remédier aux inconvénients qu'on nous signale; néanmoins on nous apprend que ces lois ne sont pas respectées. Si elles ne le sont pas, peut-on espérer que des lois plus sévères le seront? Chaque jour je vois des enfants fumer la cigarette dans la rue. C'est un spectacle toujours pénible pour moi de voir de jeunes enfants de dix à douze ans enfreindre ainsi la loi, faire tort à leur santé et affaiblir leurs facultés mentales; cependant je ne deviens pas délateur et je ne les fais pas comparaître en justice. Pourtant, si je voyais un jeune garçon commettre un vol, j'appellerais sans hésiter un gardien de la paix pour le faire arrêter et tout le monde en ferait autant. En adoptant une loi plus sévère que la loi actuelle, je ne crois pas que nous contribuerions davantage à remédier au mal; nous augmenterions simplement le nombre des lois désagréables qui sont promulguées mais ne sont jamais appliquées. Ceci est une question libre; chacun peut se prononcer sur la résolution comme il l'entend; mais, selon moi, le meilleur moyen de remédier au mal est celui qu'a suggéré mon honorable ami de Toronto (M. Brock).

La résolution est mise aux voix :

Sir WILFRID LAURIER.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Lewis,
Avery,	Lovell,
Barker,	Loy,
Beith,	Macdonald,
Bell,	MacKinnon,
Bennett,	Maclaren (Huntingdon),
Bickerdike,	MacLaren (Perth),
Blain,	Macpherson,
Boyd,	McColl,
Broder,	McCormick,
Brown,	McEwen,
Bruce,	McGowan,
Calvert,	McGugan,
Calvin,	McIntosh,
Campbell,	Marcil (Bonaventure),
Cargill,	Matheson,
Charlton,	Meigs,
Christie,	Monk,
Clancy,	Morin,
Clare,	Morrison,
Clarke,	Mulock (sir William),
Cochrane,	Pope,
Copp,	Proulx,
Costigan,	Reid (Grenville),
Douglas,	Reid (Ristigouche),
Earle,	Richardson,
Emmerson,	Robinson (Elgin),
Erb,	Roche (Halifax),
Fielding,	Roche (Marquette),
Fitzpatrick,	Roddick,
Fowler,	Rosamond,
Fraser,	Ross (Ontario),
Gibson,	Ross (Victoria, N.-E.)
Gould,	Russell,
Grant,	Scott,
Hackett,	Sherritt,
Holmes,	Smith (Vancouver),
Hughes (Victoria),	Sproule,
Hyman,	Stephens,
Ingram,	Stewart,
Johnston (Cardwell),	Sutherland (Essex),
Johnston (Lambton),	Talbot,
Kaulbach,	Taylor,
Kemp,	Thompson (Haldimand
Kidd,	et Monck).
Lancaster,	Tobin,
Lang,	Tolton,
LaRivière,	Turcot,
Lavell,	Turgeon,
LeBlanc,	Vrooman,
Lefurgey,	Wilmot,
Lennox,	Wright.—103.

NAYS :

Messieurs

Angers,	Léonard,
Archambault,	Logan,
Bazinet,	McCool,
Béland,	McIsaac,
Belcourt,	McLennan,
Bernier,	Malouin,
Borden (sir Frederick),	Marcil (Bagot),
Brock,	Martineau,
Bureau,	Mayrand,
Carbonneau,	Mignault,
Carroll,	Monet,
Casgrain,	Murray,
Champagne,	Parmelee,
Cowan,	Porter,
Demers (Lévis),	Préfontaine,
Demers (Saint-Jean),	Puttee,
Dugas,	Riley,
Ethier,	Ross (Yukon),
Fortier,	Rousseau,

Haggart,	Seagram,
Harwood,	Sutherland (Oxford),
Heyd,	Tarte,
Laurier (sir Wilfrid),	Tisdale,
Lavergne,	Ward.—48.

Résolution adoptée.

M. SPROULE : Puis-je demander à l'honorable premier ministre quand il se propose de se rendre à ce désir de la Chambre?

Le PREMIER MINISTRE : Je vais être obligé de cesser de fumer.

PESEURS DE GRAIN AUTOMATIQUES DANS LE MANITOBA ET LE NORD-OUEST.

M. STEWART (Lisgar) propose :

Qu'il soit émis un ordre de la Chambre pour copie de toute correspondance,—

1. Entre le ministère du Revenu de l'intérieur et les inventeurs des peseurs de grains automatiques attachés aux batteuses mécaniques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ;

3. Entre le ministère du Revenu de l'intérieur et les inventeurs des peseurs de grains automatiques attachés aux batteuses mécaniques ; et

3. Entre le ministère du Revenu de l'intérieur et les propriétaires de batteuses mécaniques qui se servent de peseurs de grain automatiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Aussi, copie du rapport de l'inspecteur en chef et de l'architecte qui a fait le modèle de la balance dite "Standard Grain Weigher" fabriquée par la "Globe Manufacturing Company", de Winnipeg.

Je fais cette motion dans le but de venir en aid aux propriétaires de batteuses mécaniques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, qui ne peuvent recouvrer devant les tribunaux ce qui leur est dû pour l'ouvrage qu'ils ont fait. Le système de battage en usage aujourd'hui est le fruit d'une évolution rendue nécessaire par les besoins croissants de l'Ouest. On a commencé d'abord à mesurer le grain avec un boisseau que l'on vidait ensuite dans des poches. Puis on inventa l'ensacheur automatique qu'on attachait au bas de la batteuse. Vint ensuite l'ensacheur élevé. Le grain est élevé à environ 18 pieds de terre, pesé au sommet et descendu dans les camions ou dans les sacs. Au Manitoba et dans les Territoires, les batteuses de grain sont payées à tant le boisseau, mais dans Ontario on suit encore le système à la journée qui était en usage il y a 24 ans, alors que j'habitais cette province. On payait de $3 à $10 par jour, suivant les dimensions de sa batteuse ; mais le batteur ne recevait pas davantage s'il battait 1,000 boisseaux par jour au lieu de 500. Le propriétaire de batteuse dans Ontario ne fournit que trois hommes avec sa batteuse tandis que dans le Manitoba il fournit toute la main-d'œuvre nécessaire au service de la machine à vapeur et de la batteuse. Il lui faudra payer en gages $32 à $41 par jour, et s'il fournit les chevaux nécessaires dans le cas de battage en quintaux, ses dépenses seront de $68 à $81. Or il est exposé à perdre ses déboursés s'il a affaire à un cultivateur malhonnête. Dans Ontario il en coûte beaucoup moins pour faire battre qu'au Mantioba. Au Manitoba, toute note de moins de $150 est une petite note, $200 est un prix ordinaire, et il y a des notes que s'élèvent à $700 ou $800 et $1,000. Une batteuse mécanique et ses accessoires coûte entre $2,000 et $4,000, et est ordinairement payable en trois versements.

Un propriétaire de batteuse se trouve alors placé dans un embarras sérieux s'il ne peut se faire payer deux ou trois comptes. La balance "Standard Grain Weigher," fabriquée par la "Globe Manufacuring Company," donne des résultats satisfaisants et le fait que cette balance est en grande demande dans l'ouest démontre qu'elle est nécessaire au battage de la récolte. Tous les cultivateurs auxquels je me suis adressé pour avoir des renseignements m'ont dit qu'ils étaient satisfaits de cette balance. Elle est munie d'un appareil qui sert à estimer la valeur du grain, et l'on ne s'en sert plus aujourd'hui pour l'achat et la vente du grain. Voici quelques chiffres qui vous donneront une idée du capital engagé dans les batteuses mécaniques au Manitoba et dans les Territoires. En 1902, il y avait 800 batteuses dans les Territoires et 2,000 au Manitoba, pouvant coûter entre $2,000 et $4,000 chaque. Prenons 3,000 comme la moyenne et nous arrivons à la somme considérable de $8,400,000 engagée dans cette industrie. Le battage au Manitoba en 1901 coûtait les prix suivants: 4½ cents le boisseau de blé, 3 cents l'avoine et 3 cents l'orge, et le total s'est élevé à $3,116,875. La dernière statistique revisée de l'année 1902 donne un total de $4,292,383 pour le Manitoba, et $1,051,521 pour les Territoires, soit les deux réunis plus de $5,000,000, dont pas un sou ne pouvait être recouvré devant les tribunaux. J'appelle l'attention de la Chambre et du gouvernement sur cette question, avec l'espoir qu'ils répondront aux besoins du pays, et que le gouvernement préparera un projet de loi qui donnera la justice à laquelle a droit le propriétaire de batteuse mécanique qui a fait de son mieux pour expédier le grain des champs de l'Ouest aux greniers de l'empire.

M. N. BOYD (Macdonald) : Cette question n'est pas nouvelle. A la dernière session, et aussi, je crois, à la session précédente, elle a été soumise au ministre du Revenu de l'intérieur (l'honorable M. Bernier). On lui fit remarquer que c'était une question de très grande importance pour la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Ainsi que l'a démontré l'honorable député de Lisgar (M. Stewart), c'est une chose très grave que des gens puissent, protégés par une loi du gouvernement, refuser de payer des comptes de cent à mille dollars, et tout

cela parce que le ministère du Revenu de l'intérieur semble croire que la question est de si peu d'importance qu'elle ne mérite pas son attention. Le ministre nous a promis, l'année dernière, qu'il ferait quelque chose. Il a invité à son bureau un certain nombre de députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest et nous a montré un peseur automatique qui nous paraissait, et qu'il croyait lui-même devoir remplir toutes les exigences. J'ai appris ensuite qu'un fonctionnaire de la couronne avait remis au ministre un rapport disant que ce peseur remplissait toutes les conditions imposées par le ministère du Revenu de l'intérieur, et qu'il était admis à la vérification. Depuis, une personne venue de Montréal, et qui avait travaillé partie dans une fabrique de balances, partie dans une forge, fut placée au-dessus de cinq ou six autres fonctionnaires aussi capables que lui, ayant plus de connaissances scientifiques et plus d'expérience que lui sous plusieurs rapports. Cette personne donc, ainsi placée au-dessus des autres, a, pour des raisons qui n'ont pas encore été expliquées à ceux qui ont demandé des renseignements, cru devoir condamner ce peseur automatique qui avait été accepté précédemment par un fonctionnaire. Et les choses en sont là. Naturellement, c'est une question de peu d'importance, de très peu d'importance, pour le ministre qui prend ses aises et permet à ses subalternes de faire comme il leur plaît; mais, pour les habitants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, cette question est de la plus haute importance. J'ai cité, l'année dernière, le cas d'un homme qui, amené en cour, a refusé de payer. Si nous ne revenons pas à l'ancienne façon de mesurer au boisseau, système avec lequel vingt hommes ne fourniraient pas à enlever le grain d'une de nos batteuses améliorées d'aujourd'hui, un homme ne peut se faire payer. Pas un sou ne peut être recouvré devant les cours pour tout le battage qui se fait au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. S'il n'existait pas une machine spéciale à peser, et s'il n'était pas possible de l'autoriser par décret ministériel, il y aurait quelque raison de laisser continuer ce mal. Si le ministre voulait se remuer un peu et se présenter devant le cabinet avec un décret, qui, j'en suis sûr, serait adopté immédiatement, ce peseur automatique serait autorisé et la question serait bien vite réglée, ainsi qu'elle l'a été pour les balances à charbon et les mesures pour le sirop. J'ai vu moi-même fonctionner le peseur dont je parle, et il est aussi parfait qu'aucune balance que l'on peut trouver. Il mesure le grain avec plus d'exactitude que d'après le système suivi aujourd'hui au Manitoba.

Aujourd'hui, au Manitoba, on se sert de sacs, ou dans quelques cas, on emploie des machines à peser qui sont acceptées par les deux parties, quand toutes deux ont confiance qu'elles peuvent se fier à l'honnêteté l'une de l'autre. Le peseur automatique qui a été rejeté est bien meilleur que tout autre que j'aie encore vu ; mais pour satisfaire les caprices d'un fonctionnaire qui a été amené du dehors il y a quelques mois et placé au-dessus d'hommes, qui, par leur expérience, sont plus en état de donner une opinion juste, il faut laisser cet énorme trafic de grain dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, à la merci de personnes malhonnêtes. Je parle avec un peu de chaleur, M. l'Orateur, mais l'on ne peut arriver autrement à remuer le ministre du Revenu de l'intérieur et lui faire comprendre ce qu'il doit au pays. Si nous n'en étions encore au Manitoba qu'aux fléaux, aux râteaux, aux javeliers, je suppose que l'honorable ministre comprendrait mieux. J'appelle l'attention du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur cette question, et j'espère qu'il verra à ce que les choses ne soient pas laissées dans un état tel que les députés du Manitoba et du Nord-Ouest soient obligés de venir se plaindre dans la Chambre ainsi que nous le faisons aujourd'hui avec droit, de la négligence grossière de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Cette question affecte une grande partie de la population du Nord-Ouest qui s'occupe de battage, et y a engagé beaucoup de capitaux. Et quand je parle de battage, je ne veux pas parler seulement de ceux qui en font un métier. Un très grand nombre de cultivateurs sont propriétaires de batteuses, et pour eux le règlement de cette question est aussi important que pour ceux qui ont des batteuses et ne sont pas cultivateurs. Je ne crois pas que nous puissions acheter aujourd'hui, une batteuse mécanique moderne, à moins de $2,500 à $3,000. Ces chiffres indiquent quel capital on a engagé dans l'industrie du battage dans ces vastes territoires qui ont produit plus de cent millions de boiseaux de grain l'année dernière. Aujourd'hui, plusieurs cultivateurs sont obligés d'hypothéquer leurs fermes, afin d'acheter ces machines—ceux qui sont propriétaires de fermes. Ils sont obligés de payer un intérêt sur l'argent qu'ils empruntent, et ils ont plusieurs risques à courir, tels que les pluies, ou la mauvaise température, pendant lesquelles ils sont obligés de payer tout de même leurs employés. Il leur arrive aussi des accidents, quelquefois, et il leur faut payer beaucoup d'argent pour réparations. La question du battage est donc une question très sérieuse, et qui mérite la sollicitude du chef du département où se règlent ces matières. Les propriétaires de batteuses mécaniques sont obligés d'attendre quelquefois toute une année, pour avoir le paiement de leur battage, et si nous prenons en considération les difficultés de leur métier, je dis qu'il est impossible pour le ministre du Revenu de l'intérieur, de faire trop pour satisfaire à leurs demandes, d'autant qu'il ne causera pas de mécontentement à l'autre partie au contrat.

L'acte des poids et mesures se lit comme suit :

Quiconque emploie, ou a en sa possession pour en faire usage dans le commerce, quelque poids, mesure, balance, romaine ou instrument de pesage faux ou inexact——

C'est-à-dire qui ne porte pas la marque du gouvernement.

—est passible d'une amende de dix dollars à vingt-cinq dollars, et de cinquante dollars dans les cas de ricidive ; et tout contrat, marché, vente ou convention fait ou conclu à l'aide d'un pareil poids ou instrument, sera nul, et le poids, la mesure, la balance, la romaine, ou l'instrument de pesage sera confisqué et saisi sur-le-champ comme confisqué.

La situation est donc comme suit: Le ministère du Revenu de l'intérieur impose une batteuse que les batteurs ne peuvent acheter parce qu'ils ne pourraient pas avec cette machine, faire leur battage assez vite et se conformer à la loi. Il serait impossible de faire le battage dans une saison. Aujourd'hui, les propriétaires de batteuses mécaniques sont dans l'illégalité. Comme question de fait, ils se servent d'un ensacheur qui, dans la majorité des cas est accepté par les deux parties. Mais, il y a des gens qui peuvent y objecter, et se servir de la loi en en renversant le sens, pour refuser de payer au batteur ce qui lui revient en toute justice ; c'est pour obvier à cette difficulté que nous demandons une loi au ministre du Revenu de l'intérieur.

L'année dernière, j'ai cité les décisions qui avaient été rendues par les cours, décisions qui permettaient aux cultivateurs de ne pas payer les batteurs. C'est pour se protéger contre cette classe de personnes à laquelle je viens de faire allusion, que les batteurs veulent avoir cette législation. Ce peseur automatique dont a parlé mon honorable ami de Macdonald serait, je crois, acceptable aux cultivateurs et aux batteurs.

Le ministre du Revenu de l'intérieur nous a dit, l'année dernière, que quelqu'un avait inventé une machine qu'il croyait devoir être acceptable et acceptée universellement. Je ne sache pas que cette machine ait été adoptée partout. Je ne crois pas qu'elle l'ait été. Mais, le peseur qui a été apporté au ministère, celui dont a parlé l'honorable député, donnerait, je crois, satisfaction aux cultivateurs et aux batteurs. Il a été approuvé par un fonctionnaire du ministère, puis refusé par le chef de ce ministère. J'ai assisté, l'automne dernier, à une assemblée de l'union des batteurs, dans ma propre ville; à cette assemblée, les batteurs ont discuté cette question et ont fait connaître leurs griefs aux cultivateurs. Tous, cultivateurs comme batteurs, ont pu se convaincre que les batteurs avaient raison de se plaindre, et qu'ils avaient des griefs, auxquels le ministère du Revenu de l'intérieur était tenu apporter remède. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter plus longuement cette question maintenant, tant que les documents ne seront pas déposés. Mais, je voudrais faire comprendre au ministre du Revenu de l'intérieur la nécessité d'adopter une batteuse quelconque, acceptable à la fois aux cultivateurs et aux batteurs, ainsi que la promesse en a été faite à la dernière session.

Quelques DEPUTES : Il est six heures.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

BILL PRIVE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET LAC SUPERIEUR.

Deuxième lecture du bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur.—M. Ball.

M. G. BALL (Nicolet) : M. l'Orateur, je désire demander à la Chambre de laisser ce bill en suspens, pour les raisons que je vais donner. Les intéressés sont absents. Ils ne savaient pas que la règle de la Chambre était changée et que ce bill serait discuté à sa deuxième lecture, au lieu de l'être devant le comité des chemins de fer et canaux. Mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) a saisi l'occasion, l'autre jour, de proposer un amendement à la deuxième lecture du bill. Il vient de me dire qu'il a un discours tout prêt.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Ball) n'est pas tout à fait dans l'ordre. Il n'y a rien en délibération.

M. BALL : Je demanderai à la Chambre de vouloir bien laisser le bill en suspens, vu que les intéressés ne sont pas ici. Ils s'étaient préparés à aller devant le comité, et ils viennent justement d'apprendre que le bill serait discuté dans la Chambre au lieu de l'être devant le comité.

Bill en suspens.

DEUXIEMES LECTURES.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson.

Bill (n° 50) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise.

Bill (n° 51) constituant la Banque du Nord-Ouest du Canada.—M. McCreary.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je voudrais rappeler à l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), que certains documents que j'ai demandés, il y a déjà quelque temps, n'ont pas encore été déposés. Ce sont les documents concernant la conférence coloniale, qui nous ont été promis et qui ne sont pas encore sur le bureau de la Chambre. Il

y a aussi ceux relatifs au traité Bond-Hay. Je crois que la Chambre a ordonné le dépôt de ces documents, mais nous ne les avons pas encore. Il y a, en outre, ceux qui se rapportent à la frontière de l'Alaska. Si l'honorable ministre des Finances me le permet, je lui en ferai tenir un memorandum, car je crois qu'il est désirable que nous ayons ces documents le plus tôt possible.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. Fielding) : Je sais que l'on prépare en ce moment un certain nombre de documents, mais je ne sais pas si la promesse qui a été faite comprend tous ceux dont parle mon honorable ami. J'appellerai l'attention de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur cette question.

COMMISION DES TRANSPORTS ET ENQUETE SUR LE TARIF.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je voudrais demander au gouvernement si nous devons accepter comme autorisées les déclarations qui ont été faites par mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, à Montréal l'autre jour, telles que nous les rapportent les journaux de cette ville.

A une assemblée tenue dans la cité de Montréal, il y a un jour ou deux, mon honorable ami se serait exprimé comme suit: Je cite du "Herald" de Montréal:

Le ministre de la Marine parle des projets du gouvernement.

L'honorable Raymond Préfontaine annonce la formation de la commission des chemins de fer donne un aperçu de la politique du cabinet.

La commission des transports sera composée de sir William Van Horne, président ; de messieurs George Bertram de Toronto, et H. Kennedy de Québec, commissaires , et de messieurs J. X. Perrault et Bell, secrétaires.

Projet d'une commission du tarif.

Le port océanique du Grand Trans-Pacifique sur l'ocean Atlantique sera en terre canadienne.

L'élection de Saint-Jacques aura lieu en mai.

Fin de la session en juillet.

C'est là le résumé des déclarations fait par l'organe du gouvernement lui-même, tel que publié dans son édition d'hier. La déclaration au sujet de la composition de la commission des chemins de fer est d'une certaine importance, M. l'Orateur, et je crois avoir le droit de demander au gouvernement si c'est réellement un pronunciamento de sa part. Parlant d'une question qui a peut-être encore une plus grande importance, la question de la revision du tarif, l'honorable ministre s'est exprimé comme suit d'après le Herald :

Parlant du tarif, le ministre a dit que le gouvernement était déterminé à rendre justice à tout le monde, et à tenir compte de tous les intérêts, industriels, commerciaux et agricoles. S'il était constaté qu'une revision du tarif était nécessaire, ou que des industries légitimes avaient besoin de protection, le gouvernement ferait son devoir.

Cependant, si pleine justice ne pouvait être rendue pendant la présente session ,le gouvernement pourrait nommer un comité du cabinet qui consulterait l'opinion du pays, ainsi qu'il a été fait en 97—— Il est question de construire un second transcontinental depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et entièrement sur le sol canadien. Le gouvernement accordera sans doute une certaine aide à cette entreprise mais agira avec prudence et sagesse.

M. l'Orateur, je crois que nous avons le droit de demander au gouvernement si ces déclarations qui sont réellement d'une grande importance, indiquent véritablement la politique du gouvernement. Si tel est le cas, la Chambre a le droit de le savoir à brève échéance. Nous aimerions à savoir si la commission sera composée de la façon indiquée par l'honorable ministre (l'honorable M. Préfontaine). Le gouvernement devrait nous dire aussi si c'est chose certaine que le Grand-Tronc-Pacifique aura son port de l'Atlantique sur le sol canadien ; si l'élection de Saint-Jacques aura lieu en mai prochain, et si la prophétie du ministre au sujet de la session en juillet a quelque fondement réel. Nous avons le droit de savoir si toutes ces choses font partie du programme ministériel.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : Je crains d'avoir à répéter ce que j'ai dit dans une occasion précédente : Que les déclarations qui ne paraissent pas dans cette importante publication connue sous le nom "The Canada Gazette" ne doivent pas être acceptées comme entièrement autorisées. Il m'est impossible de prendre la responsabilité des déclarations qui paraissent dans un journal quelque respectable et digne de foi que ce journal puisse être. Je suis du même avis que mon honorable ami, M. Monk, que lorsque les déclarations officielles, sur des sujets importants devraient être faites dans la Chambre des communes, et je suis bien certain qu'il en sera ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : En même temps, comme le ministre de la Marine et des Pêcheries est à son siège, je crois qu'il devrait pouvoir nous dire si les remarques qui lui sont attribuées par un journal libéral important, sont fondées ou non. Je ne crois que ce soit trop exiger du gouvernement que de lui demander de nous dire s'il est vrai que ces paroles ont été prononcées par un ministre de la Couronne, et si ce rapport est exact. Il est vrai que le "Canada Gazette" publie des nouvelles variées, mais il n'en est pas moins vrai que des déclarations sont quelquefois faites par des ministres dans des assemblées publiques, il serait très intéressant de savoir si une telle déclaration a été faite, ou si toute cette affaire n'est pas une pure invention de la part de ce journal. Si ces paroles ont réellement été dites par un ministre de la Couronne, il est de notre devoir de savoir si le gouvernement en prend toute la responsabilité, et je ne vois guère comment il pour-

rait en agir autrement. S'il en prend toute la responsabilité, comment se fait-il qu'un membre du cabinet se permette de faire des déclarations de cette nature, ailleurs que de son siège dans cette Chambre. Il me semble que le ministre des Finances, en se bornant à parler comme il l'a fait sur cette question, n'a pas fait tout son devoir à l'égard de la Chambre et du pays.

M. BENNETT : L'honorable ministre des Finances me permettrait-il de lui demander si les déclarations que l'on dit avoir été faites par l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) ont été publiées dans la " Canada Gazette " ou dans les journaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Franchement, je ne me rappelle pas la chose, j'étais absent du pays à cette époque.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'éprouve pas la moindre hésitation à fournir les explications requises. Je dois commencer par dire que le journal que l'on a cité a tiré ses propres conclusions d'expressions bien ordinaires et que l'on devrait s'attendre à trouver, dans une pareille circonstance, dans la bouche de tout homme public. Lundi soir dernier, j'avais l'occasion, en ma qualité d'homme public, d'assister à une réunion du club Laurier, à Maisonneuve, et j'ai dit dans cette circonstance, qu'après avoir étudié la situation politique du pays et pris connaissance du programme du gouvernement tel qu'exposé dans le discours du trône, je considérais que la teneur de ce programme était suffisante pour attirer l'attention non seulement de la population de Maisonneuve, mais de celle du pays tout entier. Commentant les différents passages de ce discours du trône, j'ai tout naturellement fait allusion à la question du transport, et j'ai dit que puisqu'on avait jugé à propos d'y faire allusion il avait été décidé que toute la question serait soumise à une commission ; que cette proposition paraissait rencontrer l'approbation non seulement des amis du gouvernement, mais aussi de l'opposition ; que cette question méritait d'être étudiée attentivement, et que les noms de ceux que l'on avait proposés comme devant faire partie de cette commission, offraient toutes les garanties qu'elle serait étudiée avec le plus grand soin. J'ai aussi mentionné les noms des personnes déjà publiés par les journaux que l'on avait suggérées pour faire partie de cette commission. Je ne suis pas allé plus loin que cela. J'ai ajouté qu'il serait peut-être nécessaire de porter le nombre des commissaires à cinq au lieu de trois. Je n'ai jamais dit, et on n'a pu déduire de mes paroles, que la commission était nommée, que les noms des commissaires avaient été proposés en séance du cabinet. Je n'ai jamais dit cela, et ceux qui m'écoutaient m'ont parfaitement compris.

Qu'ai-je dit, maintenant, quant à ce qui concerne la question du tarif ? J'ai répété exactement ce que j'avais dit au cours de mon élection : J'ai dit que le gouvernement était prêt à rendre justice à toutes les classes de la société—je n'ai jamais dit autre chose —que s'il devenait nécessaire d'apporter des modifications quelque part ou à l'égard de certaines industries, j'étais bien convaincu que le gouvernement rendrait justice à ces industries. Je ne suis jamais allé plus loin que cela.

M. MONK : Dans ce cas, si l'honorable député veut bien me le permettre, il n'a pas dit qu'un comité du cabinet serait nommé pour s'enquérir des justes réclamations de ceux qui demandaient une révision du tarif ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que quelque fut le remède qui pourrait être apporté, si on ne le trouvait pas satisfaisant, le gouvernement trouverait peut-être moyen de faire comme en 1897 ; et j'ai dit cela en ma qualité personnelle, sans vouloir engager ma paroles que le gouvernement était décidé du gouvernement. Je n'étais pas autorisé à le faire. On ne pouvait conclure de mes paroles que le gouvernement était décidé de faire une chose plutôt qu'une autre. J'étais sur mes gardes dans cette circonstance, et je ne comprends pas comment il se fait que mon honorable ami de la gauche ait pris ombrage de ce que je puis avoir dit dans cette circonstance, ou de la manière dont je me suis exprimé .

M. MONK : Je n'en suis pas offensé du tout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quant à ce qui concerne le chemin de fer transcontinental, je me suis tenu dans les généralités. J'ai dit qu'il était admis de tous qu'une seconde voie ferrée transcontinentale était nécessaire. Tout le monde semble être de cet avis, et tout naturellement, si une nouvelle voie transcontinentale était construite, le bon sens veut que le gouvernement soit tenu de prendre en considération les réclamations de toute compagnie qui serait disposée à construire cette voie ferrée dans les mêmes conditions libérales qui ont été accordées à d'autres compagnies de chemins de fer dans le passé. Voilà tout ce que j'ai dit à ce sujet, et je ne crois pas avoir dévoilé là aucun secret. Ces choses sont connues dans tout le pays depuis que le discours du trône a été prononcé à l'ouverture de la présente session, et je ne vois aucune raison pour faire autant de tapage autour de cette affaire.

M. BORDEN (Halifax) : Le " Herald " de Montréal annonce que l'honorable député a prononcé un discours à l'emporte-pièce—

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est vrai.

M. BORDEN (Halifax) : Le discours qu'il a prononcé ce soir ne lui ressemble guère.

Peut-être pourrait-il indiquer à la Chambre quelle est cette partie de ses explications qui peut être considérée comme ayant cette force ; pour ma part, je ne l'ai pas remarquée. Ce journal contient certainement un fait. Il dit que l'honorable ministre a annoncé que cette commission se composerait de sir William Van Horne, comme président, de M. John Bertram, de Toronto et de M. Kennedy, de Québec. De deux choses l'une : l'honorable ministre a fait cette déclaration ou il ne l'a pas faite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je dois répéter à mon honorable ami que je n'ai pas dit autre chose que ce que je viens de déclarer. J'ai dit que je voyais dans les journaux que les noms avaient été mentionnés et que si ces personnes devaient composer la commission, cette dernière offrirait au peuple canadien toute la garantie voulue.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas ainsi que le rapport est fait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en suis pas responsable.

M. BORDEN (Halifax) : Ceci est un nouveau journal, qui, du moins pour le moment, appuie l'honorable ministre, et j'avais cru qu'il pourrait contenir un rapport fidèle de ses paroles. Sa version diffère de celle de mon honorable ami. Il dit que la commission doit être composée de ces personnes. Je conclus des paroles de l'honorable ministre qu'il n'a jamais dit cela et que la version publiée par ce journal est inexacte sous ce rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se peut que ce soit une erreur de traduction.

M. BORDEN (Halifax) : La chose est possible. Cependant, l'honorable ministre nous a annoncé ce soir une nouvelle qui aurait pu figurer avantageusement dans le discours du trône. Non seulement il a déclaré à Montréal, mais il nous a dit ici, ce soir, que le gouvernement a l'intention d'aider à la construction d'un autre chemin de fer trans-continental. J'ai compris la chose bien distinctement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais être obligé de répéter ce que j'ai dit en français.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a parlé d'autres chemins de fer qui ont été construits à travers le continent, et je l'ai entendu dire de mes oreilles, comme les "Débats" en feront preuve demain, qu'une voie transcontinentale doit recevoir la même aide que d'autres chemins de fer ont reçue dans le passé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La même considération.

M. BORDEN (Halifax) : Non, la même chose. Quelle qu'ait pu être l'intention de l'honorable ministre, je sais ce qu'il a dit, et il a dit que le gouvernement en était arrivé à une décision sur ce point.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: La même consideration.

M. BORDEN (Halifax) : Le directeur général des Postes vient au secours du ministre de la Marine et des Pêcheries et veut intercaler une phrase dont l'honorable ministre ne s'est jamais servie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député est dans l'erreur. Il se sert d'une expression que je n'ai pas entendue de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne l'ai pas entendu dire que le gouvernement avait l'intention d'accorder au nouveau chemin de fer des avantages aussi considérables qu'en ont reçu déjà d'autres voies ferrées.

M. BORDEN (Halifax) : Je regrette que le directeur général des Postes ait l'oreille aussi dure.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je regrette que mon honorable ami ait l'entendement aussi difficile.

M. BORDEN (Halifax) : Cela est possible, mais il est évident que j'entends mieux que l'honorable directeur général des Postes.

Le PREMIER MINISTRE : Je préfère bien comprendre.

M. BORDEN (Halifax) : C'est une question sérieuse que celle de voir un membre du cabinet faire une déclaration de cette nature à Montréal, puis la répéter ici ce soir devant la Chambre, avant que le gouvernement ait même songé à en informer le parlement suivant la forme ordinaire. Je me permettrai donc, après ce qu'à dit le ministre de la Marine et des Pêcheries, de demander au ministre des Finances si le gouvernement est capable ou non de faire connaître à la Chambre la politique qu'il entend suivre au sujet de cette subvention à accorder à un chemin de fer transcontinental.

La Chambre demande à bon droit ce renseignement, après la déclaration reproduite par les journaux, et que le ministre de la Marine et des Pêcheries vient de corroborer en présence de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député ; car, ce n'est pas précisément le moment de faire connaître à la Chambre l'attitude du gouvernement sur de grandes questions qui ne sont pas encore devant le parlement.

Il s'agit ici d'une question de haute importance, et lorsque le cabinet aura adopté un système à cet égard, il ne manquera pas de communiquer la chose à la Chambre en temps et lieu.

M. BORDEN (Halifax) : Raison de plus pour ne pas faire connaître au pays de cette

façon indirecte une question de si haute importance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Marine et des Pêcheries affirme qu'il n'a pas donné pareille publicité à cette question.

M. BORDEN (Halifax) : Inutile de disputer sur les mots. J'ai certainement compris, d'après les paroles mêmes prononcées ici par le ministre de la Marine qu'il a annoncé à cette grande assemblée à Montréal qu'une ligne transcontinantale qu'on se propose en ce moment de construire recevrait du gouvernement une aide de même nature que celle accordée à de semblables entreprises par le passé: Voilà ni plus ni moins, le sens de ces paroles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Demain, lorsque l'honorable député relira le compte rendu des débats, il verra que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne s'est pas servi de l'expression qu'il lui prête. L'honorable député nous a répété que le ministre de la Marine et des Pêcheries a affirmé que le gouvernement accorderait de l'aide à cette entreprise. Je ne sache pas que mon collègue se soit servi de pareille expression.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne tiens pas à chercher noise au directeur général des Postes sur le mot précis dont s'est servi son collègue, que ce soit aide ou secours ou tout autre mot synonyme ; l'impression qui m'en est restée, toutefois, et c'est sans doute aussi celle de la Chambre, c'est que le ministre a annoncé à l'assemblée en question à Montréal que le gouvernement avait décidé d'accorder une certaine aide à la ligne transcontinentale. Sans prétendre citer textuellement les paroles dont il s'est servi, je suis parfaitement convaincu que c'est là l'impression que ses paroles ont créée chez moi et chez tous ceux qui les ont entendues.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. Sutherland) : Comme l'honorable député en appelle au témoignage de toute la Chambre, je dois lui dire que j'ai prêté une religieuse attention aux paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries et qu'elles n'ont pas créé pareille impression sur mon esprit ni sur celui de la majorité de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, d'après vous, qu'aurait donc dit votre collègue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après ce que j'ai compris, il a affirmé qu'à son avis, la construction d'une ligne transcontinentale est désirable et que le gouvernement a mis la chose à l'étude. Mon collègue, si je ne me trompe, ne s'est pas servi de l'expression " aide ou secours ". Comme le chef de l'opposition en appelle au témoignage de la Chambre, je crois devoir lui dire que les paroles de mon collègue n'ont pas créé sur mon esprit pareille impression.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas si le ministre des Travaux publics a prêté l'oreille aux paroles de son collègue, lorsque celui-ci a mis en relief les avantages respectifs de la ligne transcontinentale en question et ceux des lignes de même nature construites par le passé, et je ne saurais dire s'il a compris, d'après ces paroles, que le gouvernement se propose de subventionner cette ligne. Pour ma part, je ne saurais donner à ces paroles d'autre interprétation que celle qui découle du compte rendu qu'en a donné le journal déjà cité :

A cette entreprise le gouvernement accorderait sans doute l'aide voulue par la prudence et la sagesse.

Or, si j'ai bien saisi le sens des paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries, ce soir, il s'en tient toujours à la déclaration faite à Montréal et dont le journal en question a publié le compte rendu :

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais parler français, peut-être réussirai-je à me faire mieux comprendre.

Je vais lire le compte rendu publié par La Patrie ", des remarques que j'ai faites ors de l'assemblée en question. Je cite La Patrie " du 31 mars. Voici les paroes que j'ai prononcées d'après ce compte endu ; je les lis afin de faire cesser tout malentendu et mettre fin à cette tempête dans un verre d'eau. Parlant du nouveau transcontinental, j'aurais dit que c'était :

Une voie nouvelle courant du Pacifique à l'Alantique, pour le transport des produits de l'Ouest en territoire exclusivement canadien, par la voie la plus courte, sous un contrôle canadien. En face d'une pareille situation le devoir du gouvernement est simple. Il doit aider l'entreprise dans la mesure de nos forces, avec prudence et sagesse.

M. MONK : Est-ce exact ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est à peu près cela.

M. MONK : Eh bien, c'est ce que nous voulons savoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors, tant mieux, si cela peut satisfaire mes honorables amis de l'opposition. C'est ce que j'ai dit et je ne vois pas qu'il y ait grand mal là-dedans

Quant à la question de la commission—non pas de la compagnie, comme le journal l'appelle—quant à la commission de transport, voici ce que contient le compte rendu de " La Patrie " :

" On a parlé comme président de cette commission," remarquez bien, M. l'Orateur, ces mots : " On a parlé," ce n'est donc pas moi qui le dit, et je ne me sers que de la nouvelle répandue dans le public :

On a parlé comme président de cette commission de sir William Van Horne, avec, pour assistants, MM. John Bertram, de Toronto, et H. Kennedy, de Québec, et, pour secrétaires, MM.

J. X. Perrault, de Montréal, et Bell, de Winnipeg.

M. MONK : Est-ce là l'avis du gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne peut pas être question de cela, et j'appelle de nouveau l'attention sur les mots " on a parlé ". Evidemment, je me servais de ce qui a été rapporté dans les journaux qui avaient mentionné les noms de ces messieurs comme devant faire partie de cette commission. Cela revient au même, et il est inutile de jouer sur les mots.

Quant à la fin de la session, comme devant avoir lieu au mois de juillet, voici ce que j'en ai dit d'après le compte rendu de " La Patrie " :

Tout annonce une ère de prospérité et de progrès. Au parlement, tout marche à la vapeur. L'opposition n'a guère fait de critiques sérieuses jusqu'ici, et nous espérons que d'ici à juillet prochain, tout le programme ministériel annoncé par le discours du Trône aura été mis à exécution.

Ce sont probablement ces dernières paroles qui ont fait de la peine à mes honorables amis de l'opposition et pourtant, je n'avais pas plus l'intention de les chagriner que l'homme dans la lune. Je suis bien peiné d'avoir ainsi froissé mes honorables amis en leur disant qu'ils n'avaient pas encore fait de critiques sérieuses du programme du gouvernement.

Dans tous les cas, ce que j'ai dit à Montréal, je l'ai dit avec connaissance de cause, sachant ce que je disais et pesant bien mes paroles.

Voilà tout, et ce n'est pas plus mal que cela. Il n'y a rien qui soit de nature à me valoir un reproche quelconque.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je prie mon honorable ami de ne pas s'exciter ni plaisanter sur une question sérieuse. Je demande à mon honorable ami, si les journaux ont eu raison de rapporter qu'il avait annoncé à cette assemblée une révision du tarif, si elle était jugée nécessaire, qui serait faite par un comité du cabinet, ainsi que cela a été pratiqué en 1897. Je lui demande si ce compte rendu est bien fidèle. Nous avons droit de savoir si cette déclaration, tombée de la bouche d'un ministre, est authentique, surtout quand elle est rapportée de la même manière dans tous les journaux, français ou anglais, publiés à Montréal. Et quand nous demandons à l'honorable ministre si cette déclaration reflète l'opinion du gouvernement, l'honorable ministre se retranche derrière la langue française et refuse de nous donner une réponse catégorique, mais se livre a des plaisanteries de mauvais aloi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est inutile de s'exciter également de l'autre côté de la Chambre. Voici les faits tels que rapportés dans " La Patrie " :

M. PREFONTAINE.

UNE ENQUETE.

Et si l'on ne peut pendant cette session, rendre complète justice à tous les intéressés, il y aura toujours moyen de faire, comme en 1897, de nommer un sous-comité du Conseil privé qui fera une enquête auprès des manufacturiers et des artisans.

M. MONK : Est-ce exact, cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est parfaitement exact, mais quel mal y a-t-il à cela ?

M. MONK : Là n'est pas la question, on vous demande si cela est exact.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parfaitement. Quel mal y a-t-il là-dedans ?

M. MONK : Ce n'est pas la question, je vous demande si c'est vrai ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parfaitement, j'ai dit qu'on pourrait procéder de la même façon. Si on n'est pas satisfait que j'aie dit la vérité et que j'aie dit quelque chose de raisonnable, je n'y puis rien. Je comprends que cela ne fait peut-être pas l'affaire des messieurs de l'autre côté de la Chambre, mais je n'y peux rien.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Il y a quelque temps, on a signalé à l'attention de la Chambre le fait que le ministre des Chemins de fer et Canaux, dans la mesure où il le pouvait faire par une affirmation officielle, avait engagé le gouvernement dans un système de subventions pour la construction d'une ligne transcontinentale. Il est vrai que lorsque l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) lut à la Chambre le compte rendu de la conversation attribuée au ministre des Chemins de fer et Canaux, celui-ci en récusa la paternité, séance tenante. Or, qu'est-il arrivé ? A peine cette dénégation du ministre était-elle publiée que le correspondant, auteur de ce compte rendu, déclara, dans une lettre portant sa signature, publiée dans le journal même qui avait publié l'article en question, que le ministre des Chemins de fer et Canaux lui avait bel et bien accordé cette entrevue. Et depuis, le ministre n'a pas osé prendre la parole pour opposer sa dénégation à la déclaration du reporter. Qu'est-il arrivé depuis ?

Le premier ministre ignore simplement ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer, bien que la déclaration faite par ce dernier fut revêtue d'un caractère officiel et fut d'une grande importance pour le pays. Mais ce n'est pas là le seul cas de cette nature. Le directeur général des Postes a prononcé la semaine dernière à Toronto un discours rapporté dans le " Globe " de cette ville, du 24 mars, sur un sujet identique à celui qui a été traité par le ministre de la Marine et des Pêcheries, au cours d'une entrevue à Montréal. Il est vrai que si nous devons en juger par compte rendu de cette dernière en-

trevue, le ministre de la Marine et des Pêcheries à été plus explicite, plus franc et plus compréhensible que le directeur général des Postes, mais il n'en est pas moins certain que le directeur général des Postes a laissé croire à son auditoire de Toronto, que le gouvernement dont il faisait partie s'était engagé à aider à la construction d'un chemin de fer—il n'a pas indiqué le nom—qui devrait traverser le Canada d'un océan à l'autre. Permettez-moi de lire les paroles que l'on prête au directeur général des Postes.

Nous avons d'autres chemins de fer qui ont été construits partie avec l'argent public et partie avec le capital particulier, mais qui n'en sont pas moins la propriété de corporations privées et non de l'Etat. L'opinion publique semble être actuellement plus ou moins en faveur des subventions aux chemins de fer. Peut-on espérer qu'il se présentera des capitalistes disposés à construire à leurs propres frais une voie ferrée à travers les milliers de milles de ce territoire dont je viens de parler, laquelle devra demeurer, durant plusieurs années, sans rapporter aucun bénéfice ? Les capitalistes ne sont pas des philanthropes, et ils tiennent à ce que leurs capitaux leur rapportent des bénéfices. Devons-nous continuer à accorder des subventions aux différents chemins de fer qui se proposent de prolonger leurs voies ferrées jusqu'au Manitoba ? Ou devons-nous nous croiser les bras, rejeter la responsabilité qui nous incombe et laisser aller le pays à l'abandon ?

Il est difficile de trouver une partie de la population à l'esprit plus large, plus entreprenant et plus patriotique, et c'est elle qui, s'appercevant des progrès extraordinaires accomplis par notre pays, demande, qu'au lieu d'entraver cette marche ascendante par notre inaction, nous profitions de l'occasion qui s'offre à nous pour résoudre, si possible, les problèmes que fait surgir le développement sans précédent. Le plus difficile à résoudre est certainement cette question des chemins de fer dont je viens de parler.

Pouvons-nous, après cela, en arriver à supposer que le directeur général des Postes avait un autre but, en parlant ainsi, que de faire comprendre à ses auditeurs que le gouvernement avait l'intention de prêter son appui à un ou plusieurs de ces chemins de fer projetés ?

M. L'ORATEUR-SUPLEANT : Si l'honorable député a l'intention de discuter davantage cette question, je dois lui faire remarquer que le règlement ne permet pas la chose.

M. BENNETT : J'achevais, M. l'Orateur, et comme cette dicussion se rapprochait beaucoup de l'autre, je me suis cru justifiable de faire ces remarques. Cependant, si cela est nécessaire, je proposerai l'ajournement du débat avant de terminer. Il doit être bien clair pour tout le monde, que le directeur général des Postes, à Toronto, et le ministre de la Marine et des Pêcheries, à Montréal, ont voulu avertir le public que des subventions seraient accordées par le gouvernement à quelques-unes de ces voies ferrées. La seule différence qui existe entre les deux c'est que le directeur général des Postes a fait preuve d'un peu plus de tact que son collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries. Voulant essayer d'expliquer son entrevue, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit qu'il s'était simplement fait l'écho des rumeurs qui circulaient dans les journaux concernant la commission du transport. Il est certain que les journaux ont souvent parlé que sir William Van Horne devait faire partie de la commission, mais je défie l'honorable ministre de citer un seul journal qui est mentionné à ce propos les noms de M. John Bertram et de M. Harold Kennedy.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous ne les avez pas lus.

M. BENNETT : Je mets l'honorable ministre au défi de nommer un seul journal, antérieur à cette entrevue, qui mentionne les noms de ces personnes par rapport à cette commission.

Quant aux changements dans le tarif, il est évident que le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait un pas de clerc. Le ministre des Finances a tenté de détourner la question, en disant que le gouvernement ne peut être tenu responsable de ce qui n'émane pas directement du cabinet au complet, qu'il n'est pas responsable de tout ce qui se publie dans les journaux, à l'exception de ce qui paraît dans la " Gazette Officielle " du Canada. Mais le ministre des Finances sait bien que le premier ministre a allégué pour justifier le renvoi de son ex-collègue (M. Tarte), les rapports de ses discours qu'il avait lus dans les journaux. Il ne convient donc pas à mon honorable ami de traiter cette question aussi cavalièrement qu'il le fait. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a commis une imprudence en parlant comme il l'a fait l'autre soir à Montréal. Il se trouvait au milieu de ses amis, et il a voulu leur démontrer qu'il était au courant des secrets du cabinet. Probablement qu'il a aussi voulu faire comprendre à ses collègues que son intention était de jouir d'une plus grande latitude que l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte). Il a commis une bévue, cela est certain, et il n'est pas encore disparu. Le gouvernement ne peut se passer de ses services, et c'est pour cette raison qu'il est libre de dire ce qu'il veut et où il veut.

Je propose que la séance soit levée.

M. KEMP (Toronto-est) : Je voudrais poser une question au ministre des Finances.

Le compte rendu du discours du ministre de la Marine et des Pêcheries publié dans le " Herald "—et l'on m'informe que les journaux français ont publié un compte rendu virtuellement identique—dit :

Si l'on constate qu'une révision du tarif est nécessaire ou que des industries légitimes ont besoin de protection, l'on fera ce qui doit être fait. S'il y a apparence que l'on ne puisse rendre pleine et entière justice durant la session, le gouvernement pourrait nommer un comité du

cabinet, lequel comité sera chargé de pressentir l'opinion du pays somme cela a été fait par le ministère actuel en 1897.

Je voudrais demander au ministre des Finances si c'est là ou non le programme du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le programme du gouvernement en matière de tarif est ordinairement inclus dans l'exposé budgétaire, et je ne me sens pas libre de le formuler avant cela.

M. KEMP : Dans ce cas, le ministre de la Marine et des Pêcheries n'était pas autorisé à faire cette déclaration.

M. T. S. SPROULE : Je regrette extrêmement que le gouvernement se soit tant éloigné de la coutume suivie par ce prototype des parlements et des gouvernements, le parlement et le cabinet britannique, en faisant ses déclarations publiques. Les déclarations sont ordinairement faites de deux manières, dont l'une comprend les discours que les ministres éminents prononcent dans de grandes réunions publiques, où ils énoncent virtuellement leur programme, et cet énoncé est considéré comme étant tout aussi formel que s'il eût été fait en plein parlement. Or, si nous admettons l'exactitude du compte rendu, le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait dans ce cas exactement ce que ferait un membre du cabinet anglais. Et l'une des grandes raisons que nous avons de considérer ceci comme un exposé officiel du gouvernement, c'est le fait que depuis plusieurs jours, bien que cette déclaration formelle ait été faite par un journal quotidien important de la grande ville de Montréal, par un journal quotidien ami du gouvernement actuel, l'honorable ministre n'a jugé à propos ni de nier ni de déclarer que l'on a publié une version inexacte de sa déclaration, si ce n'est depuis qu'il a été interpellé en cette Chambre. Et maintenant que cela a été fait, il tâche de s'excuser en disant que le rapport est inexact. En attendant, le public en général en était arrivé à la conclusion que la déclaration du ministre était une déclaration officielle de la part du gouvernement. Je dis qu'il est très regrettable que le gouvernement actuel se soit tant écarté de la pratique bien connue qui a cours en Angleterre, et qu'il déclare maintenant au peuple canadien que la seule chose que nous puissions croire en ce qui concerne le cabinet actuel est ce qui paraît dans la "Gazette du Canada", à moins que la déclaration ne soit faite par le ministre des Finances ou le premier ministre dans l'enceinte parlementaire. Je crains fort qu'on réussisse à discréditer le personnel du cabinet dans son ensemble, en nous défendant ainsi d'interpréter la déclaration d'un ministre éminent à une réunion publique importante comme un indice du programme que le gouvernement a l'intention de suivre.

TRAITEMENT DES IMMIGRANTS.

M. A. W. PUTTEE : Je veux attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement sur une question que je considère comme urgente. Il s'agit de l'immense mouvement d'immigration qui se produit actuellement à travers l'océan et à travers le continent vers notre Nord-Ouest. Nous avons tous lieu de nous féliciter, surtout ceux d'entre nous qui viennent du Nord-Ouest, de ce que les colons qui y arrivent maintenant par milliers sont virtuellement tous d'origine britannique. Il semble que les circonstances ont amené un changement que nos propres fonctionnaires eux-mêmes n'auraient pu amener. Samedi dernier pas moins de quatre navires débarquaient des immigrants au port d'Halifax, et durant les quelques heures suivantes, huit convois spéciaux partaient à travers le continent à destination du Nord-Ouest. Ils sont passés à Ottawa lundi dernier. J'en ai profité pour consacrer la majeure partie de cette journée à voir et à interroger ces immigrants, à découvrir quel genre d'installation on leur a procuré pour leur voyage à travers notre pays. Les conditions auxquelles on les a assujettis sont tout simplement scandaleuses. Non seulement j'ai vu cela par moi-même, mais je puis dire au ministre de l'Intérieur suppléant (l'honorable sir William Mulock) qui a sur les trains des agents de ses ministères, qu'à en juger par la correspondance échangée avec ces agents, ils sont au courant de ces faits et sont prêts à prouver que le traitement des immigrants et leur installation ne sont réellement pas convenables. Par exemple, l'un des trains qui étaient ici lundi, un convoi composé de onze wagons, n'avait pas plus d'un seul wagon convenable pour y voyager continuellement durant vingt-quatre heures. Les autres wagons avaient été empruntés au Grand-Tronc et à l'Intercolonial. Malheureusement, les pires étaient les wagons du gouvernement empruntés au chemin de fer Intercolonial. Je ne cherche ni à critiquer ni à trouver à redire contre les compagnies de transport. Ceci est une affaire absolument publique. Ces wagons étaient tout simplement des voitures servant au trafic local de jour, des voitures à sièges fixes et étroits, sans aucun lit ni en haut ni en bas, sans même d'appliques pour y déposer les paquets. Les voyageurs que j'ai vus ici se plaignaient beaucoup. Ils m'ont même dit que la nuit précédente on avait du se coucher jusque dans les allées, les sièges n'étant pas mobiles. Il n'y avait qu'un wagon sur chacun de ces convois, où l'on pouvait se procurer de l'eau. On me l'a dit, et je le crois, car en arrivant ici, où ils ont pu se procurer de l'eau, les voyageurs se sont empressés de faire leurs ablutions. Et les cabinets de toilette servaient à la fois aux hommes et aux femmes. Ceci est contraire à la décence la plus élémentaire. Ces gens sont d'une classe très supérieure, comparée à celle des immigrants que nous avons eus

parfois. Ce sont des gens qui ont quitté des maisons confortables. Ce ne sont pas tous des jeunes gens ; il y a des familles et une forte proportion de femmes parmi eux. Et je dis que c'est une honte pour notre pays et pour nos méthodes qu'ils soient transportés de cette façon à travers le pays. Lorsqu'ils ont quitté Halifax, ils entreprenaient un voyage de quatre, cinq ou six jours. Lorsqu'ils sont arrivés ici, ils étaient en chemin de fer depuis près de deux jours, et ils avaient encore près de quatre jours de voyage à faire.

Or, on devrait appliquer un remède quelconque ; on devrait trouver un moyen quelconque de transporter convenablement les immigrants qui viennent en ce pays. Hier, 2,000 personnes sont parties de Liverpool, et il est probable que ce nombre va augmenter. La compagnie de chemin de fer dira peut-être qu'elle n'a pas le matériel roulant suffisant pour les transporter. Quelle que soit l'explication, il faut remédier à cet état de choses. Bien que la compagnie les transporte à travers le pays, elle n'est pas responsable de leur arrivée ici. Ce sont les représentants du gouvernement qui les engagent à venir ici. On leur a dit que l'on voyage en ce pays d'une façon beaucoup plus facile, beaucoup plus sûre, beaucoup plus confortable et beaucoup plus luxueuse que dans leur propre pays, et sur la foi de ces renseignements, ils ne prennent pas les précautions qu'ils prendraient pour leur voyage s'il en était autrement. Ce n'est qu'après leur arrivée qu'ils constatent l'existence de cet état de choses. Je n'accepterai comme définitive aucune raison que l'on pourrait invoquer en faveur de la continuation de cet état de choses. Il ne suffit pas de dire que ce sont des colons, qu'on les transporte à travers ce continent moyennant un prix très bas. Cela se peut, mais cela ne fait rien à l'affaire. Le département de l'Immigration a des employés sur ces convois ; je suppose que ces employés accompagnent les immigrants afin d'aplanir toutes les difficultés qui pourraient surgir. Je comprends que l'on ne s'attend pas à ce que la compagnie ait assez de matériel roulant dispoinible et il est probable qu'elle n'en aura pas la semaine prochaine, ni durant le reste de la saison. L'immigration, cette année, sera énorme. Tous les steamers venant de Liverpool sont virtuellement retenus jusqu'à une période avancée de la saison, et si cet état de choses continue les rapports les plus désavantageux seront envoyés dans la mère patrie. Il résultera de ce chef une critique défavorable, fertile en mécontentements et en démoralisation, et c'est l'un des mécomptes les plus regrettables qui puissent arriver à ces gens qui ont quitté leur pays pour venir habiter ces nouvelles régions. En abordant cette question, je n'ai nullement l'intention de trouver à redire contre le gouvernement ou contre la compagnie, mais je dois insister, dans l'intérêt de ces immigrants, dans l'intérêt de notre propre réputation, dans l'intérêt de cette région de l'ouest où ils vont s'établir, à ce qu'on s'occupe immédiatement de pourvoir à leur transport et de prévenir la répétition des inconvénients que j'ai signalés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En ce qui concerne les remarques faites par l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) touchant les mesures défectueuses qui ont été prises pour le transport des immigrants arrivant en ce pays et se dirigeant vers le Nord-Ouest, je crois que la Chambre admettra avec moi que cet honorable député a fait une œuvre d'utilité publique en appelant l'attention du parlement et du gouvernement sur l'état de choses qu'il a décrit. Il sera du devoir du gouvernement d'employer tous les moyens en son pouvoir pour mettre fin à des abus de ce genre. Nous comprenons que les chemins de fer on à lutter contre des difficultés inattendues lorsqu'il se produit une aussi forte demande de matériel roulant que celle qui se produit au moment actuel, par suite de l'augmentation, inouie jusqu'à présent, du nombre des immigrants en ce pays. Cependant, j'admets avec mon honorable ami que nous ne devons pas accepter d'excuses et que nous devons exercer toute la pression possible afin que les moyens de transport soient à la hauteur des services requis et puissent faire honneur au pays.

M. R. H. POPE (Compton) : Je suis certain que nous partageons tous l'opinion de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et que nous approuvons tous les efforts qu'il fait pour rendre aussi parfaits que possibles les moyens de transporter ces nouveaux venus d'outremer. Mais c'est là un sujet qui a été greffé sur la discussion et je crois que nous ferions bien d'en revenir à la question qui a motivé cette motion d'ajournement. Il me semble, M. l'Orateur, que les ministres de la province de Québec, l'ex-ministre et le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, sont à peu près dans la situation du perroquet : ils parlent trop et cela leur attire des ennuis. Naturellement, on pourrait nous demander d'excuser le ministre de la Marine et des Pêcheries, vu qu'il est encore novice dans cette besogne et qu'il n'a pas subi l'entraînement convenable. Je conseillerais au premier ministre de créer une espèce de jardin de l'enfance où ses ministres pourraient être exercés, où quelques-uns des jeunes ambitieux qui siègent derrière le premier ministre et qui, sans aucun doute, attendent avec impatience le jour prochain où ils pourront occuper un siège de devant et jouir du traitement accordé aux ministres de la Couronne, pourraient être mis à l'école et convenablement entraînés, afin que, lorsqu'ils s'élèveront à cette position, lorsqu'on leur fera l'honneur de les inviter à prendre un siège en avant, le pays ne soit ni troublé ni bouleversé par eux, afin que nous puissions juger d'après

les déclarations des ministres qu'ils ont le droit de dire ce qu'ils disent. J'ai suivi avec intérêt la discussion qui a eu lieu en différents temps en cette Chambre et, depuis six ou sept ans, je me suis quelque peu intéresé au bien-être des honorables membres de la droite. Je dois dire que je ne blâme pas le ministre de la Marine et des Pêcheries au même degré que certains honorables membres de l'opposition pourraient être enclins à le blâmer. D'abord, il est jeune, tendre et n'a pas encore été contaminé. En conséquence, je crois que nous devons nous montrer indulgents pour les fautes qu'il commet ; peut-être qu'il fera mieux à l'avenir. Peut-être que ceci sera son infraction la plus grave à la grande constitution de notre pays, car c'est une infraction à la constitution du Canada, de la part d'un ministre, que de se prononcer trop ouvertement sur une question d'intérêt public. Nous voyons maintenant, siégeant isolé en face de nous, l'un des plus grands chefs du parti libéral depuis 1896, lequel est aussi tombé dans cette trappe qu'on appelle langage irréfléchi. Maintenant, il siège seul de ce côté, parce qu'il a violé la constitution du Canada et mis en péril toute la confédération. Eh bien! son jeune successeur fait la même chose. M. l'Orateur, voici un homme politique ayant de longues années d'expérience, un homme qui a été pendant longtemps membre de cette Chambre et membre du cabinet actuel depuis sa formation, un homme qui a récemment reçu de son souverain des titres et des honneurs, lorsque j'examine le journal le Globe et que j'y lis les remarques que le directeur général des Postes a faites à cette réunion, lorsqu'il savait que son discours serait suivi d'un autre devant être prononcé par l'un de ces honorables perroquets de la province de Québec, je puis comprendre qu'il ait été jaloux; et il dit maintenant: " Je sais qu'au temps jadis j'ai été relégué au second plan dans cette province par l'ex-ministre des Travaux publics qui a produit plus d'effet dans ma province natale que je n'ai pu en produire moi-même ; en conséquence, je crois que je ferais bien de profiter de cette occasion." Il dit cela dans le langage le plus diplomatique possible, naturellement, mais il donne cependant à entendre qu'il sait ce que c'est que le cabinet du Canada. " J'ai, dit-il, quelque connaissance du programme du cabinet dont je suis l'un des membres, et je profiterai de l'occasion de ce banquet pour déclarer "—je n'ai pas besoin de répéter ce qu'il a dit. Cela a été lu ici cet après-midi. Mais la déclaration est faite aussi clairement que possible, étant donnée sa position de ministre de la Couronne ayant six ou sept années d'entraînement.

Il a parlé en cette occasion et il a tracé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries la voie que celui-ci devait suivre. Il a dit : Qu'allons-nous faire ? Allons-nous rétrograder ou allons-nous marcher de l'avant? Allons-nous aider à ces grandes lignes transcontinentales ? Quelques-unes d'entre elles ont été construites, mais si l'on considère la région à travers laquelle les nouvelles lignes devront passer—je suppose qu'il voulait dire la région située au nord du lac Supérieur—pouvons-nous nous attendre à ce qu'un homme aille construire, sans aucune aide, un chemin à travers cette région ? De sorte qu'il n'est pas surprenant que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, à cette réunion, où il était entouré de ces messieurs, qui l'avaient accueilli à bras ouverts, et appuyé par des journaux qui, il y a peu de temps, ne voulaient pas de lui comme ministre, enthousiasmé de se voir entouré de nouveaux convertis à sa popularité, dans cette ambiance où il venait de prendre part à un somptueux banquet, soit devenu un tantinet imprudent dans ses déclarations. Il ne faut pas s'étonner que l'honorable ministre, le Benjamin du cabinet, ait énoncé en termes énergiques le programme du gouvernement. Le Globe de ce soir dit à propos de la commission du transport :

> On peut considérer comme certain que le personnel de la commission de transport sera conforme aux prévisions énoncées par M. Préfontaine, et qu'il sera composé de sir Wm. Van Horne, de Montréal, de M. John Bertram, de Toronto, et de M. Matthew Kennedy, de Québec.

Le Globe de Toronto n'en avait jamais entendu parler, nul journal du Canada n'en avait entendu parler avant que cet honorable ministre se fut prononcé, dans cette malheureuse soirée à Montréal. Comme nous savons que l'honorable directeur général des Postes appréciait à sa juste valeur le danger auquel il s'était exposé à Toronto, nous pouvons comprendre qu'il avait hâte que ceci fût rendu public avant que cet homme nouveau de Québec s'en mêlât, car il s'est dit à lui-même : " J'ai eu autant d'expérience que cet autre homme. J'ai joué un rôle secondaire dans une pièce secondaire ; l'ex-ministre des Travaux publics, cet homme qu'on brûlerait en effigie dans ma province, est venu, nonobstant tous les sacrifices que j'ai faits pour ma province natale ; il m'a coupé l'herbe sous le pied ; j'en vois un autre qui vient de la province de Québec, et la seule attitude sûre que je puisse prendre, c'est de formuler une idée et de tâcher de faire comprendre à ceux qui m'écoutent que, moi, le directeur général des Postes du Canada, je suis en possession des secrets du cabinet, et que ces lignes de chemin de fer doivent être subventionnées."

Je ne dis pas qu'il y ait rien de mal dans le fait qu'un homme public déclare que de grandes voies ferrées doivent être subventionnées, mais après la sévère leçon que l'on a faite à l'ex-ministre des Travaux publics, après qu'on l'a, sans beaucoup de cérémonie, virtuellement chassé du cabinet pour la grave raison qu'il avait violé la constitution du Canada, si telle est la punition qui doit être imposée à un homme de son rang et de sa position dans le cabinet,

je dis, M. l'Orateur, que l'honorable directeur général des Postes et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries devraient faire place à d'autres, qui sont au jardin de l'enfance et qui se préparent à recevoir les portefeuilles qui les attendent sur les banquettes ministérielles.

MODIFICATION DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Je propose que le bill (n° 16) portant modification de la loi relative aux chemins de fer soit lu pour la deuxième fois.

M. MONK : Quel est l'objet de ce bill ?

M. SCOTT : M. l'Orateur, il me suffira, peut-être, de dire que le bill, dont on a assez longuement étudié la portée vers la fin de la dernière session, pourvoit à ce que les chemins de fer qui sillonnent les prairies du Nord-Ouest soient convenablement protégés contre le danger d'incendie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je comprends bien mon honorable ami (M. Scott) désire que son bill soit soumis au comité des chemins de fer, qui l'étudiera dans tous ses détails.

La motion est adoptée et le bill subit sa deuxième lecture.

SUBSIDES—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. T. S. SPROULE : Les députés de la gauche ne s'attendaient pas à voir la Chambre se former en comité des subsides ce soir. Ils étaient sous l'impression que la séance de ce soir serait consacrée à l'étude des bills d'intérêt public, et je me crois autorisé à dire que nous ne sommes pas prêts à nous remettre aux subsides. On a permis de laisser en suspens un certain nombre de bills que nous nous attendions à discuter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas, je vais retirer ma motion portant que la Chambre se forme en comité des subsides.

La motion est retirée.

L'AUTONOMIE DE L'IRLANDE—EXPLICATION PERSONNELLE.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Je me lève pour rectifier un compte rendu erroné de l' 'Evening Journal' et du 'Free Press" d'Ottawa. Parlant du très savant et très intéressant discours de l'honorable député de Victoria, N.-B., (l'honorable M. Costigan), ces journaux m'accusent d'avoir interrompu mon honorable ami, en criant : "Au chat". Or, n'étant pas l'auteur de cette interruption, j'invite ces deux feuilles à publier la rectification qui s'impose dans la circonstance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Quelle sera la besogne de demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il nous est possible d'aborder l'étude des mesures du gouvernement, les estimations du ministère des Travaux publics seront délibérées en comité des subsides.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 9.20 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 2 avril 1903.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

BILLS EN PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.—M. Thompson (Haldimand et Monck).

Bill (n° 76) à l'effet de permettre à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du havre de Vancouver.—M. Macpherson.

SURETE DES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

M. SMITH (Vancouver) dépose le bill (n° 77) "Acte à l'effet de pourvoir à la sûreté des employés de chemins de fer" et il fait les remarques suivantes : Ce bill est le même que j'ai présenté l'année dernière. Le but est d'obliger les compagnies de chemin de fer à se servir de certains appareils de sûreté, tels que des attelages automatiques.

Motion adoptée et le bill est lu une première fois.

CAISSE DE RETRAITE DE LA MILICE.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir Frederick Borden) dépose le bill (n° 78) "Acte modifiant l'Acte des pensions de la milice." Il fait les remarques suivantes : L'objet de ce bill est de modifier l'Acte des fonds de retraite du service civil de façon à ce que les paiements par les membres du service civil au fonds de retraite soient portés au fonds de retraite de la milice, s'ils deviennent officiers du corps permanent de la milice active. Ce bill est exactement semblable à celui que nous avons adopté l'année dernière relativement à l'acte du fonds de retraite de la police à cheval.

M. SPROULE : Cela ne fera-t-il pas double paiement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

Motion adoptée et le bill est lu une première fois.

QUESTIONS.

LA STATION DE SCOTCH-HILL.

M. BELL :

1. Le ministère de Chemins de fer et Canaux a-t-il reçu par l'entremise du ministre ou de quelque fonctionnaire une pétition demandant qu'un bureau pour la vente de billets de passage soit installé dans la gare de Scotch-Hill ?

2. Quelle décision a été prise par le département au sujet de cette pétition, si elle a été reçue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Nous n'avons pas de pétition demandant que la station de Scotch-Hill devienne un bureau pour la vente des billets de passage.

Honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER (par M. Taylor) :

1. Quel montant a été payé jusqu'à ce jour à la Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond (limitée), à titre de subvention, pour la ligne entre Port-Hawkesbury et Broad-Cove Mines ?

2. Quel montant, (s'il en est) en encore dû à ladite compagnie au sujet de ladite subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : La somme de $311,375.53 a été payée à la Compagnie de chemin de fer Inverness et Richmond, limitée, comme subvention pour la partie du chemin s'étendant entre Port-Hawkesbury et Broad-Cove Mines.

2. Toute la subvention qui était due a été payée.

PERTES DE VIE SUR LES VOIES FEREES.

M. CLARKE :

1. Combien d'accidents entraînant des pertes de vie ont eu lieu sur les lignes ferrées au Canada depuis le 1er octobre 1902 ?

2. Combien de personnes ont perdu la vie dans ces accidents ou par suite de ces accidents ?

3. Le gouvernement a-t-il nommé ou chargé quelqu'un de ses empliyés de faire une enquête spéciale et minutieuse sur les causes de ces accidents, et de faire un rapport indiquant quel système est suivi dans l'exploitation des réseaux, la vitesse des trains, la date des accidents, la condition de la voie et du matériel roulant, les heures auxquelles l'équipe du train, les chefs de gare, les télégraphistes et les employés de la compagnie étaient de service en rapport avec les trains qui ont éprouvé des accidents, les salaires payés aux employés, les aptitudes et la compétence du personnel des trains et des gares, bureaux de télégraphe, etc.

4. Si un tel employé a été nommé, a-t-il adressé un rapport au gouvernement ? Et, dans l'affirmative, ce dernier se propose-t-il de soumettre ce rapport à la Chambre ?

5. Quelque officier public, et lequel, est-il tenu de faire une enquête et un rapport sur tous les accidents de chemins de fer qui se produisent en Canada ?

6. S'il n'y a pas d'officier à cette fin, est-ce l'intention du gouvernement d'en nommer un ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : A la dernière session, je crois, l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a demandé un état indiquant le nombre d'accidents qui avaient eu lieu sur les voies ferrées pendant les trois années précédentes. Le ministère a essayé d'obtenir ces renseignements des différents chemins de fer, mais n'a pas complètement réussi ; les renseignements reçus ne sont que partiels. On nous a promis de les compléter, mais on ne l'a pas encore fait. Aujourd'hui, l'honorable député (M. Clark) me demande la liste des accidents qui ont eu lieu depuis le 1er octobre dernier. Je donne ces explications afin que la Chambre sache que nous nous occupons à obtenir les renseignements portant sur une période beaucoup plus longue. La réponse suivante que je donne à l'honorable député comprend tout ce que nous avons reçu au ministère depuis le 1er octobre 1902 :

1. Il y a eu 142 accidents séparés et distincts.

2. Il y a eu 179 pertes de vies dans ces accidents, dont 38 résultant de collisions entre des trains.

3. 4, 5 et 6. Le gouvernement s'occupe de la question mais n'a pris aucune décision.

ABOLITION DES DROITS DE TONNAGE.

M. SPROULE :

Vu les demandes faites par les propriétaires de navires et les expéditeurs dans l'intérêt du transport en Canada, est-ce l'intention du gouvernement d'abolir les droits de tonnages perçus sur les navires passant par les canaux ?

Le PREMIER MINISTRE (Honorable sir Wilfrid Laurier) : Une délégation doit venir conférer de ce sujet avec le gouvernement, et nous attendons pour agir que nous ayons entendu cette délégation.

PROPOSITIONS CONCERNANT LES TRANS-CONTINENTAUX.

M. MONK :

1. Des propositions définies ont-elles été faites au gouvernement au sujet de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer transcontinental au Canada ?

2. Le gouvernement soumettra-t-il ces propositions au parlement avant de les accepter en tout ou en partie ou d'aider à la construction de ladite ligne ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de faire un arrangement définitif avec quelque compagnie, syndicat ou autres personnes au sujet de la construction de ladite ligne sans consulter préalablement le parlement à cet effet ?

4. De qui ont été reçues des propositions dans le sens ci-dessus mentionné ?

5. A quelle date ces propositions ont-elles été faites ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Il m'est impossible de répondre pour le moment à aucune des questions posées par l'honorable député. Nous avons déjà dit à la Chambre que des pourparlers ont eu lieu entre le gouvernement et certaines personnes, mais rien n'a été mis par écrit. Il serait en outre prématuré de faire aucune déclaration maintenant. Aussitôt que l'intérêt public le permettra le parlement sera informé.

GARDE-BESTIAUX.

M. LENNOX (par M. Léonard) :

1. Le ministre des Travaux publics ayant déclaré en Chambre, lundi dernier, en réponse à certaine question, que " il y a encore bon nombre de garde-bestiaux à mettre à l'essai, et que George Robertson, écr., M.P.P., n'a plus rien à faire avec ces essais," comment la commission nommée pour examiner ces garde-bestiaux est-elle actuellement composée et quels en sont les membres ?

2. Quand a-t-on remercié M. Robertson de ses services à titre de commissaire, et pour quel motif ?

3. Qui l'a remplacé, et quand ?

4. Combien de garde-bestiaux ou de modèles de garde-bestiaux restent encore à être mis à l'épreuve ? Quelles sont les personnes qui les ont inventés ou qui offrent de les mettre à l'essai ? Et quand et en quel endroit ces essais seront-ils faits ?

5. Quand la dernière épreuve a-t-elle été faite ?

6. Le ministre des Chemins de fer a-t-il pris des mesures pour hâter la fin de l'enquête et la présentation du rapport ? Dans l'affirmative, lesquelles, et quand ont-elles été prises ?

7. Le ministre s'est-il enquis quand le rapport sera prêt. Et, dans l'affirmative, où en est rendue la rédaction de ce rapport ?

8. Un temps déterminé a-t-il été fixé pour la production du rapport ? Quel temps a été fixé ? Ce delai a-t-il été prolongé, et jusqu'à quelle date ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1 et 2. M. F. W. Holt, I.C., reste le seul commissaire préposé aux expériences de gardes-bestiaux, M. Robertson s'étant retiré de la commission le 14 février. On croyait alors que les essais étaient virtuellement terminés, et les deux commissaires ont préparé ensemble les grandes lignes d'un rapport qui ne demande plus qu'à être rédigé et signé.

Depuis que M. Robertson s'est retiré, un certain nombre de personnes ont offert de mettre à l'essai des gardes-bestiaux et l'on a maintenu M. Holt dans sa charge, afin qu'il puisse faire ces essais.

3. Personne n'a été nommé à la place de M. Robertson ; on n'a pas cru que cela était nécessaire.

4 et 5. Il reste encore 61 modèles à mettre à l'essai, et la liste qui suit donne les noms des inventeurs :

William Baker,
Adolphe Larose,
P. J. Bois,
James Wood,
L. A. Lacount,
E. H. Graham,
W. H. Smith,
J. W. Kendall,
The Trackmans,
R. H. Pentecost,
J. E. Cole,
H. F. Service,
James Finn,
W. J. Henry,
W. Porter,
Thos. Logan,
M. Thibault,
T. Burgess,
The Positive,
M. McMillan,
F. X. Wade & J. R. Timothy,
A. R. Dansen,
Jno. J. Gartshon,
Wm. Holliday,
W. Cameron,
A. G. Bust,
Jas. Cavanagh,
Major Whitcomb,
D. McKinnon,
Joseph Webber,
W. F. Boardman,
Samuel H. G. Jones,
Thos. Logan,
R. C. Russell,
E. C. Smith,
A. Briggs & S.P. Densen,
Jas. McKinder,
Arthur Thom,
Walsh Bros,
Henri Laplante,
E. Maimy,
E. B. Reid,
W. Lampman,
H.W.D. Armstrong, C.E.
Akers & Tennant,
D. P. Cosy,
Mr. Davis,
F. McEdwards,
M. C. Wilson,
Gideon Brown,
F. J. Irvine,
Peter Kenan,
Mark J. McGowan,
Jno. H. Stewart,
P. J. Tucker,
W. G. McLean,
S. C. Westro,
A. Baker,
Marshall, par M. Ross,

Ces essais sont faits sur les terrains de l'exposition à Ottawa, tous les jours. Le dernier a été fait aujourd'hui, et l'on continuera tant que tous les modèles n'auront pas été essayées.

6 et 7. Oui, le ministre a donné des ordres pour compléter l'ouvrage aussi vite que possible. Le rapport sera prêt aussitôt que les essais seront terminés ; il est virtuellement prêt maintenant, excepté quant aux derniers essais.

8. Oui ; on a cru qu'il serait bon de faire un examen des garde-bestiaux en usage sur les différents chemins de fer aux Etats-Unis et au Canada, aussi d'écrire pour avoir des renseignements, et que le rapport pourrait être prêt dans quatre mois au plus. La partie la plus importante de cette enquête est terminée, mais les essais ont pris beaucoup plus de temps qu'on ne croyait d'abord, vu l'intérêt que l'on a porté à cette question dans les différentes parties du pays, et le désir de la part des inventeurs de soumettre leurs inventions à l'essai et leurs explications aux commissaires; plusieurs réunions auxquelles ont assisté les commissaires ont eu lieu dans le pays, particulièrement dans la province d'Ontario.

CORRESPONDANCE AVEC LE NOUVEAU-BRUNSWICK ET L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'on passe aux ordres du jour, je vais demander au gouvernement quand sera produite la correspondance avec les autorités de la province du Nouveau-Brunswick ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas. Fitzpatrick) : J'espère pouvoir la

déposer sur le bureau de la Chambre cet après-midi. Je l'ai envoyée à mon honorable ami (M. Borden, Halifax) il y a un instant.

M. BORDEN (Halifax : Et la correspondance avec l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable C. Fitzpatrick) : Les documents que j'ai envoyés à mon honorable ami, comprennent les deux correspondances, du moins celles que nous avons.

M. BORDEN (Halifax) : Pas les documents que j'ai reçus ; je les ai examinés avec soin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La discussion avec le Nouveau-Brunswick a été verbale, je crois. Je ne crois pas qu'il ait été échangé aucun écrit. Autant que je me souviens, le procureur-général et le premier ministre du Nouveau-Brunswick sont venus me voir et les représentations qu'ils m'ont faites sur le sujet étaient entièrement verbales. Mais, s'il existe quelque correspondance sur le sujet avec le Nouveau-Brunswick, je la déposerai demain.

BILL DE REMANIEMENTS—ANNEXES ET CARTES.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je demanderai aussi à l'honorable premier ministre s'il n'est pas prêt à déposer sur le bureau de la Chambre ou à nous communiquer les annexes qui ont été préparées au sujet du bill de remaniement de la carte électorale. On a dit, dans la presse et dans la Chambre, que des annexes à ce bill avaient été préparées, et que le gouvernement les avait devant lui depuis longtemps. Je ne veux pas pour le moment mettre en doute l'équité de la proposition que le gouvernement nous a faite l'autre jour au sujet de ce bill, mais je désire faire remarquer à mon honorable ami (le très honorable sir Wilfrid Laurier) que le fait de préparer des annexes et ne pas nous en donner communication n'indiquerait pas autant de bon vouloir à notre égard que si elles avaient été attachées au bill tout d'abord. Par exemple, si mon honorable ami—c'est une simple supposition que je fais—a des annexes toutes prêtes, qu'il a intention de faire adopter, il n'y aurait certainement pas beaucoup de justice à en retarder la production jusqu'au moment où le comité s'assemblera, nous privant ainsi de l'occasion de les examiner. Je ne veux pas du tout insinuer que c'est là ce que le gouvernement veut faire, mais je dis que non seulement le gouvernement veut faire acte de justice à notre égard, mais s'il veut que l'ouvrage se fasse rapidement, lorsque le comité s'assemblera, il ne serait que juste que les annexes qui ont été préparées nous fussent soumises maintenant afin que nous puissions les étudier. Le même raisonnement s'applique aux cartes que l'on peut avoir préparées, parce que l'on prétend qu'une carte des comtés que l'on propose a été faite et est maintenant entre les mains du gouvernement. Si une carte des comtés tel que le gouvernement se propose de les diviser a été préparée, elle devrait aussi nous être communiquée. Je crois avoir le droit d'appeler l'attention du gouvernement sur cette question, parce que je trouve dans les colonnes de différents journaux ordinairement bien renseignés, l'assertion que l'on a préparé ces annexes avec grand soin, qu'on les a étudiées en détail et qu'elles sont maintenant prêtes à être soumises au comité.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dois dire à mon honorable ami que j'ai reçu de différentes parties du pays, environ dix, peut-être vingt projets de remaniements, proposant d'arranger les collèges électoraux d'après tel ou tel plan. Je serais très surpris si mon honorable ami n'avait pas lui-même reçu des projets de ce genre.

M. BORDEN (Halifax) : Non.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Alors mon honorable ami n'est pas aussi fortuné que moi, parce que j'en ai reçus plusieurs. Mais, j'ai décidé que le gouvernement n'établirait aucune division de comtés à l'avance. Nous voulons que ce bill soit un bill équitable à l'égard de tout le monde. Un grand nombre de propositions nous ont été soumises ; nous en avons étudié plusieurs, mais nous n'en avons adopté aucune. Nous irons devant le comité parfaitement libres, et non seulement libres, mais désireux de ne pas démembrer les comtés, et pour cela nous espérons avoir l'aide de mon honorable ami et de ses amis. Il n'y a pas non plus de cartes préparées d'avance.

M. BORDEN (Halifax) : Naturellement, j'accepte dans les circonstances la déclaration que vient de faire l'honorable premier ministre qu'aucune annexe n'a été préparée, et que l'on n'a travaillé sur aucune annexe pour lui donner la forme dans laquelle on se propose de la soumettre au comité.

CORRESPONDANCES AU SUJET DE LA FRONTIERE DE L'ALASKA, DE LA CONFERENCE INTERCOLONIALE ET DU TRAITE BOND-HAY.

M. BORDEN (Halifax) : Il existe un autre sujet sur lequel je voudrais appeler l'attention de l'honorable premier ministre. Il y a quelques semaines, peu de temps après le débat sur l'adresse, j'ai appelé l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait que les documents au sujet de la frontière de l'Alaska n'étaient pas encore devant la Chambre. On m'a dit, dans le temps, que la faute n'était pas de ce côté-ci de l'Atlan-

tique, mais du côté du gouvernement anglais. J'ai aussi mentionné les documents de la conférence coloniale, et j'ai fait remarquer qu'il n'y en avait pas encore de déposés sur le bureau de la Chambre, ajoutant que les députés de ce côté-ci manquaient absolument de renseignements, à part ceux qu'ils pouvaient recueillir dans les documents déposés devant le parlement impérial. J'ai aussi parlé des documents concernant le traité Bond-Hay. Je voudrais savoir si l'honorable premier ministre peut nous donner des renseignements au sujet de ces documents.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je puis assurer mon honorable ami que je désire autant que lui pouvoir déposer les documents concernant la frontière de l'Alaska. Nous échangeons présentement avec le gouvernement impérial des dépêches qui sont nécessaires afin d'expliquer certains papiers inintelligibles, et ces dépêches sont secrètes. Nous ne pouvons pas les publier, à moins d'avoir l'autorisation du bureau colonial. Nous avons demandé cette autorisation, il y a dix jours, et nous ne l'avons pas encore reçue. Mais, je me propose de revenir à la charge, et si nous ne pouvons pas obtenir l'autorisation désirée, disons le mois prochain, nous mettrons devant la Chambre les documents qu'il nous sera permis de lui apporter, et nous attendrons à plus tard pour déposer les autres. Relativement au traité Bond-Hay, tous les documents sont maintenant prêts, et je crois que je pourrai les déposer sur le bureau de la Chambre pas plus tard que lundi prochain. Il y a aussi les documents concernant le traité, une dépêche secrète qu'il nous faudrait demander au bureau colonial, la permission de publier. Je ne prévois pas de difficulté d'obtenir cette permission. Au sujet de la conférence, nous n'avons pas d'autres documents que ceux qui ont été publiés par les autorités impériales. Peut-être serait-il bon de déposer ce rappart devant le parlement et de le faire imprimer, et si mon honorable ami approuve ma proposition nous allons le faire imprimer immédiatement.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que vu que le gouvernement a envoyé des représentants à cette conférence, il aurait pu faire un rapport lui-même et transmettre ses propres renseignements à la Chambre, outre ceux qui ont été rendus publics dans la mère patrie et dans les diverses colonies.

RAPPORT DU DIRECTEUR GENERAL DES POSTES.

M. BELL : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je veux demander au gouvernement quand le rapport du directeur général des Postes sera déposé sur le bureau de la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir W. Mulock) : Il a été déposé, il y a quelque temps déjà.

M. BELL : Comment se fait-il qu'il ne soit pas distribué dans nos cases ? Les députés ne peuvent s'en procurer des exemplaires au bureau de Poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il doit être au bureau de la distribution. Cela n'est pas l'habitude de déposer ce rapport dans les cases du bureau de poste. L'honorable député a-t-il demandé au commis du bureau de la distribution ?

M. BELL : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est l'endroit, je crois, où il faut s'adresser.

M. BELL : Je croyais que c'était la pratique de mettre dans nos cases à la poste les copies de tous les rapports.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le commis du bureau de distribution est un fonctionnaire de cette Chambre, et s'il ne s'est pas conformé à l'usage ordinaire, je suppose que le président de la commission interne de la Chambre appellera son attention sur le sujet et s'assurera que cet employé s'acquitte de son devoir. Peut-être mon honorable ami n'a-t-il pas regardé dans sa case ?

M. BELL : Oui. J'ai demandé le rapport au bureau de poste et je n'ai pas pu en avoir de copie ; c'est pour cela que j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Le commis de la distribution n'est pas sous mes ordres, il est à l'emploi de cette Chambre.

M. L'ORATEUR : Je crois que ce rapport a été distribué avant la session. C'est peut-être la raison pour laquelle on ne peut le trouver dans les cases des députés.

PESEURS-AUTOMATIQUES POUR LE GRAIN DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Qu'il soit émis un ordre de la Chamrbre pour copie de toute correspondance.—

1. entre le département du Revenu de l'inrieur et les fabricants de pèse-grains automatiques attachés aux batteuses mécaniques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ;

2. entre le département du Revenu de l'intérieur et les inventeurs des pèse-grains automatiques attachés aux batteuses mécaniques ; et

3. entre le département du Revenu de l'Intérieur et les propriétaires de batteuses mécaniques qui se servent de pèse-grains automatiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Aussi, copie du rapport de l'inspecteur en chef et de l'architecte qui a fait le modèle de l'appareil de pesage dit " Standard Grain Weigher " fabriqué par la " Globe Manufacturing Company," de Winnipeg.

WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Je regrette que pendant que la Chambre discutait cette question hier, l'heure de la suspension de la séance soit arrivée et ait arrêté le débat. Quelques minutes m'au-

raient suffi pour dire tout ce que j'avais à dire à l'appui de la proposition de mon honorable ami de Lisgar (M. Stewart). Je regrette aussi que les faits soient tels que je sois obligé d'approuver les remarques faites par cet honorable député et les autres remarques plus véhémentes encore faites par mon honorable ami de McDonald (M. Boyd). La question est de la plus haute importance pour le pays à blé qui s'étend entre le lac Supérieur et les montagnes Rocheuses. Tous les jours nous avons de nouvelles preuves que le Canada est un grand pays. L'ouest lui-même est un grand pays, et la culture du blé y est devenue une industrie très importante. La production du grain à l'ouest du lac Supérieur dépasse maintenant cent millions de boisseaux de grain par an. Ce fait seul est une preuve que cette industrie est devenue très importante. Le battage de cette immense récolte est aussi une industrie très importante, et l'on constate aujourd'hui que les méthodes employées dans le passé pour battre, peser et mesurer le grain ne sont plus de l'époque et sont devenues impossibles. Dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, le nouvel état de choses a donné lieu à l'invention de peseurs automatiques qui sont devenus aujourd'hui une nécessité, et bien qu'ils ne soient pas reconnus par la loi, les cultivateurs sont obligés de s'en servir.

Cet appareil n'ayant pas été rendu légal, et la nécessité de son emploi ne s'étant pas fait sentir depuis plusieurs années, il en est résulté beaucoup de litiges dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Dans le Manitoba, des batteurs ont poursuivi les cultivateurs pour avoir battu leur grain, et les décisions rendues portent que là où on s'est servi de cet appareil automatique, les batteurs ne peuvent pas légalement se faire payer leurs comptes. En fait, tous les batteurs du Manitoba se reposent maintenant, pour être payés, sur l'honneur et la bonne foi de chaque cultivateur.

Des poursuites ont aussi été intentées dans les Territoires du Nord-Ouest, et les décisions des juges ont été semblables à celles qui avaient été rendues dans le Manitoba. Cependant, l'automne dernier, le procureur général des Territoires du Nord-Ouest obtint, dans l'un de ces cas, une décision de la cour d'appel portant que si le grain était mesuré dans un coffre, construit de telle sorte qu'on en pourrait déterminer la mesure cubique, le batteur pourrait légalement se faire payer par le cultivateur. Mais cela n'est praticable que dans peu de cas, de sorte que, dans les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, faute d'avoir rendu légal cet appareil automatique à peser, le batteur se trouve à la merci du cultivateur pour le paiement de son travail. Comme on l'a dit hier après-midi, les représentants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont été invités, il y a un an, à se rendre dans le département du Revenu de l'intérieur, pour y être témoins d'essais de cet appareil automatique, et je me suis rendu là moi-même, avec plusieurs autres députés de l'ouest, à deux ou trois reprises. L'essai fut très complet ; nous nous déclarâmes tous satisfaits du fonctionnement de l'appareil, et nous avons compris que les officiers du département du Revenu de l'intérieur en étaient aussi satisfaits. Jusqu'à présent, la sanction du ministère n'a pas cependant été donnée pour l'adoption de ce peseur automatique. En demandant au département de donner cette sanction, nous n'exigeons rien qui puisse mettre en danger un intérêt quelconque ou nuire à qui que ce soit. La machine donne satisfaction à la fois aux batteurs et aux cultivateurs. Cet appareil est aussi exact que possible, et je crois même qu'il l'est absolument. Des cultivateurs m'ont dit que les résultats constatés dans l'élévateur, où il y a une balance légale, concordent à peu près exactement avec ceux donnés par le peseur automatique. Je désire simplement joindre ici mes efforts à ceux de l'honorable député de Lisgar (M. Stewart) et de l'honorable député de Macdonald (M. Boyd), pour attirer instamment là-dessus l'attention de la Chambre et particulièrement l'attention de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. Bernier) : Tout d'abord, M. l'Orateur, je dois dire que je n'ai pas la moindre objection à produire devant cette Chambre la correspondance et les papiers quelconques ayant quelque rapport avec les faits exposés dans la motion de l'honorable député de Lisgar (M. Stewart). L'année dernière, j'invitai à venir dans le département plusieurs honorables gentlemen, représentant des circonscriptions du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, afin de conférer avec eux sur des sujets ayant trait à la pesée du grain. En juin dernier, ainsi qu'en fait foi la correspondance, l'un des officiers du département, M. Magness, de Winnipeg, inspecteur des poids et mesures, écrivit au département, en disant qu'il croyait avoir inventé une machine qui donnerait satisfaction à la fois aux propriétaires de batteuses et aux cultivateurs. Il ajoutait qu'il croyait que cette machine devrait être mise à l'essai. Je demandai immédiatement à M. Magness de venir à Ottawa, en apportant avec lui la machine de son invention. Cette machine fut mise à l'essai, et je dois dire qu'après cet essai l'un des officiers de mon ministère, qui n'avait aucune autorité spéciale soit pour examiner ou vérifier, écrivit une certaine lettre qui sera déposée avec les autres documents. Dans la suite, et afin de ne pas exposer les cultivateurs et les propriétaires de batteuses à la nécessité d'ouvrir de nouveaux litiges, nous fîmes venir ici un expert, et je dois dire à mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) que je crois qu'il fait quelque peu erreur quand il dit que celui que nous fîmes venir comme expert et que nous nommâ-

mes plus tard inspecteur en chef des poids et mesures, était un industriel moitié forgeron et moitié fabricant de balances. M. Fyfe est bien connu, par toute la Confédération, comme l'un des hommes les mieux qualifiés qu'on puisse trouver en ces matières. Il nous a été chaudement recommandé, non seulement par les fabricants de balances de la Confédération, mais par plusieurs autres personnes qui avaient eu l'occasion d'apprendre ce qu'il valait. Je puis ajouter qu'on m'a dit qu'il est arrivé souvent que de grandes corporations, comme les Compagnies du Grand Tronc et du Pacifique, ont invité M. Fyfe à agir en qualité d'expert. Après avoir examiné la machine à peser, en présence de M. Magness, il annonça que cette machine n'était pas conforme à la loi, et dans le temps M. Magness paraissait admettre que cela était vrai. Je désire déclarer ici que mon honorable ami fait de nouveau erreur quand il dit que c'était chose fort aisée pour le département de changer la loi et de mettre cette machine à peser à l'épreuve. Je sais qu'il n'est pas avocat, mais il aurait pu consulter là-dessus un avocat, qui aurait pu lui dire qu'il était impossible au département de changer la loi par un décret de l'exécutif. Cet article a été lu et très bien analysé hier par mon honorable ami de Marquette (M. Roche).

M. BOYD : N'avez-vous pas mis à l'épreuve, dans le département, des machines spéciales à peser ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, je répondrai à cela dans un moment. Je n'ai pas en ce moment ce que je m'attends d'avoir, c'est-à-dire trois ou quatre cas dans lesquels, pour certaines fins, des machines à peser ont été mises à l'épreuve parce qu'elles étaient conformes à la loi. Voilà ce que j'en sais, mais dans quelques minutes, ou plus tard, je pourrai citer des exemples et montrer les choses comme elles sont actuellement. Lorsque cette question s'est présentée devant la Chambre l'année dernière, j'ai dit que M. Magness serait plus tard en mesure de pouvoir fournir une bonne machine à peser qui serait absolument conforme à la loi. L'honorable gentleman (M. Boyd) ne doit pas s'attendre à ce que le chef du département ou tout officier du département puisse, d'après ses propres connaissances décider si une machine doit être mise ou non à l'épreuve. Pour cela, nous nous en rapportons à la décision de l'inspecteur en chef, et je suis heureux de dire que celui-ci s'est toujours exprimé en connaissance de cause. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami (M. Boyd) et mon honorable ami de l'Assiniboia (M. Scott) ont représenté fidèlement l'opinion des cultivateurs du Nord-Ouest et du Manitoba, et je suis moi-même d'avis qu'il faut apporter au plus tôt remède aux difficultés qui se sont élevées au sujet du battage du grain. Mais je demande à mon honorable ami si la situation des cultivateurs et des propriétaires de batteuses s'en trouverait améliorée, si nous avions admis à vérification une machine qui n'aurait pas été conforme à la loi. Si nous avions agi ainsi, les litiges eussent été encore plus nombreux parce que toute personne qui serait signataire d'un contrat quelconque pourrait se présenter devant la cour et dire au propriétaire de cette batteuse : Je ne paierai pas, parce que cette machine n'est pas conforme à la loi. Le certificat ne serait pas suffisant non plus, dans un cas comme celui-là, parce que je puis citer un ou deux cas où des décisions ont été rendues dans les cours de la province de Québec, et où le certificat n'avait pas été considéré suffisant. Le département a fait tous ses efforts pour obtenir une machine qui pût donner satisfaction, et en même temps mettre fin à toute contestation. J'ai cru comprendre que mon honorable ami (M. Boyd) avait dit hier que les cultivateurs et les propriétaires de ces machines s'étaient vus forcés d'employer certains vaisseaux, en attendant une machine qui pût donner satisfaction; mais si on leur avait fourni une machine qui n'eût pas été conforme à la loi, je suppose que les difficultés auraient été les mêmes. Si la machine à peser n'était pas légale—même si elle eût été approuvée, et qu'un certificat eût été délivré—de nouveaux litiges s'en seraient suivis. Je ne veux pas m'occuper, du moins pour le présent, de la partie politique du discours de mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd). Je suis prêt, et le département est prêt, à donner aux cultivateurs du Nord-Ouest une machine qui sera satisfaisante, mais on admettra, je crois, que le département n'est nullement dans l'obligation d'inventer une machine. Cela doit être laissé à l'ingéniosité de l'individu, et l'on devra au moins donner crédit au département pour s'être assuré les services de M. Magness, qui a fait tout son possible pour subvenir aux besoins des populations du Nord-Ouest. Lorsque M. Magness était ici, et après qu'il s'était entretenu avec M. Fyfe, il résolut de faire certains changements qui lui avaient été conseillés par M. Fyfe. Je suppose que ces changement ont été faits, et si mes renseignements sont exacts, les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest auront une nouvelle machine pendant la prochaine saison. Le département a pris des renseignements en divers pays où ces sortes de machines sont en vogues, et s'il se trouve qu'il est impossible d'avoir une machine conforme à la loi, alors, avec l'assentiment de mes amis des deux côtés de cette Chambre, je présenterai une mesure afin de faire disparaître les justes griefs de ces populations.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à demander ceci à l'honorable ministre. Depuis combien de temps s'occupe-t-il de trouver une machine de ce genre, et depuis combien de temps considère-t-il que ces griefs soient justes ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Depuis l'année dernière ; avant la dernière session.

M. BORDEN (Halifax) : Avant la dernière session ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Avant la dernière session. Je crois que la chose a été signalée à mon attention il y a environ un an, ou peut-être plus. J'ignore ce qui s'est passé du temps de mon prédécesseur.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre devait être en mesure de nous renseigner sur ce qui s'est passé du temps de son prédécesseur, parce qu'il doit bien se rendre compte que l'intérêt que le public porte à tout cela ne date pas du commencement de son administration. La difficulté me semble être, dans le moment, que ceux qui s'occupent du battage des grains ne peuvent pas se livrer à leur travail d'une manière effective sans violer la loi ; et cela, de l'avis du ministre, se continue depuis plus d'un an. L'honorable gentleman n'a pas pu nous dire pendant combien de temps, avant cela, la chose avait pu se continuer, parce que ses renseignements ne datent que du jour où il a pris la direction de son département. L'honorable gentleman croit-il réellement que cela soit un état de choses satisfaisant, de voir les gens du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest obligés de violer la loi, afin de se livrer à leurs occupations de façon efficace ? Croit-il qu'il soit raisonnable de laisser subsister un tel état de choses pendant un an ou plus ? Je suis porté à croire qu'il faudra que l'honorable gentleman manifeste un peu plus d'activité à l'avenir qu'il ne l'a fait dans le passé ; je crois qu'il devrait se remuer davantage pour amener au plus tôt la fin d'un semblable état de choses. Il est très regrettable que cela ait pu prendre naissance ; mais enfin cela est, et il importe certainement, au plus haut point, qu'on prenne tous les moyens nécessaires pour en finir au plus tôt.

M. SPROULE : Je conseillerais bien à l'honorable gentleman de s'adresser au gouvernement d'Ontario pour une machine, mais il me faut faire remarquer que leur machines ne sont pas non plus conforme à la loi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je puis dire que, à ma connaissance, et d'après la correspondance que j'ai en main, il y a eu des explications verbales. La correspondance a commencé en juin dernier. Je ne veux pas être accusé de négligence, et j'espère que les députés du Manitoba ont assez de confiance dans l'habileté de M. Magness pour ne pas hésiter à employer cette machine. Si M. Magness, ou la "Globe Manufacturing Company", qui, je crois, a acheté ses intérêts là-dedans, n'est pas en mesure de fournir une machine qui passera l'inspection, alors je demanderai au parlement de voter une loi qui nous permettra de mettre ces machines à l'épreuve.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne désire pas accuser mon honorable ami de trop de négligence, mais j'emploierai l'expression dont il s'est déjà servi vis-à-vis de mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd), et je lui dirai qu'il est un peu négligent, voilà tout. Quant aux détails, je ne suis pas très renseigné là-dessus, mais j'ai compris d'après ses propres déclarations, que cet état de choses existait depuis environ un an.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

Motion adoptée.

CORRUPTION ELECTORALE.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : propose la seconde lecture du bill n° 3 modifiant l'acte des élections fédérales de 1900. Il dit : M. l'Orateur, en proposant la seconde de lecture de ce bill, on me permettra peut-être de faire quelques remarques, portant sur la nécessité d'une application plus étendue de l'Acte des élections pour ce qui regarde les punitions. La nécessité de préserver la pureté du corps électoral constitue la base même du maintien de la perpétuité de nos institutions libres. Un corps électoral patriotique et sans tache assurera au pays le maintien de ses institutions libres et de son gouvernement. Un célèbre poète américain a déjà dit :

> The crowning fact, the kingliest act
> Of freedom is a free man's vote.

Ce poète ne voulait pas parler de l'homme qui tient cet article en vente ; il ne veut pas parler du vote vénal, du vote qu'on peut acheter ; mais il entend par là le vote de l'homme qui estime sa franchise à l'égal d'un héritage inestimable, et qui exercera ce droit selon les convictions qu'il s'est faite sur la politique de son pays et la conduite des affaires publiques.

La nécessité de maintenir cet état de choses est une de celles dont l'importance ne saurait jamais être trop exagérée. En ce pays, nous sommes à asseoir les fondations d'une nation que nous espérons voir arriver à l'avenir à une grande prééminence dans les affaires du monde; une nation qui, je l'espère, aura une énorme population, de grandes ressources, d'inépuisables richesses, et une influence d'un grand poids parmi tous les peuples de l'univers. Mais nos rêves d'avenir ne pourront jamais se réaliser si nous laissons le virus de la corruption infecter le sang de notre peuple. Si nous permettons cela, nous ne ferons que léguer à nos descendants les conséquences qui ont toujours inévitablement suivi la corruption et l'abaissement du corps électoral.

On dit souvent : nous sommes liés aux choses, non aux hommes. Mais aucune mesure ne saurait être efficace sans la coopé-

ration des hommes. Il nous faut des hommes en qui s'incarnent le bon gouvernement et les bonnes lois, afin que ces lois puissent être mises en vigueur. Et il ne faut pas espérer que nous puissions avoir ces hommes, en laissant subsister un état de choses où les votes puissent être achetés. Là où un corps électoral est en vente, il ne s'agit que d'une question d'argent pour en être choisi le représentant ; alors les fondements même de la stabilité de nos institutions sont emportées. L'homme qui oublie ses devoirs de citoyen à ce point qu'il n'hésitera pas à acheter son élection en dépensant largement l'argent, est un homme qui probablement n'hésitera pas non plus à prendre les moyens nécessaires pour se refaire des dépenses qu'il aura encourues. Et les électeurs qui auront choisi un pareil homme pour leur représentant n'a pas le droit de s'attendre à une autre ligne de conduite.

Notre avenir dépend, je le répète, de la pureté du corps électoral ; et si nous ne pouvons pas arracher ce venin, le mal augmentera rapidement dans des proportions effrayantes. Si de fortes dépenses d'argent doivent être l'accompagnement nécessaire de toute lutte électorale, alors il devient de la plus grande importance pour les partis politiques de s'assurer des fonds en temps d'élection, et le gouvernement au pouvoir est toujours inévitablement porté à se laisser aller à des pratiques criminelles. Nous en avons eu un exemple en 1872, alors que le gouvernement au pouvoir sentit la nécessité de s'assurer beaucoup d'argent pour les prochaines élections de cette même année. Et les moyens adoptés par ce gouvernement, c'est-à-dire la vente d'une grande charte publique, furent d'un caractère absolument démoralisant et ils ont imprimé sur l'histoire de ce pays une tache ineffacable. Les influences qui ont amené cette violation des règles les plus élémentaires de la conduite des affaires publiques, seront à l'œuvre maintenant et dans tous les temps si nous avons un corps électoral qui puisse être acheté, et si nous ne pouvons pas extirper ce mal de parmi nous. Et ces influences porteront naturellement les gouvernements à des actions qu'on ne peut ni pardonner ni atténuer—les commissions sur subventions, les "cagnottes," toutes méthodes bien connues des politiciens, et au sujet desquelles nous n'avons pas besoin d'en dire plus long ; il y aura là un mobile très puissant qui devra engager les gouvernements à avoir recours à ces mesures pour se procurer de l'argent. Si nous voulons avoir une administration pure, il nous faut obtenir la pureté du corps électoral ; et pour cela il nous faut prendre les moyens nécessaires de faire disparaître les influences et les maux qui ne font que s'accroître de jour en jour dans ce pays.

Pour ce qui est de l'étendue de la corruption électorale, j'ignore à quel point cela peut être. Mais je n'hésite pas, d'autre part, à soutenir que c'est un crime d'accroître l'étendue que peut prendre cette corruption. C'est un crime de la plus grande magnitude, et un crime que nous devons prendre tous les moyens possible d'éviter. Pour ce qui est de l'étendue de cette corruption, je le répète, j'ignore à quel point cela peut être. Je suppose qu'il m'est inutile de renseigner les membres de la Chambre à ce sujet. Je dois dire, cependant, que personne d'entre nous n'ignore que ce mal fait beaucoup de ravages dans la Confédération. Je suppose que personne n'ignore qu'un très grand nombre de districts sont influencés en temps d'élection par de fortes sommes d'argent employées en manière de corruption—qu'il y a des districts électoraux où le résultat est simplement une question d'argent et où la victoire appartient au parti qui pourra dépenser le plus d'argent. Il y a des districts qui devraient être défranchisés, par suite de la corruption absolue et complète du corps électoral. Quant à ce qui est de savoir à quel parti appartient ici la palme, les conservateurs diront tout naturellement que le plus gros de cette corruption se fait de l'autre côté, et tout naturellement aussi les libéraux exprimeront une opinion contraire ; mais je crois qu'on pourra constater que les deux partis sont à peu près les mêmes sous ce rapport. Chacun de ces partis dépense le plus d'argent qu'il peut. Au lieu de lutter à qui irait le plus loin dans la voie de ces pratiques corrompues, nous devrions lutter à qui arriverait le premier à pouvoir les supprimer. Si nous étudions de nouveau la question, nous pourrons trouver les moyens d'y arriver, tout en conférant à notre pays un bienfait d'un prix inestimable. Actuellement, le candidat qui fait la lutte d'une façon convenable, et qui évite toute dépense injustifiable d'argent, se trouve, neuf fois sur dix, à lutter contre des chances énormément contraires. Il est paralysé dans la course pour obtenir la victoire, et plus d'un candidat, qui répugne à ces moyens de triomphe, est forcé d'y avoir recours afin de contrebalancer les influences qui militent contre lui. On ne saurait faire actuellement une élection sans dépenser de l'argent. Quel devrait être l'objet de la loi réglant les élections ? Son objet principal devrait être de mettre fin à ces pratiques par l'adoption de mesures qui ne peuvent faire autrement que d'être efficaces. Nous ne devrions pas hésiter à appliquer les remèdes les plus énergiques. Nous devrions augmenter le nombre des délits et rendre encore plus sévères les sentences et les punitions ; et si nous agissons ainsi nous réussirons à nous débarrasser de ces pratiques. Pour ce qui est de la corruption électorale, on m'informe que dans la plupart des Etats de l'union américaine ce mal est complètement disparu. Cela est surtout arrivé dans les Etats de New-York et de Pennsylvanie. Il y a trois semaines, un procès s'est engagé dans la ville de Buffalo à propos de l'élection d'un shérif. Le shérif était accusé d'avoir promis une situation et quelques pots-de-vin à

un ami pour l'aider à obtenir son élection. Il était passible, sur condamnation, d'un emprisonnement à cinq ans dans le pénitencier, mais il s'en tira avec un verdict " d'accusations non prouvées." La loi de cet Etat est maintenant telle qu'il est dangereux de se laisser aller à quelques-unes de ces pratiques illicites. L'homme qui donne de l'argent pour en corrompre un autre se met à la merci du vaurien qui accepte cet argent. Cela est si périlleux que cette pratique est disparue. Je crois que nous pourrons en arriver ici au même résultat. La loi actuelle ne va pas assez loin, et je propose certains amendements qui auront pour effet de lui donner l'extension nécessaire. Il est possible que les auteurs de cette loi aient eu en vue d'aller aussi loin qu'il était nécessaire.

Mais cela n'a pas mis fin à la corruption. Au contraire, la corruption se propage rapidement et l'influence de cet état de choses se fait voir dans d'autres branches de la vie publique. Les meilleurs éléments du pays sont en proie à une vive alarme. Des hommes appartenant à tous les partis déplorent cet état de choses, et demandent si l'on ne pourrait pas trouver un remède. Ne pourrions-nous pas, vraiment, extirper ce fléau qui est une menace constante pour la prospérité et à la stabilité de nos institutions ? L'amendement que je propose crée, en premier lieu, quelques nouveaux délits. Sous ce rapport, l'acte original n'est pas aussi étendu qu'il devrait l'être. Il augmente aussi les peines à tel point que les violations de la loi entraînent, sur condamnation, non seulement des pertes d'argent mais la perte de la liberté. Ce sont là des punitions qui rendront ce crime odieux, et qui feront reculer toute personne devant les conséquences de son acte.

Sans entrer dans plus de détails à ce sujet, laissez-moi attirer l'attention de la Chambre sur les dispositions de ce bill. L'article 108, loi 1900, concernant les élections fédérales énumère en détail plusieurs délits, tel que les paragraphes " A " à " I ". Je propose d'ajouter trois autres paragraphes, J, K et L. Le paragraphe J se lit comme suit :

(j.) Quiconque par le moyen d'enlèvement, de séquestration, de violences ou d'artifices et manœuvres frauduleuses, entrave, empêche ou gêne le libre exercice du droit électoral d'un électeur ou force, engage ou porte un électeur à donner à une élection son suffrage en faveur d'un candidat ou contre lui.

Le paragraphe K se lit comme suit :

(k.) Quiconque, étant un patron, paye les gages ou le salaire de ses employés au moyen d'enveloppes sur lesquelles est écrite ou imprimée quelque légende, devise ou déclaration contenant expressément ou implicitement des menaces dont le but ou la portée est d'exercer une influence sur les actions ou opinions politiques de ces employés, ou dans le cours des quatre-vingt-dix jours qui précèdent une élection générale, affiche ou autrement expose dans l'établissement ou l'endroit où travaillant ses employés, quelque imprimé, avis à la main ou placard contenant quelque menace, avis ou

avertissement énonçant que, dans l'éventualité du triomphe ou de la défaite d'un candidat ou d'un groupe de candidats, les travaux dans son établissement prendront fin en tout ou en partie, que son établissement sera fermé, ou que le salaire des employés subira une réduction, ou qui contient d'autres menaces expresses ou implicites, dont l'objet et la portée sont d'exercer une influence sur les actions ou opinions politiques de ses employés.

Voici maintenant le paragraphe L :

(1.) Quiconque, étant un fonctionnaire ou un employé du gouvernement du Canada, se sert, directement ou indirectement, de son autorité ou de son influence officielle pour forcer ou engager quelque autre fonctionnaire ou employé à titre ci-dessus mentionné, à payer ou promettre de payer quelque costisation politique,—ou,

(2.)étant un fonctionnaire ou un employé du gouvernement du Canada ou d'une province du Canada, donne, paie ou remet à quelque autre fonctionnaire ou employé à titre ci-dessus mentionné, de l'argent ou quelque autre chose ayant de la valeur à cause ou dans l'intérêt de son élection, de sa nomination ou de sa continuation en office, ou à pareille fin, fait à tel fonctionnaire ou employé quelque promesse ou lui donne quelque souscription, tendant à un paiement ou à une contribution d'argent ou d'autre chose ayant de la valeur, ou

(3.) prépare ou dresse un rôle de cotisation, souscription ou contribution, ou prend part à la préparation ou à l'assiette d'une cotisation, souscription ou contribution, ou envoie à quelque fonctionnaire ou employé à titre ci-dessus mentionné ou lui présente quelque rôle de cotisation, souscription ou contribution politique.

Voici les trois paragraphes que je propose d'ajouter à l'article 108 de la loi de 1900, et je propose de changer le caractère des punitions comme suit :

Et quiconque agit ainsi:—

—se rend coupable d'un acte criminel, et passible d'un emprisonnement de deux ans au plus, et d'un amende de cinq cents piastres au plus avec dépens, au profit de quiconque en poursuivra le recouvrement, et sera, pendant une période de sept ans, privé du droit électoral ou, si la contravention est l'acte d'une corporation, cette dernière perdra sa charte.

Néanmoins, les dépenses personnelles effectives d'un candidat, ses dépenses pour services professionnels effectivement rendus, et les paiements sérieusement effectués pour raisonnables frais d'impression d'annonce, d'affichage, de louage de salles d'assemblées, sont considérés comme dépense légale, dont l'acquit ne constitue pas une violation du présent acte.

L'article suivant est pris du code pénal de l'Etat de New-York, et j'y repose plus de confiance qu'en toute autre disposition du bill, pour mettre fin au mal dont je parle. Cet article serait substitué aux articles 134, 135 et 136. Ce serait là un article d'un caractère général, plus compréhensif, plus aisément compris, mieux tourné et plus acéré. Il devra être inséré après l'article 108, et portera le n° 108a.

La personne qui enfreint quelqu'une des dispositions du précédent article du présent acte—

—c'est-à-dire aucun des paragraphes A à L de l'article 108—

—est habile à rendre témoignage contre un autre délinquent à même titre, et peut être forcée de se tenir présente et de rendre témoignage à tout procès, procédure ou instruction comme toute autre personne. Le témoignage rendu dans telle circonstance ne peut être employé dans une poursuite ou procès civil ou au criminel contre celui qui l'a rendu. La personne qui a rendu témoignage ne peut être mise en accusation, poursuivie ni punie pour l'acte criminel au sujet duquel elle a rendu témoignage et peut en conséquence, à l'encontre de pareille accusation ou poursuite, plaider et prouver qu'elle a ainsi rendu émoignage.

Grâce à cet article, quiconque a été gagné à prix d'argent peut instituer des poursuites contre son suborneur, et l'amende de $500, ou moins, à la discrétion de la cour, sera payable au demandeur ; et toutes personnes qui auront été subornées peuvent être assignées comme témoins et peuvent rendre témoignage selon les dispositions de cet acte qui les exonère de toutes conséquences, civiles ou criminelles, se rapportant à la cause. On a constaté, dans l'Etat de New-York, et grâce aux dispositions de cet acte, que toute tentative d'achat de votes—industrie que nos lois permettent d'exercer avec une certaine impunité—est une chose dont les conséquences sont si graves, et il y a tant de périls à encourir, l'acheteur étant complètement à la merci de ceux qui ont accepté son argent, qu'on préfère maintenant de beaucoup ne plus s'engager dans cette voie. Il s'ensuit qu'il n'y a pas de fonds, et qu'il n'y a d'agents non plus pour distribuer ces fonds. En fait, cette industrie n'offre plus rien de sûr, et on ne veut plus avoir rien à faire avec cela. Nous devons adopter quelques dispositions du même genre, si nous voulons être de taille à terrasser ce mal au Canada.

Et si cet article 108a est inséré dans notre loi, ce sera entièrement la fin des achats de vote d'électeurs aux polls. L'amende devant revenir au dénonciateur, celui-ci n'en sera que plus porté à amener à récipiscence l'acheteur de conscience. Ce dernier se trouvera être si complètement à la merci de celui dont il aura acheté le vote que ce sera la fin de toute cette coupable industrie.

4. L'article 126 dudit acte est abrogé et remplacé par le suivant :

126. Quiconque étant candidat à la Chambre des communes, se rend, soit avant soit après la nomination, coupable de corruption, de fraude ou sciemment de violation d'une loi électorale, sera à jamais inhabile à occuper une charge de confiance ou l'émolument relevant du gouvernement du Canada et privé du droit électoral et d'éligibilité pour une période de sept années à compter de la date à laquelle il aura été ainsi trouvé coupable.

Cet article est emprunté au code pénal de la Pennsylvanie et prive à perpétuité du droit d'occuper des fonctions publiques tout homme convaincu de corruption ou fraude.

5. L'article 142 dudit acte est modifié par la substitution des mots " de sept ans " aux mots " d'un an " à la sixième ligne de l'article.

Les différentes dispositions de ce bill devront nécessairement être discutées à fond en comité, et je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, me contentant pour le moment d'en exposer les grandes lignes. Je propose que le bill soit adopté en deuxième délibération.

M. T. SPROULE : J'aurais quelques remarques à faire sur le principe du bill avant qu'il soit envoyé devant le comité, où l'on ne m'accorderait peut-être pas la même latitude. Pour ma part, et depuis longtemps, je prétends que le meilleur moyen de combattre la corruption électorale, serait d'exposer au grand jour et de consigner dans des documents officiels les différents procédés employés pour exercer la corruption, et ensuite, de punir les coupables. De cette manière on obtiendrait deux bons résultats. D'un côté on aurait constamment sous la main le récit authentique des fautes commises, et on pourrait les citer à la charge du parti qui les aurait pratiquées, et de l'autre l'attention du public serait attirée sur tous les cas de corruption et le sentiment populaire finirait par se soulever contre les menées électorales frauduleuses.

Je considère que la loi actuelle est tout à fait insuffisante pour punir les actes de corruption électorale. Les procès en invalidation sont trop coûteux pour que les particuliers osent les entreprendre, et personne ne tient à s'exposer aux ennuis et aux inconvénients qui résultent toujours de ces sortes de procès. C'est l'Etat qui devrait se charger de ce soin. On n'arrivera jamais à un résultat satisfaisant tant qu'on laissera aux particuliers la tâche de poursuivre la corruption électorale, car dans ce pays, la plupart des candidats, qu'ils soient élus ou non, ne sont pas assez riches pour supporter les frais de ces procès.

Le mode actuel de traiter les procès en invalidation d'élection a pour effet de fermer la porte à toute enquête, juste au moment où les cas de corruptions allaient être exposés au grand jour. On fait signifier une pétition en invalidation d'élection au candidat élu, ce dernier exige un état détaillé des accusations relevées contre lui ou son élection et le procès s'engage. Celui dont l'élection est ainsi attaquée constate qu'il a été commis des actes de corruption qui, s'ils étaient mis au jour, feraient annuler son élection ; et d'un autre côté les pétitionnaires constatent que le procès sera très coûteux. Ils aiment mieux faire annuler l'élection sans se soumettre aux inconvénients d'un procès. Il s'ensuit une entente entre le pétitionnaire et l'intimé. Le pétitionnaire fait la preuve d'un seul cas de corruption et l'intimé consent à l'annulation de l'élection. On va même plus loin : quelquefois on permet à l'intimé de choisir lui-même l'acte répréhensible qui devra être prouvé devant le tribunal; on choisit alors une offense insignifiante, et c'est ostensiblement pour cette raison que l'élection est an-

nulée. On agit ainsi pour créer l'impression dans le public qu'il n'y a pas eu de corruption sur une grande échelle, mais simplement un acte illégal commis par un électeur ou un agent subalterne. Grâce à la collusion entre les parties, c'est sur ce fait isolé que le juge se base pour annuler l'élection.

Le tribunal a-t-il intérêt à ne pas poursuivre l'enquête? On me dit que oui, par le fait que le juge qui préside à ces enquêtes reçoit un honoraire fixe de $100, que le procès soit court ou long. Si l'élection est déclarée nulle en moins d'une heure, le juge a beaucoup moins d'ouvrage, et est beaucoup mieux payé pour le travail qu'il a à faire. Il a donc tout intérêt à annuler l'élection dans le moins de temps possible. C'est ainsi qu'un très grand nombre d'élections sont annulées pour une simple irrégularité, quand on pourrait faire la preuve de centaines de cas de corruption beaucoup plus graves, mais qui ne sont jamais rendus publics. Si une enquête sérieuse avait lieu dans tous les cas, elle impressionnerait le public et soulèverait le sentiment populaire contre la corruption.

Voici, à mon sens, ce qu'il faudrait faire: la loi exige qu'une pétition en invalidation d'élection soit accompagnée d'une déclaration assermentée du pétitionnaire qu'il sait personnellement ou est informé d'une manière croyable que de nombreuses manœuvres frauduleuses ont été pratiquées durant cette élection. Je prétends que cette pétition ne devrait pas être présentée sans qu'il y ait de bonnes raisons pour cela. Il faut aussi supposer que l'affidavit a été donné honnêtement, avec toute la valeur et la gravité d'un serment. Alors, le pétitionnaire devrait être tenu de se présenter devant le tribunal, de justifier sa déclaration, de racheter son serment et de faire la preuve des actes de corruption qu'il prétend connaître ou qu'il croit avoir été commis. On ne devrait pas lui fermer la bouche dès le début de l'enquête.

Pourquoi se laisse-t-il ainsi bâillonner? Voici le raisonnement qu'il se fait: Je suis un pauvre homme, ce procès va coûter plusieurs milliers de dollars que je n'ai pas les moyens de payer, je ne suis pas en mesure de retenir les services de plusieurs avocats et si mon but est atteint je serais bien imprudent de ne pas m'éviter tous les ennuis inséparables d'un semblable procès. Cela ne devrait pas être permis. L'enquête devrait se poursuivre jusqu'au bout et démontrer qu'une corruption effrénée a été pratiquée dans cette élection ou que l'élection s'est faite honnêtement. Dans ce dernier cas le pétitionnaire devra admettre qu'il a été mal renseigné, ou qu'il n'a pu prouver les actes qu'il reprochait à l'intimé. Le candidat élu aurait alors l'avantage de pouvoir proclamer partout qu'il a été élu par des moyens honnêtes.

Pour apporter remède à l'état de choses actuel on pourrait adopter une loi comme celle-ci: Si, après une élection, vingt-cinq électeurs de cette circonscription adressaient à la Couronne une pétition déclarant qu'il est à leur connaissance personnelle, ou qu'ils sont informés d'une manière croyable, par des renseignements fournis, par des preuves de circonstances ou autrement, que de nombreuses manœuvres frauduleuses ont été pratiquées durant cette élection, et demandant la nomination d'une commission de juges pour instituer une enquête, la Couronne devrait accorder la pétition, payer les frais du procès et désigner des avocats pour surveiller l'enquête. La commission se rendrait sur les lieux, ouvrirait une enquête et entendrait tous les témoins qu'il y aurait à faire entendre afin que tous les faits se rattachant à l'élection fussent mis au grand jour. Quand cela serait fait, la commission ferait son rapport à la Couronne, qui aurait à décider.

Cette manière de procéder offrirait, à mon sens, deux avantages: premièrement, elle dévoilerait les manœuvres corruptrices et frauduleuses employées dans les élections, et on pourrait toujours les reprocher au parti qui s'en serait rendu coupable. Elle aiderait à former une opinion publique saine et l'élément respectable de la population finirait bientôt par regarder avec défaveur la corruption d'où qu'elle vînt. Deuxièmement, grâce à ce mode de procédure, les coupables seraient connus et la couronne pourrait les punir.

Je n'exagère rien en disant que quatre-vingt-dix-neuf par cent des actes de corruptions restent inconnus, que le pays n'en entend jamais parler. S'ils étaient tous mis au grand jour, le sentiment populaire se manifesterait avec tant de force qu'un gouvernemnt qui ne ferait pas des efforts sérieux pour enrayer le mal ne pourrait pas se maintenir au pouvoir.

Je ne vois pas d'autre moyen d'enrayer la corruption électorale. Si le public en connaisait l'étendue il en empêcherait la répétition et le parti qui s'en rendrait coupable serait perdu dans l'opinion publique.

Cette collusion criminelle entre les deux partis, qui tend à devenir une coutume de plus en plus générale, est une honte pour le pays. Les deux partis sont en faute; tous deux sont à blâmer, tous deux violent la loi. Je regrette d'avoir à ajouter que dans certains cas, il y a lieu de croire que les juges eux-mêmes ne sont pas à l'abri de tout reproche sous ce rapport. Ai-je besoin de rappeler la conduite d'un certain juge qui, dans l'élection de York-nord, a été frauduleusement et illégalement mêlé au règlement d'une pétition en invalidation d'élection pour l'empêcher de venir devant les tribunaux, d'un juge qui a conclu un arrangement entre les parties, qui a fixé la somme à être payée, qui a tenu l'entente secrète tout le temps nécessaire pour en assurer l'exécution, et qui l'a ensuite rendue publique, quand il a jugé que le moment était venu, dans l'intérêt de l'une ou l'autre partie?

M. SPROULE.

N'est-il pas aussi évident pour tout le monde que malgré l'abîme de corruption électorale dans lequel le pays est actuellement plongé, il est impossible de punir les coupables? Le plus tôt nous trouverons un moyen légal de mettre fin à cette débauche, le mieux ce sera. Il y a cedtainement du bon dans le bill que propose l'honorable député de Norfolk-nord, mais comme tous ceux qui l'on précédé, il ne coupera pas le mal dans sa racine. Il ne fera pas la lumière sur les agissements qui devraient être connus de tous, et il n'assurera pas le châtiment des coupables. Il n'atteindra pas le but que nous avons tous en vue. Il nous faut une loi qui instruise le peuple, qui aide à former une saine opinion publique. Quand cette saine opinion publique existera, elle n'excusera la corruption électorale ni dans un parti ni dans l'autre. Le plus tôt le gouvernement entreprendra de nous donner une loi de cette nature, le mieux ce sera pour le pays. S'il manque à ce devoir, il lui sera demandé compte de ses péchés d'omissions, sinon de ses péchés d'action, et cette négligence coupable ne sera ni à l'honneur du gouvernement, ni à l'honneur du parti politique auquel il appartient, ni à l'honneur du pays en général.

M. COWAN (Essex) : Je n'avais pas l'intention d'ocuper le temps de la Chambre en prenant part à des débats sur des questions de moralité politique, mais je trouve étrange de voir le sermon que nous venons d'entendre sortir de la bouche d'un homme qui a envahi le district électoral d'Ontario-sud et a fait appel à tous les conservateurs, grands et petits, pour les rallier autour de l'étendard de M. Billy Smith, après les aveux scandaleux que ce criminel avéré a été obligé de faire au banc des témoins.

M. SPROULE : L'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) n'a pas le droit de dire que M. William Smith est un criminel.

M. COWAN : Il l'est de son propre aveu.

M. SPROULE : On me permettra de dire que M. Smith était un citoyen respectable quand je suis allé à sa convention.

M. COWAN : Et que vous avez demandé aux délégués de le choisir comme candidat.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : A titre d'ami personnel de M. William Smith je manquerais à mon devoir si je ne répudiais pas publiquement et de la manière la plus énergique possible les propos que vient de tenir sur son compte l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan). En dépit de tout ce qu'il pourra en dire, je puis lui affirmer que toute la population d'Ontario-sud, sans exception de partis politiques, tient M. Smith pour un honnête homme et un citoyen respectable.

Comment les choses se sont-elles passées? Une lutte électorale très vive se livrait dans cette division d'Ontario-sud entre M. Charles Calder du côté conservateur et M. John Dryden, du côté libéral. Je n'ai pas à revenir sur la manière dont cette élection a été conduite du côté de M. Dryden. Les tribunaux se sont prononcés sur ce point, et tout le monde sait que M. Dryden n'a jamais voulu aller jusqu'au bout et a préféré avancer que la corruption avait été exercée en gros et en détail d'un bout à l'autre de la circonscription. M. Smith qui savait qu'on ne combat le feu que par le feu, s'associa avec un certain nombre d'électeurs indépendants à l'insu de M. Calder pour prélever une souscription pour combattre M. Dryden. L'argent provenant de cette souscription fut confié à M. Smith et quand, plus tard, il fut appelé comme témoin, comme un honnête homme craignant Dieu, il déclara la vérité.

Que se passa-t-il ensuite ? Je le demande à l'honorable député d'Essex-sud. A la dernière élection, M. Smith fut choisi comme candidat dans la même division et il n'a obtenu que soixante-dix votes de moins que son adversaire (M. Ross, Ontario) le député actuel. Si on tient compte du fait que M. Smith n'avait toujours obtenu que de très faibles majorités dans Ontario, que ses adversaires avaient décidé de le battre coûte que coûte, que toute l'influence de la Compagnie de voitures McLaughlin, qui dans les élections précédentes était restée tranquille à Oshawa, a été, à cette élection, mise en œuvre contre lui, il n'y a pas lieu de s'étonner de sa défaite.

Dans les élections antérieures la Compagnie McLaughlin avait favorisé l'élection de M. Smith, ou du moins, ne l'avait pas combattu, et il avait été élu par de faibles majorités. Mais les libéraux ayant accordé à cette compagnie une protection plus élevée que celle qu'elle ait jamais reçue d'un gouvernement conservateur, les frères McLaughlin mirent en œuvre contre M. Smith tous les électeurs qu'ils emploient dans la division et toutes les autres influences dont ils disposent, et M. Smith perdit son élection.

Je ne dis pas que le représentant actuel de ce collège électoral a été élu par des moyens frauduleux, mais je crois que l'honorable député admettra aussi que dans la dernière élection, ni M. Smith, ni ses partisans n'ont eu recours à des manœuvres illégales.

La position était celle-ci : M. Smith, mis sous serment, avait avoué franchement qu'il y avait eu un fonds électoral. M. Dryden avait aussi été entendu comme témoin et il avait déclaré avec un air béat qu'il ne connaissait rien des moyens employés pour assurer son élection contre M. Calder.

A qui M. Dryden dut-il son élection dans cette circonstance ? Tous les politiciens véreux de la province s'étaient donné rendez-vous dans la division d'Ontario-sud. La bande de Sullivan, qui est aujourd'hui à la solde du secrétaire provincial, infestait le comté d'un bout à l'autre. Je pourrais citer

les noms de douzaines d'autres étrangers qu'on avait fait venir tandis que M. Smith et ses amis employaient leur propre argent à lutter contre ces hordes venues du dehors. Je connais M. Smith depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, depuis onze ou douze ans ; je sais que comme éleveur il occupe une position enviable dans Ontario, et que comme expéditeur d'animaux il est au premier rang dans sa province. Ceux qui le connaissent savent qu'il est l'honnêteté et la droiture mêmes, et lorsqu'il s'est agi de choisir entre ses préférences politiques et la vérité, il préféra dire la vérité. Il est l'idole des conservateurs d'Ontario-sud. Et pourquoi n'en serait-il pas ainsi ? Il s'est toujours montré vaillant lutteur, même dans les moments les plus critiques ; il a préféré dire la vérité au risque de faire du tort à ses amis et de s'en faire à lui-même. Encore une fois, je repousse l'accusation lancée contre M. Smith et je ne crains pas de dire que, dans leur for intérieur, les libéraux comme les conservateurs de la division d'Ontario-sud ont plus de respect pour M. Smith que pour John Dryden.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Il me fait plaisir de voir que l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) ait soulevé cette question. Je sais qu'on a crié sur tous les tons dans le pays, que M. Smith est un criminel. Puisque mon honorable ami est avocat, je lui demande de m'aider à sortir l'administration de la justice de ce dilemne. C'est le gouvernement libéral d'Ottawa qui est chargé de voir à l'administration de la justice dans tout le Canada, et dans Ontario, il délègue ce soin au gouvernement libéral de cette province. Si M. William Smith est un criminel, comment l'honorable député (M. Cowan) peut-il reprocher au parti conservateur d'avoir manqué à son devoir en ne poursuivant pas ce criminel ?

M. COWAN : L'honorable député désire-t-il une réponse immédiate ?

M. INGRAM : Je vais reprendre mon siège si vous désirez parler.

M. COWAN : La raison pour laquelle j'ai parlé comme je l'ai fait, se trouve dans la déclaration suivante du juge Ferguson :

Je regrette que ce grand coupable, M. Smith, ne soit pas devant nous. Je ne dirai de lui qu'une chose : c'est que son témoignage est la preuve du cas de corruption le plus évident dont j'aie jamais entendu parler.

Si M. Smith n'a pas été mis en cause et poursuivi, c'est que la prescription empêchait de l'atteindre.

M. INGRAM : L'honorable député prétend-il dire que M. William Smith a quitté la province pour fuir la justice ? M. Smith habite Ontario-sud, et y a toujours habité depuis ; il est allé lui-même rendre son témoignage.

M. COWAN : Le tribunal ne l'a pas cru.

M. INGRAM : Je crois, au contraire, que le tribunal l'a cru et l'a condamné sur son propre témoignage.

M. COWAN : Je demande pardon à l'honorable député——

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! n'interrompez pas !

M. COWAN : Je sais que l'honorable député (M. Ingram) veut être juste, si quelques-uns de ses amis ne semblent pas être de cet avis. Voici ce qu'a dit le juge Osler :

Je ne puis pas dire que M. Smith ait été franc. Il a cherché à jouer au plus fin avec l'avocat qui l'interrogeait. J'appelle plutôt cela de l'effronterie. Je considère le témoignage de M. Smith une dénégation impudente et formelle, mais une dénégation que je ne crois pas.

M. INGRAM : Je m'efforce toujours d'être juste et j'espère que je serai écouté, du moins par ceux de mes honorables collègues qui désirent aussi la justice. Si l'honorable député (M. Cowan) veut lire attentivement les témoignages dans la cause d'Ontario-sud, il verra que M. Smith a admis avoir dépensé environ $1,200 dans cette élection.

M. COWAN : Certainement.

M. INGRAM : Il avait prélevé cette somme et il l'a dépensée.

M. COWAN : Pas prélevée ; dépensée.

M. INGRAM : Il a admis devant le tribunal que c'est à lui que l'argent avait été confié. Or, si M. Smith a commis un crime, comment se fait-il que le ministère de la Justice ne l'ait pas poursuivi ?

M. COWAN : Lorsque les poursuites ont été intentées il n'y avait pas d'accusation contre M. Smith. Sa conduite n'a été connue qu'à l'enquête. Il n'avait pas été mis en cause et la loi concernant la prescription ne permettait pas de l'y mettre.

M. INGRAM : Les juges n'avait-ils pas le droit de l'envoyer en prison ?

M. COWAN : Non.

Quelques VOIX : Oui.

M. INGRAM : Je laisse à l'honorable député et aux avocats de la droite le soin d'élucider ce point, mais une chose que je sais, c'est que le ministère de la Justice a fait preuve de négligence quand il s'est agi de poursuivre ceux qui avaient violé la loi concernant les élections. Personne ne peut reprocher au parti conservateur de n'avoir pas intenté des poursuites contre cette catégorie de criminels.

Quant à M. Smith, il a été longtemps un membre respecté de cette Chambre, et tant qu'il a été ici, sa réputation valait pour le moins celle de tous ses collègues. Je dirai même qu'il y en a beaucoup d'autres dans le pays qui seraient en état de rendre un témoignage comme celui qu'il a rendu, s'ils voulaient dire la vérité. C'est un fait no-

toire que ceux qui sont chargés de l'administration de la justice dans Ontario ne peuvent guère se vanter de la manière dont ils ont fait respecter la loi concernant la corruption électorale. Il est à ma connaissance que dans le comté d'Elgin, à mainte et mainte reprises, on a permis à des criminels de quitter le pays et d'échapper à la justice.

M. COWAN: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. INGRAM : Oui.

M. COWAN : Ce n'est pas agréable de déterrer des cadavres, mais l'honorable député ne doit pas ignorer que dans l'affaire d'Elgin-ouest, un mandat d'amener avait été émis contre Pritchett et que ce dernier a déclaré que ce mandat avait été retiré des mains des constables par un des représentants d'Hamilton et M. O. E. Fleeming, de Windsor. Pritchett ajoute qu'il n'était pas possible d'émettre un deuxième mandat pour la même offense et que c'est pour cela que le fugitif a pu échapper à la justice.

M. INGRAM : M. Pritchett habitait la ville de London, et les libéraux n'osaient pas le poursuivre. Il n'avait rien à craindre du parti libéral. Pour pouvoir revenir au pays il n'avait pas d'autre chose à faire que de faire la paix avec le parti conservateur. Il ne craignait pas du tout les libéraux. L'honorable député d'Hamilton est ici pour se défendre, mais il est bien connu que Pritchett était dans Ontario-sud, ainsi que Thomas Lewis, qui aujourd'hui administre la loi des licences d'Ontario, dans le département de M. Stratton.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Je n'ai pas bien saisi les paroles dont s'est servi l'honorable député d'Essex-sud, mais j'ai cru comprendre qu'il a affirmé que certaines personnes ont accusé le représentant d'Hamilton d'avoir fait retirer un mandat d'amener émis contre le nommé Pritchett et l'a ainsi empêché d'être poursuivi. J'ignore qui a pu dire cela, mais c'est un mensonge absolu.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BARKER : Quiconque dit cela, ou prétend affirmer que c'est la vérité, dit un mensonge.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. COWAN : Je sais que Pritchett a fait cette déclaration sous serment, et autant que je sache, l'honorable député (M. Barker) ne l'a jamais nié avant aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Nous n'avons pas l'habitude d'entendre des accusations aussi violentes contre un homme qui ne fait pas partie de cette Chambre dans l'unique but d'atteindre un honorable député (M. Sproule) qui venait de prononcer un discours certainement dégagé de tout esprit de parti. Cependant, ce n'est pas la première fois que nous voyons l'honorable député d'Essex-sud se livrer à de pareils écarts et je ne puis pas dire que sa conduite en cette circonstance m'a beaucoup surpris. S'il voulait regarder autour de lui, il verrait peut-être dans les rangs du parti libéral des députés qui ont déjà éprouvé les vicissitudes d'un procès en invalidation d'élection. Je n'ai pas l'intention de marcher sur ses traces, ni de rétorquer par des attaques faciles à trouver. Je lui dirai seulement que plus tard quelques-uns de ses amis le remercieront peut-être de ne pas provoquer de débats de cette nature, car il pourrait en sortir des réminiscences peu agréables pour eux.

L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a déjà exposé sa manière de voir sur cette question. Il y a quelque onze ans, il avait l'occasion de parler sur ce sujet et je me trouve à avoir sous la main un extrait de ce discours. Voici comment il s'exprimait :

> Je sais qu'il y a dans ce pays un grand nombre de gens qui veulent se vendre. Je le sais parce que j'ai dû les acheter deux fois quand j'étais pécheur endurci.

Je recommande à l'honorable député d'Essex-sud de méditer ces paroles et je demande aussi à l'honorable ministre du Commerce de s'en prendre à son ami, si j'exhume cet autre passage d'un discours qu'il prononçait dans cette même Chambre des communes :

> J'aborde un sujet bien lamentable, mais aussi bien vrai, quand je dis que dans les 215 districts électoraux de ce pays, à très peu d'exceptions, la balance du pouvoir, sous le régime qui nous régit, est virtuellement entre les mains de l'élément le plus corrompu de notre population. Je parle ainsi de propos délibéré tout en regrettant d'avoir à le dire, mais il en est ainsi et en aucune circonstance, et le seul obstacle que rencontre le parti au pouvoir, s'il a à sa dispositoin des sommes suffisantes, c'est la difficulté d'amener ces moyens de corruption en contact direct avec la grande masse des électeurs. Si cette difficulté purement mécanique, comme je pourrais l'appeler, n'existait pas, je n'ai pas le moindre doute que l'oppositoin dans ce pays serait virtuellement anéantie à chaque élection générale.

Nous avons été témoins des efforts qui ont été faits depuis quelques années pour surmonter cette difficulté physique. Nous avons vu des bandes soudoyées, composées d'étrangers, se répandre dans les comtés pour tâcher d'aplanir cette difficulté mécanique dont parlait l'honorable ministre du Commerce. Personne, parmi ceux qui ont lu la preuve, ne peut douter que l'honorable Peter White a été élu à l'élection partielle de Brockville, et il est presqu'aussi certain que le candidat conservateur a été élu à l'élection partielle dans Huron-ouest. Ces deux élections ont été volées, et le gouvernement a accepté le produit du vol. Après certaines révélations faites devant les tribunaux, le gouvernement, ou ses partisans, ont fait tout en leur pouvoir pour empêcher une enquête d'avoir lieu, en dépit de certaines promesses qui avaient été faites dans cette Chambre.

A la session suivante, quand une motion fut présentée pour demander la continuation de l'enquête, elle fut rejetée ; cette enquête n'a jamais eu lieu et M. Pritchett, l'homme qui a organisé et dirigé ces deux élections, n'a pas été poursuivi.

Après s'être absenté du pays pendant un certain temps, il nous est revenu, en déclarant publiquement qu'il savait bien qu'il ne serait pas inquiété, parce que le gouvernement libéral n'oserait s'attaquer à lui. Et il habite au milieu de nous, et les ministres n'ont pas eu le courage de le citer devant les tribunaux. Je n'avais pas l'intention de soulever maintenant toutes ces questions; mais, lorsqu'on est témoin de tactiques comme celles qu'a voulu suivre, aujourd'hui, le représentant d'Essex-sud (M. Cowan), on doit supposer que les membres de la droite ne trouveront pas déplacé le fait que je signale à leur attention certaines menées—et la liste n'en est pas épuisée—qui ont quelque peu influé sur leur situation passée. Quant au bill même, je ne voudrais pas en approuver, pour le moment, chaque mot et chaque ligne; cependant, c'est un de ces projets de loi qui devraient être votés en deuxième délibération, pour servir de base à une législation utile. Il faut reconnaître qu'au cours des élections qui se font dans ce pays, on emploie des moyens qui sont tout à fait contraires, non seulement à l'esprit, mais encore à la lettre de la loi. En parlant ainsi, je ne me place pas au point de vue d'un parti quelconque; je rappelle des faits réels, comme nous le savons tous. Nous pouvons modifier bien opportunément la loi actuelle dans le sens indiqué par mon honorable ami, mais la plus grande difficulté pour nous, à l'heure qu'il est, provient de ce que cette loi n'a pas la sanction suffisante. Le gouvernement actuel ou celui qui pourra le remplacer devrait peut-être nommer un fonctionnaire qui jouirait de l'indépendance accordée à l'auditeur général, et dont le devoir serait de faire une enquête sur toute élection qu'on soupçonnerait entachée de fraude; ce fonctionnaire pourrait remplir le rôle d'accusateur public, et citer devant les tribunaux les personnes qui auraient eu recours à des pratiques condamnées par la loi concernant les élections dans ce pays. On a dit, et je crois que cette proposition mérite l'attention du gouvernement, aussi bien que celle des membres de l'opposition, que si l'on adoptait une loi obligeant tout électeur de voter à une élection—à moins qu'il n'ait une excuse valable —sous la peine de perdre son droit d'électeur pour une période de sept ans, cela mettrait peut-être fin aux fraudes qui se commettent au cours de nos élections. Actuellement deux grands abus se pratiquent à l'égard des électeurs. D'abord, on paie les gens pour rester chez eux et ne pas voter. C'est là un moyen d'employer efficacement son argent, car on empêche ainsi les partisans d'un adversaire de se rendre aux bureaux de vote. D'un autre côté, il y a l'individu qui vend son vote et qui refuse d'aller déposer son bulletin, à moins qu'on ne lui verse une certaine somme. Quant à moi, je suis prêt à étudier et à discuter favorablement toute proposition de loi qui contiendrait les amendements dont je viens de parler.

M. BORDEN (Halifax).

M. EDWARD HACKETT (Prince-ouest, I.P.-E.) : M. l'Orateur, j'approuve de tout cœur le bill que nous a présenté l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). J'aimerais, cependant, y trouver une disposition qui obligeât le président d'une élection à remettre, au cas d'un recensement des bulletins, les boîtes contenant ces derniers au juge de la cour de comté. J'ai constaté, par expérience, la nécessité de cette réforme. Aujourd'hui, on a discuté certains faits qui se sont produits dans Ontario. Quant à moi, aux élections générales, j'ai obtenu une majorité de trois voix et j'ai été proclamé élu. Mon adversaire demanda un recensement des bulletins et les boîtes qui les contenaient furent transportées d'Alberton, comté de Prince-ouest, à Summerside, où habite le juge. Qu'est-il arrivé sur ces entrefaites ? Pendant que s'opérait le transport des boîtes d'Alberton à Sumerside, l'une de ces dernières qui contenait en ma faveur trente-cinq bulletins de plus que le nombre déposé au nom de mon adversaire, fut enlevée du wagon où elle se trouvait. On voulait m'empêcher de siéger dans ce parlement ; l'on espérait que les bulletins en question ne seraient pas comptés. Qu'importe que ce soit Smith, Jones, Brown ou Robinson qui représente tel ou tel comté ? L'important c'est de protéger les électeurs du Canada, non seulement lorsqu'ils votent le jour de l'élection, mais encore en mettant les boîtes à scrutin sous la garde de fonctionnaires compétents. J'ai soulevé cette question ici même, à la session de 1901 ; j'ai expliqué alors tous les faits qui se rapportent à cette affaire. J'ai déclaré, et c'est encore mon opinion, que le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) était responsable de la livraison de toutes les boîtes par les conducteurs et les serre-freins du train de chemin de fer où l'on avait placé ces dernières. Ces employés doivent livrer en état parfait tout baril de farine ou de sucre qu'on a confié à leur garde ; cependant, ils ont laissé enlever un certain nombre de bulletins représentant le vote d'une partie de la population de Prince-ouest, et ils n'ont fait aucune démarche pour s'assurer de ce qu'il était advenu de la boîte en question. Pourquoi les ministres, en constatant qu'on avait enlevé à une centaine de personnes leurs droits et privilèges d'électeurs, n'ont-ils pas tenté de découvrir où se trouvait la boîte perdue ? Ils n'en ont rien fait, cependant. Ils ont laissé s'accomplir cette injustice, sans faire de recherches, dans le seul but de priver de son mandat votre humble serviteur.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Je voudrais ajouter la disposition suivante au

projet de loi, si celui qui a proposé ce dernier ne s'y oppose pas :

Toute personne reconnue coupable d'avoir souscrit de l'argent à un fonds électoral dans le but de corrompre les électeurs, sera passible d'une amende de $500 au moins et d'un emprisonnement de six mois.

La motion est adoptée, le bill lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour délibérer ce projet de loi.

Article 1.

M. BENNETT : Prenons le paragraphe (k) qui se lit comme suit :

(k) Quiconque, étant un patron, paye les gages ou le salaire de ses employés au moyen d'enveloppes sur lesquelles est écrite ou imprimée quelque légende, devise ou déclaration contenant expressément ou implicitement des menaces dont le but ou la portée est d'exercer une influence sur les actions ou opinions politiques de ces employés, ou dans le cours des quatre-vingt-dix jours qui précèdent une élection générale, affiche ou autrement expose dans l'établissement ou l'endroit où travaillent ses employés, quelque imprimé, avis à la main ou placard contenant quelque menace, avis ou avertissement énonçant que, dans l'éventualité du triomphe ou de la défaite d'un candidat ou d'un groupe de candidats, les travaux dans son établissement prendront fin en tout ou en partie, que son établissement sera fermé, ou que le salaire des employés subira une réduction, ou qui contient d'autres menaces expresses ou implicites, dont l'objet et la portée sont d'exercer une influence sur les actions ou opinions politiques de ses employés.

Il me semble que si l'honorable député de Norfolk voulait remonter de quelques années en arrière, il se rappellerait que le grand parti auquel il appartient avait alors dans le bagage qui lui servait durant la campagne électorale dont je veux parler, certaine gravure à laquelle pourrait s'appliquer la disposition que je viens de lire. S'il ne veut pas se rendre à ma demande, l'honorable ministre du commerce (sir Richard Cartwright) se rappellera peut-être qu'aux élections de 1891, les libéraux ont fait beaucoup de capital politique en se servant d'une gravure portant cette légende : "Mise d'hypothèque sur une ferme". Dans ce tableau, l'artiste avait représenté la physionomie tourmentée de la femme, les figures maladives des enfants, la face pâle et la main tremblante du cultivateur, au moment où il allait signer l'hypothèque dont sa terre devait être grevée. Et l'on tirait de ce tableau la conclusion que si le tarif protecteur n'était complètement aboli, le cultivateur se verrait inévitablement évincé de sa propriété, vu qu'il ne pourrait payer l'hypothèque en question. L'honorable représentant de Norfolk-nord ne désire évidemment pas empêcher son parti de placer sous les yeux du public d'autres gravures démontrant les effets de sa politique. On pourra peut-être laisser de côté le dessin dont je viens de parler, mais on pourra en trouver d'autres. On pourra peindre la prospérité des manufacturiers auxquels ce gouvernement a accordé une protection plus grande. Maintenant que l'intérêt des fabricants d'instruments aratoires de ce pays se trouve parfaitement sauvegardé par le fait qu'on a choisi deux de ces manufacturiers pour représenter cette industrie au Sénat, l'honorable monsieur n'enlèvera pas à ces deux élus le droit d'exposer dans leurs ateliers des gravures démontrant jusqu'à quel point le tarif actuel protège leurs intérêts. Il n'empêchera pas évidemment les manufacturiers de voitures auquels on a accordé une augmentation de cinq pour cent dans les droits imposés sur les "cutters", de dépeindre à un public intéressé les heureux effets de cette augmentation du tarif. Je demanderais à l'honorable député de reconsidérer cette disposition de son bill, et peut-être que le souvenir de cette ancienne gravure, représentant la mise d'une hypothèque sur une ferme, lui fera changer d'opinion.

M. CHARLTON : L'honorable député a fait une comparaison qui ne peut s'appliquer ici. Par cette disposition, je ne veux pas combattre les méthodes légitimes d'influencer l'opinion publique. Il n'est pas défendu de publier des articles et des gravures dans les journaux, dans le but de fournir des renseignements d'une manière générale. Cette disposition ne tend pas à restreindre ce genre de propagande. Elle a pour but d'empêcher les patrons de se servir de menaces à l'égard de leurs employés. Les patrons ne pourront plus intimider leurs ouvriers en les menaçant de les priver de leur emploi et de réduire leurs gages, ce qui est aussi répréhensible que l'achat des suffrages, l'achat des électeurs pour empêcher ces derniers de voter, tous moyens que la loi condamne et qui sont bien différents des efforts faits d'une manière générale, au moyen de l'image, dans le but de produire de l'effet sur le public en général. Ce paragraphe a pour but d'empêcher un patron d'influencer ses employés en les menaçant de les congédier ou de réduire leur salaire.

M. CLANCY : Si l'honorable député voulait me le permettre, je lui poserais une question. Supposons que ce patron, au lieu de faire ces menaces lui-même, se serve de quelqu'un pour répandre le bruit que la perte de leur emploi, ou qu'une réduction de salaire sera pour les ouvriers la conséquence du vote qu'ils donneraient pour un certain parti. Cela aurait autant d'effet qu'une menace directe. Comment mon honorable ami fera-t-il disparaître ce mal?

M. CHARLTON : D'après les dispositions de la loi, cela constituerait une ingérence indue.

M. CLANCY : Mais cela n'est pas stipulé, et cette ingérence pourrait être difficile à découvrir. Si l'on accusait de ce fait le patron de ces employés, celui-ci pourrait dire qu'il ne s'agit que d'un bruit généralement répandu, mais dont il n'est pas responsable.

M. CHARLTON : En quoi cela peut-il se rapporter à ce paragraphe?

M. CLANCY : L'honorable député veut remédier à un mal, mais ce remède deviendra inutile si le patron ne commet pas lui-même l'offense en question ; évidemment, ce dernier prendra grand soin de ne pas paraître faire de menaces, tout en s'intéressant grandement à ce que quelqu'un fasse ces menaces pour lui. Je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur le paragraphe suivant :

(j)Quiconque par le moyen d'enlèvement, de séquestration, de violences, ou d'artifices et manœuvres frauduleuses, entrave, empêche ou gêne le libre exercice du droit électoral d'un électeur, ou force, engage ou porte un électeur à donner à une élection son suffrage en faveur d'un candidat ou contre lui.

Mon honorable ami veut sans doute amender l'article 112, puisque ce nouveau paragraphe doit être inséré dans cet article-là. Il y a plusieurs autres moyens d'intimidation qui ne sont pas compris dans les dispositions de cette loi. J'ai préparé moi-même un projet de loi concernant le sujet qui nous occupe. Dans Ontario, ainsi que le sait très bien l'honorable député, il n'y a pas de scrutin secret. Il n'ignore pas, non plus, qu'on a recours à ce moyen à chaque élection provinciale—non pas ouvertement, il est vrai, parce que cette ruse deviendrait inutile—pour intimider les électeurs d'un bout à l'autre de la province. On dit aux employés qu'ils ne peuvent espérer échapper au châtiment qui les attend s'ils votent contre certains candidats, ou que leur seul espoir se trouve dans la pitié de leurs compagnons qui savent comment ces ouvriers ont voté. En vertu des dispositions de mon bill, toute personne sera punie qui affirme que le scrutin en usage aux élections fédérales n'est pas secret quant, en réalité, il l'est véritablement. Des gens à qui on a dit que le scrutin en usage aux élections provinciales, n'est pas secret, et qui n'ont aucun moyen de savoir si tel est le cas ou non, ont été intimidés plus d'une fois par des personnes leur affirmant que le mode de voter aux élections fédérales n'était pas secret. Mon projet de loi rend responsable aux tribunaux toute personne qui aura fait une déclaration semblable. Si l'on modifie l'article 112 qui énumère nombre d'actes qui constituent des offenses en vertu de la loi, il devient impossible de punir ceux qui se rendent coupables des fraudes en question. Sans être avocat, j'ose dire que ce n'est pas un avocat qui est l'auteur du bill présenté par l'honorable représentant de Norfolk (M. Charlton). Il doit donc s'y trouver autant de lacunes qu'en contiendrait un bill que j'aurais rédigé moi-même. J'espère que mon honorable ami n'insistera pas pour conserver à son bill sa forme actuelle. Sur ce point, j'en appelle à l'honorable ministre de la Justice.

Je suggérerais à l'honorable député de permettre à la Chambre de discuter simultanément son bill et celui que je présente sur le même sujet. A mon sens, rien ne saurait favoriser ces fraudes que, j'en suis sûr, mon honorable ami veut faire disparaître, comme les changements qu'il propose, sans en considérer l'effet général. L'honorable député prend une partie de l'article 112 et retranche le reste de cet article. Je suis convaincu que le ministre de la Justice tombera d'accord avec moi sur ce point. Je lui demanderais, car il est avocat, et avocat distingué, de ne pas discuter ce bill sans examiner les autres projets de loi qui s'appliquent au même sujet. Je crois que la Chambre n'aurait pas dû se former en comité sur ce bill, sans étudier au moins ces autres projets de loi qui ne serviraient à rien, si celui-ci était adopté.

M. INGRAM : Je crois que la proposition de loi présentée par l'honorable député (M. Charlton) a bien sa raison d'être. J'ignore, cependant, si ses dispositions s'appliquent aussi aux compagnies qui emploient des ouvriers.

M. CHARLTON : Oui.

M. INGRAM : Il me semble qu'elles s'appliquent surtout aux individus et non aux compagnies.

M. CHARLTON : Aux compagnies aussi, et même ces dernières perdent les privilèges de leur charte, si elles violent cette loi.

M. INGRAM : Je voudrais citer un cas auquel ce bill devrait s'appliquer. Lors de la dernière élection provinciale à Perth-nord, un fonctionnaire d'un chemin de fer mit son influence au service d'un certain candidat. Comme on lui reprochait son attitude, il nia avoir agi de cette façon, et pour se disculper, il publia une circulaire contenant à peu près ce qui suit : Ceci est pour démontrer que tous les employés de cette compagnie sont libres de voter pour John Brown, sans avoir à redouter d'ingérence. Or, John Brown était le candidat libéral. On disait donc aux employés de ce chemin de fer qu'il leur était permis de voter en faveur du candidat libéral. La loi concernant les élections devrait contenir une stipulation à l'effet que toute ingérence de la part d'un surintendant, d'un gérant général ou de tout autre fonctionnaire d'un chemin de fer désigné pour influencer le vote des employés de cette compagnie, sera considérée comme une violation de la loi. Cette disposition serait avantageuse à tous les partis ; en effet, nous devons comprendre que les gérants de ces institutions ne sont pas toujours des libéraux, et que le gouvernement libéral n'aura pas toujours le pouvoir d'user de son influence auprès des employés des compagnies de chemin de fer ou des autres corporations importantes.

M. CLANCY : Je lirai à l'honorable ministre de la Justice la disposition contenue

dans le bill (n° 15), et je lui demanderai de me dire si elle se retrouve dans la proposition de loi que nous sommes maintenant à discuter :

1. L'article 112 de l'Acte des élections fédérales, 1900, est modifié par l'insertion des mots suivants: " ou emploie des expressions comportant que le scrutin en usage ou le mode de voter à l'élection n'est pas secret ", après le mot " perte ", à la sixième ligne dudit article.

Je demande si le paragraphe (j) de l'article 1 du bill de l'honorable député de Norfolk-nord fait mention de l'offense que je me propose de faire punir par mon bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai étudié attentivement le bill de l'honorable député, et je crois que l'amendement qu'il suggère serait complètement impuissant à atteindre le but qu'il a en vue, parce que son objet est d'atteindre le mode d'intimidation et d'y mettre fin. Il y a intimidation quand on dit à une personne : Si vous votez de telle ou telle façon, je le saurai bien, parce que le scrutin n'est pas secret et cela me permettra de vous punir. C'est là un procédé d'intimidation. L'article 112 dit :

Toute personne qui, directement ou indirectement, par elle-même ou par l'entremise d'une autre en son nom, emploie ou menace d'employer la force, la violence ou la contrainte, ou cause ou menace de causer par elle-même ou par l'entremise de toute autre personne quelque mauvais traitement, lésion, dommages, préjudice ou perte——

Et l'article ajoute :

—ou de toute manière que ce soit, a recours à l'intimidation.

Ces termes généraux sont assez larges pour comprendre le cas dont a parlé mon honorable ami et pour en disposer. Je crois que dans la rédaction d'une législation de ce genre, il est toujours sage de rendre les termes assez généraux pour comprendre tous les cas qui pourront se présenter, au lieu de préciser un cas quelconque, comme le voudrait l'honorable député par son amendement.

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettra de lui dire que j'ai résumé tout ce qu'il nous a lu, en me contentant des mots " aucune forme d'intimidation ".

M. BORDEN (Halifax) : Malgré toute la déférence que j'ai pour l'opinion du ministre de la Justice, je crois difficilement que le cas cité se trouve compris dans le terme " intimidation ". Un électeur peut ne pas aimer faire connaître la façon dont il vote ; il peut ne pas agir sous l'influence de la crainte, et, cependant, ne pas désirer que son vote soit connu, et cela à cause de ses relations sociales ou commerciales. S'il croit que ce vote sera connu, il s'abstiendra peut-être de voter. Dans ce cas, s'agit-il bien de l'intimidation dont on parle ? Sans doute, le principe énoncé par le ministre de la Justice est très bon, car nous devons nous servir de termes généraux et ne pas trop spécifier. En effet, si on cherche à spécifier sans le faire d'une manière parfaite, on obtiendra comme résultat plus de mal que de bien. Cependant, voici ce qu'on peut dire en faveur de l'attitude prise par mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy). Il a parlé d'un fait qu'il a constaté par lui-même, d'un mal d'une nature particulière, et il serait possible d'adopter cet amendement, en stipulant que les dispositions spéciales proposées en amendement, ne devront aucunement restreindre la porté des termes généraux dont on s'est servi. Je demanderais à l'honorable représentant de Norfolk-nord de me dire pourquoi il amende l'article 112, et si toutes les dispositions de cet article se trouvent contenues dans son bill; sinon, quelle est la raison qui le porte à croire qu'elles ne sont pas nécessaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Peut-être vaudrait-il mieux disposer de cet article tel qu'il est maintenant; lorsque nous serons rendus à l'article 112, nous pourrons discuter les modifications suggérées. Il y a des changements à faire dans la rédaction de cet article.

M. CHARLTON : En réponse au leader de l'opposition, je dois dire que l'article 112 a été mis à cet endroit parce que je considère qu'il mentionne une contravention analogue à celle dont parlent les paragraphes partant de " a " jusqu'au précédent. Et j'ai mis cet article là, afin que les dispositions concernant les peines qui se trouvent sur la page suivante, s'appliquent à cette contravention ainsi qu'aux autres. En condensant quelque peu ces paragraphes, nous pourrions croire qu'ils renferment toutes les dispositions de l'article 112. Cependant, s'il n'en est pas ainsi, on pourait remplacer cette phraséologie par l'article 112 tel qu'on le trouve dans les statuts. Si on l'a placé ici, c'est uniquement afin de le rapprocher de ce qui se rapporte aux autres contraventions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je constate que les derniers paragraphes changent considérablement les peines imposées. C'est ainsi qu'on a remplacé " six mois " par deux ans, et que l'amende de $200 sera portée à $500; il y aura perte de droits civils pour une période de sept ans. Ces dispositions sont entièrement nouvelles et cet article demandera une étude spéciale.

M. LANCASTER : Je ferai remarquer que cet article depuis le premier mot du paragraphe " j," serait plus efficace si tous les mots après " qui " de la première ligne, jusqu'au mot " entrave ", dans la troisième ligne, étaient retranchés. Je ne puis comprendre pourquoi on limiterait cette action d'empêcher, de gêner, etc., à une ingérence déterminée. Ce paragraphe se lit comme suit : " Quiconque par enlèvement ou séquestration, violence ou artifices ou manœuvres frauduleuses, entrave, etc."

Pourquoi entraverait-on, gênerait-on dans le libre exercice de leurs privilèges les électeurs de ce pays, et cela d'une façon ou d'une autre ?

On comprend facilement qu'il peut surgir une douzaine de cas que les tribunaux seront appelés à juger et où il leur faudrait décider qu'ils ne sont pas prévus. Je crois que le ministre de la Justice reconnaîtra avec moi que si nous voulons rendre la loi efficace, comme c'est notre devoir de le faire, nous devrons certainement rayer ces mots, de sorte qu'on pourra imposer une peine au coupable dans tous les cos où il y aura empêchement, gêne, entrave, sais dire qu'on a eu recours à " l'enlèvement, à la séquestration, à la violence, aux artifices et aux manœuvres frauduleuses." N'importe quel avocat constatera qu'on entrave la poursuite de difficultés insurmontables. Je fais remarquer qu'on rendrait la loi plus efficace et meilleure et qu'on atteindrait le but qu'on a en vue, en retranchant ces mots.

M. COWAN : La Chambre reconnaîtra que tous les partis désirent avoir enfin une loi concernant les élections, qui ne soit pas seulement sévère mais qui punisse les différents crimes qui peuvent se commettre avant, pendant et après une élection. Quiconque par quelque considération ou promesse, réussit pour des fins illégales, à obtenir des renseignements d'une autre personne, de façon à se moquer de la justice, tant au Canada que dans un pays étranger, devrait être sévèrement puni. Ce cas s'est déjà présenté en 1899 et j'ai l'intention de lire certaines parties de la preuve faite alors, afin de permettre à la Chambre de constater la gravité du crime commis et la façon dont on en a été informé.

M. INGRAM : Est-ce une preuve?

M. COWAN (lisant) :

M. Watson souleva ensuite la question des affidavit donnés à Détroit et que M. Whitney avait lus à la législature provinciale. Le premier de ces documents, fait devant le juge Carpenter, suivant la déclaration du témoin, porte la date du 29 décembre dernier. C'est M. Barker qui l'a préparé. M. Barker est avocat à Hamilton ; c'est un homme grand et fort. Ce document fut écrit à l'hôtel Cadillac. Les intéressés s'y étaient donné rendez-vous. M. Spence chez qui demeurait le témoin ayant reçu une note lui fixant l'endroit du rendez-vous. M. Spence arriva avec le témoin. Ils rencontrèrent M. Barker et M. Fleming, de Windsor.

En réponse à Barker, le témoin dit qu'il donnerait son affidavit, mais à certaines conditions.

Q. Quelles sont-elles ?—R. Je veux que vous retireriez le mandat d'amener qu'on a émis contre moi et qu'on me protège.

Q. Comment ?—R. En me permettant de retourner chez moi ; faites retirer le mandat et obtenez qu'on ne me persécute plus, ou quelque chose comme cela.

Q. Que ferez-vous en retour ?—R. Je raconterai tout ce que je sais au sujet de l'élection d'Elgin-est.

M. LANCASTER.

Q. Les mandats ont-ils été retirés ?—R. Je ne serais pas ici s'ils ne l'avaient été, c'est au moins ce que je sais.

Q. Avez-vous vu les mandats depuis ?—R. Je les ai vus une fois au bureau de M. Fleming.

Voilà ce que j'ai déclaré, il y a quelques instants. Je m'appuyais sur le témoignage de celui qui avait fait cet aveu sous serment. L'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker) s'est servi d'un langage très sévère à mon égard ; il a été jusqu'à dire que je mentais sciemment, parce que j'avais déclaré, ce qu'a affirmé sous serment Pritchett, que ce dernier avait rencontré l'honorable député à Détroit. Si les questions débattues à cette entrevue avaient été discutées au Canada, on aurait pu traîner devant les assises le député d'Hamilton.

M. BARKER : J'ai dit, il y a un instant et d'une manière bien distincte, que quiconque avance ce que, si je ne me trompe, l'honorable député de Sussex-sud——

M. COWAN : Pritchett a juré cela.

M. BARKER : Quiconque, quel qu'il soit et d'où qu'il vienne, affirme que j'ai jamais promis de retirer ou dit un seul mot portant que je retirerais ou que je ferais retirer le mandat d'amener en question, ou que je suis, d'une façon quelconque, intervenu dans la poursuite contre Pritchett ou tout autre individu, dit sciemment un mensonge. J'ai rencontré le nommé Pritchett. Il voulait donner un affidavit, et c'est ce qu'il a fait. Il m'a demandé, en présence de M. Fleming, si, au nom du parti conservateur, je lui promettrais qu'il ne serait pas poursuivi. Je lui ai dit distinctement, à cinq ou six reprises différentes, que je ne voulais, que je ne pourrais lui faire une promesse semblable. J'ai ajouté que la poursuite avait été confiée au parti libéral, que le procureur du comté d'Elgin était un libéral et que, si ce dernier voulait faire exécuter le mandat, il pouvait le faire à sa guise.

M. COWAN : Comment M. Fleming et vous-même avez-vous pu vous procurer le bref en question ?

M. BARKER : Cette assertion est fausse. Je n'ai jamais vu ce bref. Je n'en ai jamais entendu parler. Comment aurions-nous pu nous le procurer ?

M. COWAN : Du constable chargé de l'exécuter.

M. BARKER : Je ne connaissais pas cet officier.

M. COWAN : L'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) le connaissait, lui.

M. BARKER : J'ai dit que toute l'affaire se trouvait entre les mains du procureur du comté d'Elgin, d'un libéral.

M. COWAN : Non, il n'est pas libéral.

M. BARKER : Je déclare à l'honorable député (M. Cowan) que je n'ai jamais promis de retirer le bref en question, ou tout autre mandat. Je répète cette affirmation dans un

langage non équivoque, peu m'importe qui répande ou qui répète ce bruit. C'est un mensonge éhonté et qui ne repose sur aucun fondement.

M. COWAN : J'ai déclaré——

M. BENNETT : Parlez-nous du capitaine Sullivan et de sa bande.

M. COWAN : Je ne connais pas le capitaine Sullivan, mais il est à présumer que c'est une des connaissances du député de Simcoe-est (M. Bennett).

M. BENNETT : J'ai vu ce drôle en compagnie de vos ministres.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que les deux honorables députés ont eu leur franc parler, et qu'il vaudrait mieux continuer l'étude du bill soumis à la Chambre.

M. COWAN : Je n'ai eu le temps d'expliquer que la moitié de ce que je voulais dire. Je désire me montrer parfaitement loyal envers l'honorable député d'Hamilton. Tout ce que je puis dire, c'est que Pritchett a rendu ce témoignage que tous les journaux ont publié, dont on a parlé sur nombre de tréteaux publics, et même dans cette Chambre, en laissant entendre que l'honorable député se trouvait concerné dans cette affaire. En vérité, c'est la première fois qu'on a contredit ce témoignage en ma présence. Prichett a juré que l'honorable député d'Hamilton avait préparé l'affidavit en question et qu'ils avaient pu obtenir à Windsor même le mandat d'amener. Cependant, je suis prêt à accepter la déclaration de l'honorable député ; je le félicite d'être le premier membre de l'opposition qui se joigne à nous pour dire que Pritchett est un menteur. Jusqu'à cette heure, les membres de la gauche ont toujours déclaré que cet individu était un homme au témoignage duquel on devait ajouter beaucoup de foi.

M. BARKER : M. le président——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai remarquer aux honorables députés——

Quelques VOIX : Oh ! oh ! Soyez juste !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! Je cherche à ramener le comité à la question.

Quelques VOIX : Continuez votre discours.

M. BARKER : L'honorable représentant d'Essex-sud dit que je ne l'ai jamais nié. J'ai démenti cette affirmation la première fois qu'elle a été faite devant moi. Il ajoute que le mandat a été retiré à Windsor.

M. COWAN : Je n'ai rien dit de semblable. J'ai déclaré que Pritchett avait dit avoir vu plus tard le mandat au bureau de M. Fleming, celui qui vous accompagnait quand la déclaration assermentée a été rédigée et quand vous avez fait la promesse, si vous en avez fait une.

M. BARKER : Je n'ai jamais mis les pieds dans le bureau de M. Fleming, à Windsor, et je ne puis dire si cela est vrai ou faux. Je ne puis dire que ce qui s'est passé en ma présence. Pritchett a affirmé que le mandat ne serait pas retiré, qu'aucune tentative ne serait faite dans ce but et que, s'il retournait au Canada, il pourrait être arrêté si cela dépendait du parti conservateur. Je lui dis : Les libéraux vous feront arrêter. Il répondit : Je courrai le risque d'être arrêté par les libéraux. Je les mets au défi de me faire arrêter.

M. SPROULE : Ils ne l'ont pas encore fait arrêter.

M. INGRAM : Je demanderai à l'auteur du bill si le paragraphe " K " s'applique aux compagnies ou corporations telles que les compagnies de chemins de fer. Il est fort douteux qu'il s'applique aux corporations et, s'il ne s'y applique pas, il est inutile. Il semble qu'un employé pourrait ne pas faire certaines choses, mais qu'un contremaître à l'emploi d'un patron pourrait faire tout ce qui est énuméré dans ce paragraphe, sans que ce dernier s'applique à lui.

M. CHARLTON : Lisez la dixième ligne de la deuxième page, " ou, si la contravention est l'acte d'une corporation, cette dernière perdra sa charte."

M. INGRAM : Cela ne s'appliquerait pas au cas que j'ai mentionné.

M. BENNETT : Beaucoup de lois semblables dans Ontario sont l'objet de la risée publique ; reste à savoir si nos lois fédérales sur ce sujet seront calquées sur elles. Si l'honorable député qui a proposé le bill n'est pas un avocat, le ministre de la Justice, lui, est un homme de loi et il doit rendre compte au public de l'adoption de lois semblables. Il semble que le gérant d'une compagnie de chemin de fer, ou même le contremaître, étant un employé, ne tomberait pas sous le coup du paragraphe " J ".

J'approuve le principe du bill, car il n'y a pas dans toute la Chambre un seul député auquel l'intimidation cause plus de tort qu'au candidat qui se présente dans Simcoe-est. Il y a dans ce collège électoral deux grandes institutions dépendant du gouvernement provincial et dont les directeurs se livrent à l'intimidation la plus éhontée. De plus, les compagnies qui se livrent à l'exploitation des forêts sont, règle générale, hostiles à la cause que je défends. On devrait ajouter au bill un article relatif à ces motifs de plaintes. A ma connaissance, la veille du scrutin, on a réuni les hommes devant la scierie à l'heure du repas du midi et on leur a déclaré carrément—ceci eut lieu à la dernière élection provinciale—que les bulletins étant numérotés, on saurait pour qui ils auraient votés, qu'un directeur de la compagnie se tiendrait dans le bureau de vote pour surveiller les employés qui, dans l'intérêt de la compagnie, devrait appuyer le candidat

libéral. Le même incident s'est produit à l'élection fédérale. Le patron croit que ce moyen est plus efficace que la publication d'une circulaire qui pourrait servir de preuve contre lui. Si l'honorable député (M. Charlton) veut réprimer de pareils cas d'intimidation, il doit modifier sa proposition de loi. Un patron sourd-muet ne serait pas libre d'apprendre à ses employés, au moyen d'une lettre ou d'une circulaire, de quelle manière il désire que ceux-ci votent, mais le patron beau parleur peut intimider ses employés et les faire voter à sa guise.

Mais la question se présente sous un autre aspect. Certes, la loi ne dira pas que le propriétaire d'une entreprise manufacturière ne doit pas, en causant avec ses employés, exprimer ce qu'il pense de l'effet que le tarif, par exemple, pourrait produire sur son industrie particulière. Ce serait restreindre la liberté individuelle. Si le présent bill avait la portée que veut lui donner l'honorable monsieur (M. Charlton), il faudrait frapper d'une peine le fabricant qui, à une assemblée publique, dirait ce qu'il pense des résultats que produirait une modification du tarif sur l'industrie particulière qu'il exploite.

M. INGRAM : Il me semble que le ministre de la Justice devrait faire connaître son sentiment à l'égard du présent bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On s'est plus d'une fois adressé à moi; cependant au moment où j'allais répondre quelque député s'est toujours interposé pour adresser la parole. Quand ce bill a été présenté, je croyais qu'il recevrait l'approbation générale et j'avais hâte d'apprendre ce qu'on dirait en sa faveur. J'avais hâte qu'il fut délibéré par le comté pour l'entendre discuter dans tous ses détails.

Si mon opinion compte pour quelque chose, je dirai que les articles du bill jusqu'au paragraphe " L " ne contiennent rien qui ne soit exprimé dans l'article 112 et j'ajouterai que l'article 112 prévoit plusieurs cas qui ne sont pas prévus dans le bill. L'article 112 obvie à la difficulté qu'on a soulevée relativement au patron, à l'emploi ou au contremaître, ce que le bill ne fait.

M. INGRAM : Voilà un bon motif de demander, quand nous avons des bills comme celui-ci à examiner, que les articles qu'on se propose de modifier soient imprimés afin que nous sachions ce que nous faisons.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je m'étais proposé de ne pas laisser le bill sortir des mains du comité sans faire connaître ce que j'ai à dire sur le sujet. Quand cette proposition de loi a été présentée, quelques personnes ont fait montre de beaucoup de probité et d'un grand désir de la voir adopter, et j'attendais l'heure d'exprimer ma façon de penser.

M. INGRAM : L'objet du bill paraissait bon, mais je ne savais pas si la loi ne contenait pas déjà les mêmes dispositions. J'ai souvent eu l'occasion d'étudier la loi électorale, mais j'avoue qu'il m'est impossible d'en retenir tous les articles dans ma tête. Si les articles qu'on se propose de modifier étaient imprimés, nous saurions où aller.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: On peut défendre les paragraphes " L " et " N " de l'article 1er, mais je crois que c'est tout ce que le bill offre de bon. L'Acte de la preuve au Canada répond mieux que l'article 2 au cas mentionné dans cet article. L'article 4 va trop loin et ne donnera pas le résultat qu'espère l'honorable député (M. Charlton). Je désirais entendre discuter le bill en comité avant de demander au comité de lever sa séance et plus tard j'aurais peut-être eu quelque déclaration à faire concernant ce bill.

M. BORDEN (Halifax) : A qui le ministre de la Justice faisait-il allusion quand il a parlé de personnes qui avaient fait montre de beaucoup de probité et d'un grand désir de voir adopter le bill?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : N'insistez pas, je vous prie.

M. BORDEN (Halifax) : Le but des députés de la gauche est de rendre le bill aussi efficace que possible. Il y a quelque temps, je laissais entendre, comme vient de le faire le ministre de la Justice, que les paragraphes " J " et " K " ne contenaient pas toutes les dispositions de l'article 112. Je crois que le ministre devrait être en état de nous dire quelle sera la ligne de conduite du gouvernement concernant cette propositon de loi. Un bill public comme celui-ci est du domaine du gouvernement qui devrait en fixer le sort, et j'espérais que le ministre de la Justice soumettrait à nos délibérations les amendements qu'il croit appropriés. Il n'en a rien fait. Il devrait le faire, il me semble, vu qu'il est responsable des lois de cette espèce, c'est-à-dire qu'il devrait exposer les amendements que le gouvernement jugerait à propos d'adopter et permettre au comité de les examiner.

J'admets volontiers que le bill tel qu'il est ne peut pas être adopté, mais je ne suis pas certain d'approuver toutes les remarques que le ministre de la Justice a faites. Cette proposition devra être sensiblement modifiée pour que nous l'adoptions. En parlant ainsi, je désire sincèrement prêter mon concours à l'honorable député qui a présenté ce bill dans l'excellent dessein de rendre la loi électorale plus efficace. Mais je désire savoir si le gouvernement a étudié les deux modifications que j'ai suggérées lorsque le bill a été voté en deuxième délibération. L'une se rapporte à la nomination d'un fonctionnaire qui remplirait les fonctions de représentant du ministère public et qui occuperait une position indépendante, comme l'auditeur général. L'autre, qui se rapporte plutôt à l'Acte du cens électoral, décréterait que celui qui ne juge pas à propos d'exercer son droit d'électeur, ne

pourra pas l'exercer pendant un certain temps. Je crois que les deux côtés de la Chambre pourraient se rencontrer sur un terrain neutre dans l'examen de quelques-uns de ces problèmes et contribuer beaucoup à améliorer un état de choses qui ne fait honneur ni à l'un ni à l'autre des partis politiques au Canada.

M. ROBINSON (Elgin) : Avant que le comité lève sa séance, je voudrais faire ajouter ce qui suit au bill :

Que toute personne qui sera connue comme ayant souscrit à un fonds électoral sera passible d'une amende d'au moins $500 et de l'emprisonnement pendant au moins six mois, avec ou sans travaux forcés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En réponse aux observations de mon honorable ami, le chef de l'opposition, je dirai que j'examine toujours de mon mieux les lois de cette espèce avant que la Chambre n'en soit saisie. En même temps, je ne crois ni juste ni convenable d'exprimer une opinion définitive ou arrêtée avant d'avoir entendu tout ce qu'il y a à dire sur le sujet. Je viens ici dans le dessein d'écouter la discussion. Mon opinion est formée, mais elle n'est pas immuable comme les lois des Mèdes et des Perses. Je viens ici en quête de lumière et il se peut qu'après avoir prêté l'oreille au débat, je modifie ma manière de voir. Je désire qu'une proposition de loi soit débattue par ceux à qui leur expérience devant les tribunaux qui ont mission d'instruire les procès en invalidation d'élection, permet de fournir des éclaircissements sur plusieurs de ces questions. Quand le bill aura été mûrement délibéré, je me propose de demander au comité de lever sa séance et de rendre compte de ses travaux, afin de pouvoir peser tout ce qui s'est dit. Quand le comité se réunira de nouveau, j'aurai peut-être quelque déclaration à faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les remarques de mon honorable ami se rapportent à bon droit à ce bill en particulier. Selon moi, sans engager personne—mais je ne crois pas que mon collègue me contredise—les représentants du peuple des deux côtés de la Chambre, formant un comité spécial, devraient examiner de quelle manière nous pourrions modifier la loi électorale de façon à remédier aux abus qui ont été l'objet d'une si grande notoriété dans le passé. Il me fait plaisir d'entendre aujourd'hui le chef de l'opposition exprimer la même opinion. Il ne sert de rien de nous lancer des reproches d'un côté à l'autre de la Chambre touchant la manière dont les élections sont conduites.

Après les révélations qui ont lieu devant les tribunaux, il faut avouer qu'il s'est passé au cours des élections des choses que les membres des deux partis doivent regretter. Si nous étudions ce sujet avec calme et dans le dessein d'améliorer la situation, je crois que nous pourrions accomplir quelque réforme. Mon opinion, qui me tient si fort à cœur qu'on la traite de lubie, est que les tribunaux devraient d'eux-mêmes s'enquérir de la conduite d'une élection sans attendre qu'une requête leur soit présentée à cet effet. Les juges pourraient prendre connaissance de la manière dont une élection a été tenue, dans un délai d'un mois ou deux, par exemple, après qu'elle a eu lieu, pendant que les faits sont encore frais dans la mémoire du public et pendant que les intéressés sont encore en état de produire des témoins, s'ils en ont.

Le mode actuel d'exiger la présentation d'une requête donne lieu à des objections. Ainsi, c'est à tort qu'on exige un dépôt de mille dollars avant de permettre à quelqu'un de présenter une requête. Si une élection a été entachée de corruption, nous ne devrions pas mettre des obstacles à la tenue d'une enquête, ce qui a lieu avec la loi actuelle. Il serait peut-être difficile d'engager les juges à remplir ces fonctions mais, somme toute, si les uns ont un surcroît de travail, plusieurs autres ont tous les loisirs voulus. Ils n'auraient pas à attendre la présentation d'une requête, l'enquête serait obligatoire. Alors, lorsque j'entreprendrais une lutte électorale, j'aurais présent à la mémoire le fait que bientôt après ma conduite sera recherchée.

M. INGRAM : Que dites-vous du vote obligatoire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a lieu d'hésiter avant de mettre en vigueur le vote obligatoire, dans le sens ordinaire de ce mot ; mais le vote obligatoire dont il a été question cette après-midi mérite bien qu'on s'y arrête ; c'est-à-dire, que lorsqu'un électeur n'a pas une idée assez haute de ses droits pour les exercer, son nom devrait être rayé de la liste électorale pendant un certain temps. Dans ce sens-là, je suis en faveur du vote obligatoire. La solution de plusieurs de ces problèmes offre des difficultés ; cependant, nous sommes ici pour les résoudre et je suis convaincu que si les membres des deux côtés de la Chambre, au lieu de se chamailler, se donnaient la main pour trouver le meilleur remède aux abus qui ont été signalés, nous pourrions faire beaucoup de bien.

Le règlement des procès en invalidations d'élection—grâce à une entente entre les deux partis, semble être un scandale public; d'un autre côté, pourtant, la moitié des requêtes sont présentées sans qu'on ait aucun renseignement et il n'y a pas grand mal à les retirer. Cependant si la loi électorale était convenablement appliquée, nous pourrions éviter bien des scandales et des inconvénients qui existent maintenant. Nous devrions faire un effort sans tenir compte des préjugés politiques, et si nos amis de la gauche veulent écouter mon conseil avec la même bonne foi, nous serons heureux de les rencontrer en comité pour essayer d'améliorer la loi, non seulement dans le sens indi-

qué par l'honorable représentant de Norfolk-nord, mais sous d'autres rapports de manière à assurer la pureté des élections.

M. INGRAM : Je conseille au gouvernement de présenter une résolution à l'effet de nommer un comité à cette fin.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. CHARLTON : Comme l'assistance est maigre, ce soir, et comme avant la suspension de la séance, le ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding) a parlé de nommer un comité spécial qui délibérerait les dispositions du présent bill, ainsi que d'autres particularités de la loi électorale, et formulerait une proposition de loi aussi complète que possible, il vaut peut-être mieux dans les circonstances ne pas continuer présentement l'examen du bill. Le ministre de la Justice et le ministre des Finances sont tous deux absents, ainsi que plusieurs députés qui ont pris part au débat. En l'absence du ministre des Finances, il n'est guère possible d'examiner sa proposition et il vaut mieux, je crois, que le comité lève sa séance et rende compte de ses travaux. Je propose donc que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de ses travaux.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer.—M. Cowan.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Relevé de tous articles quelconques entrés en franchise par l'Intercolonial pour son propre usage.—M. Fowler.

Copie de tous arrêtés ministériels et documents, et de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun des ministères, et MM. McKenzie et Mann ou la Compagnie du chemin de fer canadien du Nord.—Honorable M. Tarte.

Copie de tous jugements ou opinions de la cour Suprême du Manitoba concernant le prétendu droit d'exemption de taxe réclamé par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour les terres de ladite compagnie dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans le Manitoba.—M. R. L. Borden.

Copie de tous jugements ou opinions de la cour Suprême du Manitoba concernant le prétendu droit d'exemption de taxe réclamé par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour les terres de ladite compagnie dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans le Manitoba.—M. Borden (Halifax).

M. FIELDING.

ACTE MODIFIANT L'ACTE D'INTERPRETATION.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je propose que le bill (n° 18) modifiant l'Acte d'interprétation soit voté en deuxième délibération. L'idée de présenter ce bill m'a été suggérée par l'émoi créé dans la province de Québec—si je puis parler ainsi—lorsque le Conseil privé rendit son arrêt dans la cause de Roy vs. la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien. Lorsque j'aurai narré les faits de cette cause aussi brièvement que possible, la Chambre comprendra immédiatement quel est l'objet du bill à l'étude. Roy était un cultivateur de la province de Québec. Sa grange s'élevait à proximité de la voie ferrée du Pacifique Canadien. Elle fut consumée par les flammes et Roy réclama des dommages-intérêts à la compagnie sous prétexte qu'une étincelle échappée à l'une des locomotives de cette dernière avait mis le feu à sa grange. Il intenta son action devant la cour Supérieure de la province de Québec. Le tribunal de première instance rendit jugement en faveur de Roy et lui accorda $300. M. le juge Langelier, de la cour Supérieure, qui présidait le tribunal de première instance et dont l'arrêt, ainsi que celui de la cour d'Appel, rendu plus tard, est rapporté à la page 220 des Rapports Judiciaires, causes en appel, de 1902, jugea que l'incendie avait été allumé par une étincelle sortie d'une des locomotives de la Compagnie du Pacifique Canadien. On lit dans ses considérants :

> Considérant que les circonstances ne permettent pas de douter que l'incendie a été allumé soit par des étincelles sorties de la locomotive ou par des matières enflammées lancées du train ;
>
> Considérant qu'il résulte de là une présomption de négligence ou d'incurie de la part des employés de la compagnie sur le train, et qu'il incombait à la défenderesse de repousser cette présomption, ce qu'elle n'a pas fait ;
>
> Considérant que la défenderesse est responsable du dommage que le demandeur a souffert par l'incendie ;

——et le juge, je le répète, accorda le montant de $300 à Roy. Appel fut interjeté à la cour du Banc de la Reine de la province de Québec sous prétexte qu'il n'était pas prouvé, de fait et d'après le jugement de la cour inférieure, que l'incendie avait été causé par le fait de l'appelante ou de ses employés et aussi, que le demandeur n'avait pas établi la négligence de la défenderesse qui n'était pas responsable en droit. La cour d'Appel de la province de Québec jugea que la Compagnie du Pacifique Canadien était responsable, bien qu'elle eût prouvé, à la satisfaction de la cour d'Appel, qu'elle avait adopté toutes les inventions modernes destinées à prévenir les incendies que des étincelles échappées de la cheminée des locomotives pourraient allumer. En dépit de cela et malgré l'argument exposé avec beaucoup

de force au nom de la compagnie et affirmant qu'ayant pris toutes les mesures de précaution voulues et ayant été autorisée par le parlement à faire circuler ses convois, celle-ci n'était pas responsable du dommage provenant de la circulation de ses trains, la cour d'Appel de la province de Québec, considérant que la défenderesse, bien qu'autorisée à faire circuler ses trains, était néanmoins responsable du dommage qu'elle pouvait causer dans l'exercice de ce privilège, et considérant que sous ce rapport elle tombait sous le coup des lois sur la responsabilité reconnues dans cette province par le droit civil, confirma le jugement de la cour Supérieure. Afin de renseigner la Chambre, je dirai que la cour d'Appel a basé son jugement sur les articles suivants de notre code civil du Bas-Canada :

Article 356 : Les corporations civiles, étant par le fait de l'incorporation rendues personnes morales ou fictives, sont comme telles régies par les lois affectant les individus, sauf les privilèges dont elles jouissent et les incapacités dont elles sont frappées.

Article 1053 : Toute personne capable de discerner le bien du mal, est responsable du dommage causé par sa faute à autrui, soit par son fait, soit par imprudence, négligence ou inhabileté.

Article 1054 : Elle est responsable non seulement du dommage qu'elle cause par sa propre faute, mais encore de celui causé par la faute de ceux dont elle a le contrôle.... Les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et ouvriers dans l'exécution des fonctions auxquelles ces derniers sont employés.

Souffrez maintenant que je cite les observations que M. le juge Hall faisait en prononçant le jugement de la cour d'Appel, telles qu'elles sont consignées dans les rapports judiciaires des décisions de la cour d'Appel :

La prétention des appelants est que, vu que le parlement leur a accordé l'autorisation statutaire d'employer des locomotives pour traîner leurs convois, il a dû comprendre que les appelants se serviraient de feu dans ces locomotives et que parfois des étincelles s'échapperaient, et que, par conséquent, les compagnies de chemin de fer sont exemptes de toute responsabilité à venir provenant d'un incendie que pourraient accidentellement allumer ces étincelles, pourvu que les compagnies aient prises toutes les mesures de précautions raisonnables.

Les appelants admettent que, sous l'empire du droit coutumier, ils seraient responsables du dommage causé aux autres par les étincelles s'échappant des locomotives sans qu'il y eut négligence de leur part ; mais ils prétendent que le statut, en leur permettant de se servir de locomotives, les a déchargés de la responsabilité résultant du droit coutumier et ne les tient responsables que de leur négligence. La jurisprudence anglaise vient à l'appui de cette prétention, à commencer par la cause du Roi *vs* Pease (1), qui a été suivie par celles de Vaughan *vs* la Compagnie de chemin de fer de Taff-Vale (2), de Fletcher *vs* Rylands (3), de Smith *vs* London and Southwestern Railway Company (4), et, en dernier lieu, par l'important procès de Port-Glasgow and Newark Sailcloth Company *vs* Caledonian Railway (5), cité par l'avocat des appelants et rapporté à la page 587 du 3° Vol. des S.L.R., dans lequel il a été décidé : que la législature, en autorisant l'emploi de locomotives sur les voies ferrées, a implicitement déchargé les compagnies de chemin de fer de la responsabilité résultant de l'emploi de ces locomotives, pourvu que celles-ci soient des mieux construites et que les compagnies emploient les meilleurs moyens d'écarter le danger d'un incendie.

Ce principe a évidemment été admis par toutes les provinces du Canada qui ont adopté le droit anglais et par notre cour Suprême dans les procès qui ont pris naissance dans ces provinces.

M. le juge Hall ajoute ce qui suit :

Les appelants ont irréfutablement établi, croyons-nous, que le principe qu'ils défendent est reconnu par la jurisprudence anglaise partout où cette dernière est en vigueur ; mais, lorsqu'il s'agit des droits civils et de la responsabilité dans cette province, nous tombons sous l'empire d'une autre autorité qui fait loi chaque fois qu'elle vient en conflit avec la loi anglaise, comme dans le cas présent, et en vertu de cette autorité nous croyons qu'un prinicipe différent prévaut. Ainsi que M. Holt l'expose clairement à la page 18 de son traité " Canadian Railway Law " : D'après le droit français, et conséquemment d'après le droit de la province de Québec, la compagnie (de chemin de fer) est toujours responsable bien qu'elle ait adopté toutes les mesures de précaution reconnues par la science. Dans ces questions, nous devons recourir à la jurisprudence et aux auteurs français, non pas parce que cette nation dicte ou applique nos lois, mais parce que notre droit civil nous vient de France, où par conséquent se trouvent les meilleurs commentateurs. La jurisprudence française est uniforme et décisive et découle d'un principe tiré du droit romain, principe dont nous devons tous admettre la justice et l'équité, à savoir, que personne ne peut se servir de son bien de manière à nuire au bien d'autrui, " *Sic utere tuo alienum non lædas* " et les auteurs français étendent tellement l'application de ce principe qu'ils prétendent que la législature même n'est pas libre de l'enfreindre et que chaque fois qu'elle accorde des privilèges particuliers à un individu ou à une compagnie, il faut supposer qu'elle n'a pas voulu permettre d'empiéter sur les droits d'autrui.

M. le juge Bossé a parlé à peu près dans le même sens. Je puis ajouter que les juges de la cour d'Appel de la province de Québec, en prononçant cet arrêt, ont longuement précédents cités sont rapportés au long dans cette province touchant cette question. Les précédents cités sont rapportés au long dans nos propres rapports judiciaires, mais ils sont mentionnés, en abrégé, à la page 220 des " Law Reports of Appeal Cases ", de l'année 1902, procès de Roy.

Je vais tâcher de couper court et de ne pas m'étendre davantage sur la décision de la cour d'Appel, car je crois que la Chambre saisit bien la question. L'affaire fut portée devant le Conseil privé sous prétexte, je le suppose, que des droits futurs étaient en jeu, car le montant en litige n'était que de $300. Le comité judiciaire du Conseil privé recommanda à l'unanimité

que le jugement fut infirmé et que l'action de Roy fut déboutée. Elle le fut sans frais, car on n'en avait pas demandé. Le lord chancelier s'exprima de la manière suivante :

La grave et importante question qu'on entend agiter par cet appel est de savoir si la compagnie de chemin de fer, autorisée par un statut à exploiter sa voie ferrée dans l'endroit où elle l'exploite et ainsi qu'elle l'exploite, est responsable du tort qu'elle cause, non par sa négligence mais par le seul fait d'exploiter ce chemin de fer de la manière usuelle et normale.

Les deux cours inférieures ont jugé que, dans la province de Québec, une compagnie de chemin de fer est ainsi responsable, et il s'agit de décider si c'est bien là la loi.

L'argument paraît reposer sur la prétention que Québec est doté d'un code civil qui lui est propre et que dans cette province, toutes les corporations comme les autres individus sont responsables du dommage ou du tort qu'elles causent à leurs voisins par leur négligence, imprudence, inhabileté ; et un autre article du code stipule que les corporations civiles étant, par leur titre d'institution, des personnes morales ou fictives, sont à ce titre même régies par les lois intéressant les individus sauf, toutefois, les privilèges dont elles jouissent et les incapacités auxquelles elles sont soumises.

Si en revendiquant cette immunité en faveur des appelants, on alléguait uniquement qu'ils forment une corporation, abstraction faite de ce qu'ils sont autorisés à faire à ce titre, l'argument serait valable ; or, la fausseté de cette prétention consiste à supposer qu'on revendique cette immunité, parce que les appelants sont une corporation. S'il en était ainsi, il n'y aurait aucune différence entre la loi anglaise et la loi, ainsi interprétée, de la province de Québec ; mais la raison sur laquelle repose l'immunité d'une compagnie de chemin de fer pour dommage causé par l'usage normal de sa voie, c'est que la législature, qui est suprême, a autorisé la chose ainsi faite dans le lieu et par les moyens prévus par la législature ; et cela ne saurait constituer un tort donnant lieu à une poursuite en Angletrre, pas plus que cela ne constitue un tort d'après le code de Québec.

Plus loin le lord chancelier ajoute :

Cette permission——

C'est-à-dire la permission d'exploiter un chemin de fer, accordée par le parlement.

Cette permission, il va sans dire, n'autorise pas de le faire négligemment ou même de causer du dommage à autrui sans nécessité. Le savant conseil de la défense a fortement appuyé sur la jurisprudence spéciale de Québec ; or, entre le droit anglais et le droit de Québec, il n'existe réellement pas, à ce sujet, autant de différence qu'il semble le supposer. Le droit anglais, de concert avec le droit de la province en question affirme la maxime : "*Sic utere tuo ut alienum non lædas*"; or, l'état antérieur de la loi, soit dans la province de Québec, soit en France, soit en Angleterre, ne saurait rendre inapplicable la prescription positive d'un statut, et toute l'affaire tourne, non pas sur ce qu'était le droit commun de l'un ou de l'autre pays, mais sur la véritable interprétation d'une phraséologie bien simple autorisant ce dont on se plaint.

La législature est suprême et si elle a décrété la légitimité d'une chose, cette chose-là ne saurait constituer une faute ou un tort qui donne lieu à une poursuite. La chose qu'il est légitime de faire est un privilège aussi bien qu'en droit et un devoir et il semble à Leurs Seigneuries qu'elle rentre dans la teneur expresse du code (Art. 356).

Je veux faire observer que, comme le prouvent les remarques des juges qui ont prononcé le jugement dans la cour Supérieure ou qui ont siégé en cour d'Appel dans notre province, la jurisprudence n'a jamais varié chez nous quant au principe jusqu'ici reconnu, à savoir, que les particuliers ou les corporations, comme dans l'espèce, même dans l'exercice d'un privilège, ou dans l'accomplissement d'une action expressément permise par un statut, sont responsables du tort ou du dommage causé, s'ils en causent.

Dans notre province, la jurisprudence a toujours été uniforme sur ce point, et avec toute la déférence qui est due au jugement rendu par le comité judiciaire du Conseil privé, je dois déclarer ici qu'à mon avis et de l'avis de nombre de juges et d'avocats de notre province, telle est la véritable interprétation de notre propre loi. Les jugements des tribunaux de notre province ont été uniformes sur ce point et ils s'appuient sur les décisions des plus hauts tribunaux de France ; et comme l'a fait observer M. le juge Hall en prononçant le jugement de la cour d'Appel, ces décisions, n'ont d'autorité ici qu'en ce qu'elles servent à interpréter les principes d'un système de lois semblable à celui qui est en vogue dans notre province.

Je le répète donc, la jurisprudence française et celle de la province de Québec sont uniformes sur cette question. Le ministre de la Justice, dans un article très élaboré qu'il a publié dans une de nos revues de droit. "La Revue Légale," a fait une étude approfondie de la cause de Roy *vs.* la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, cause qui, je le répète, a soulevé un profond intérêt parmi les membres du barreau et même au sein du public dans la province de Québec. Au cours de cet article, le ministre de la Justice cite deux jugements rendus en France, et ces décisions, dans la mesure où on peut les considérer à titre de précédents ou d'exposés d'un système de loi qui est nôtre dans son ensemble, concluent dans le même sens que nos tribunaux. Un jugement qui a été souvent cité devant nos tribunaux est celui de la première Chambre de la cour impériale de Bordeaux, qui a infirmé les jugements des cours impériales de France; or, ce tribunal a rendu une décision semblable à celle que nos tribunaux de la province de Québec ont rendu à l'unanimité, c'est-à-dire que, même lorsqu'une compagnie de chemin de fer en France est autorisée à exploiter une voie ferrée, à faire circuler des trains avec tous les dangers qui s'y rattachent, et qu'elle prend toutes les précautions voulues pour éviter tout accident, s'il arrive qu'une locomotive au cours de son exploitation, met le feu à un bâtiment quelconque, la compagnie de chemin de fer est tenue responsable.

M. MONK.

Telle est la décision de la cour impériale de Bordeaux rendue en 1859. La seconde décision est celle du tribunal de la Seine, rendue en 1859 également. Je ne citerai pas le texte même de ces jugements dans leur intégrité, ainsi que je me proposais de le faire; qu'il suffise de dire que leurs conclusions sont absolument contraires à celles du Conseil privé, dans l'affaire Roy. Evidemment, dans les causes en question, les compagnies alléguèrent qu'elles exerçaient le droit à elles conféré par la suprême autorité du pays et qu'elles l'avaient exercé avec toutes les précautions voulues ; et cependant, d'après la teneur des articles du code français, très semblable, sinon absolument identique au nôtre relativement aux torts, ces compagnies furent déclarées responsables. Citons encore un écrivain qui fait autorité sur les questions de dommages-intérêts. Laurent, donc, un de nos meilleurs commentateurs, parlant des locomotives qui communiquent le feu aux bâtiments, comme dans l'affaire Roy, s'exprime ainsi :

> Le feu ou les étincelles qui s'échappent des locomotives produisent souvent des incendies. En pareilles circonstances, les compagnies sont-elles responsables ? Il ne saurait exister de doute quant à la réponse affirmative à donner à cette question, lorsque l'accident se produit par suite de la construction défectueuse de la locomotive. Lorsque la locomotive est pourvue des appareils voulus pour empêcher les étincelles de sortir de la cheminée, la question offre plus de doute.

Puis l'auteur après avoir cité la décision de la cour de Bordeaux, ajoute :

> On applique, en pareil cas, les principes qui règlementent les établissements dangereux. Il ne serverait de rien à la compagnie d'invoquer comme excuse qu'elle a reçu l'autorisation d'exécuter ses travaux. La cour répondra que l'Etat n'a pas concédé le droit de causer des dommages.

Dans l'article en question, le ministre de la Justice semble, toutefois, conclure qu'en France, il n'existe aucune autorité qui corresponde à notre parlement, étant donné, surtout, l'autorité illimitée que nos parlements ont indubitablement exercée, depuis un siècle ; et, puisque, d'après l'argumentation du ministre de la Justice, il n'existe pas, en France, d'autorité souveraine comme celle de notre parlement, on ne saurait établir de comparaison entre la jurisprudence française et la nôtre sur ce point.

Eh ! bien, voici une réponse à cette objection : bien qu'au point de vue du droit public, la loi faisant autorité en France diffère à plusieurs égards, de celle qui fait autorité ici, sous le régime britannique. Cependant il est indubitable qu'en France les compagnies de chemin de fer, pour exercer leurs droits, ont besoin de la sanction de quelque autorité supérieure, sans laquelle elles ne sauraient pas plus exercer ces droits que ne le peuvent faire les compagnies de chemin de fer dans notre propre pays. Par conséquent, il y a plus d'analogie entre la jurisprudence des deux pays que l'article du ministre de la Justice ne nous porterait à le croire, et la jurisprudence française doit avoir, à nos yeux, plus de valeur et d'autorité que, de prime abord, on ne serait tenté de lui en donner, d'après les arguments du ministre de la Justice. A tout événement, il ne saurait exister de doute au sujet de la jurisprudence qui a fait autorité jusqu'ici au pays. Toute notre jurisprudence converge dans le sens que j'ai indiqué comme étant celui adopté par la cour d'Appel, dans le jugement prononcé dans l'affaire Roy. Quand bien même il existerait quelque différence entre l'autorité absolue et souveraine de notre parlement et celle que possède le gouvernement en France, cela ne touche en rien la question de responsabilité dans une cause comme celle de Roy, puisque le principe adopté par la cour d'Appel de la province de Québec dans cette cause est celui-ci : d'après notre loi civile, la relation entre un simple particulier, comme Roy, et une compagnie comme celle du chemin de fer Canadien du Pacique, autorisée à exploiter sa voie ferrée, découle entièrement de notre loi civile ; cette relation, dis-je, n'est nullement régie par les principes du droit public, mais bien par ceux du code civil. Et si nous adoptons ces principes et adhérons fermement à la doctrine de tous nos auteurs au sujet de cette relation ; quand bien même le parlement canadien aurait, comme il le possède indubitablement, le pouvoir d'accorder les privilèges les plus étendus à une compagnie de chemin de fer ou de télégraphe ou toute autre, rien ne saurait porter atteinte à cette relation, ainsi qu'établie par le code civil, sinon, il faudrait conclure qu'il serait porté atteinte aux relations civiles qui rentrent dans les attributions de notre législature provinciale, chaque fois que le parlement canadien aurait autorisé une compagnie ou un particulier à faire telle ou telle chose, et alors les personnes, ou les compagnies jouissant de l'autorisation du parlement fédéral ou de la législature de Québec d'après cette théorie de puissance souveraine, se trouveraient, relativement à leurs relations civiles avec les individus, dans une situation plus avantageuse que les simples particuliers qui ne jouiraient pas de cette faveur législative toute spéciale. Voilà qui serait contraire à la justice et à la loi. Je ne veux ni m'étendre longuement sur la question soulevée par le ministre de la Justice, dans cet intéressant article qu'il a publié, ni chercher à faire de démonstration en règle pour prouver à la Chambre que, d'après les principes de notre loi, il existe une responsabilité civile, dans des causes comme celle de Roy. J'établis en principe que l'interprétation donnée par nos tribunaux à notre propre loi est la seule légitime et que le Conseil privé, s'il a décidé que ce n'est pas la loi de notre province, a fait erreur, chose fort possible d'ailleurs et qui est déjà arrivée, puisque dans certaines causes

assez rares, du reste, le Conseil privé a infirmé ses propres décisions. Prenant comme point de départ que c'est bien là notre loi, je prétends que le bill à l'étude est la véritable solution du problème. Sans doute, il est impossible et il serait malséant de chercher à réformer le jugement rendu par les lords du Conseil privé ; mais, après consultation avec nombre d'avocats de ma province ainsi qu'avec quelques juges, nous avons cru que, pour éviter, à l'avenir, la répétition de choses comme celles qui ont signalé l'affaire Roy, il serait convenable de modifier l'article 7 de la loi d'interprétation, afin de bien mettre en relief le fait que, dans notre pays, la propriété et les droits civils sont des questions qui tombent entièrement sous la juridiction de la province. Du reste, l'amendement de cette loi ne saurait que produire de bons résultats pour l'avenir. Voici la teneur de l'article de la loi d'interprétation visé par le bill à l'étude :

Dans tout acte du parlement du Canada, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—

(1) Ses dispositons s'appliqueront à tout le Canada, (2) Nul acte modifiant un acte antérieur qui ne s'applique pas à toutes les provinces du Canada, et nul dispositif de l'acte modificateur, bien qu'ils puissent être d'une nature ou d'une forme essentielle, ne s'appliqueront à aucune province à laquelle ne s'applique pas l'acte modifié, à moins qu'il n'y soit formellement prescrit que l'acte ou le dispositif modificateur s'appliquera à cette province ou à toutes les provinces du Canada.

Le bill que je propose tend à modifier le paragraphe 1 de l'article 7, et voici quelle serait la teneur de cette modification :

Dans toute loi du parlement du Canada, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente : Ses dispositions s'appliqueront à tout le Canada ; Pourvu, toujours, que nul droit, pouvoir ou privilège conféré par une loi du parlement du Canada, ou par une charte accordée en vertu d'une loi de ce parlement, n'exempte la personne qui exerce ce droit, pouvoir ou privilège, d'aucune responsabilité découlant d'une loi quelconque d'une législature ou du droit commun.

Cet article 7, ainsi modifié, statuerait donc que nul pouvoir accordé par une loi du parlement du Canada ou par une charte, n'exemptera la personne exerçant ce droit, pouvoir ou privilège, de la responsabilité découlant de la loi de la province relativement à la propriété et aux droits civils. Cette disposition de la loi d'interprétation s'appliquerait donc, d'une façon générale, non seulement aux compagnies de chemins de fer, mais encore aux compagnies de télégraphe, d'électricité et autres compagnies industrielles sur lesquelles il pourra être légiféré plus tard ; et les tribunaux, chargés de décider les questions de torts ou de dommages, devront tenir compte de cette disposition claire et explicite de la loi, portant que tout pouvoir accordé par le parlement fédéral ne saurait porter atteinte aux dispositions de la loi d'une des provinces, et cela en vertu de l'article 92 de la loi de l'Amérique britannique du Nord qui attribue exclusivement aux provinces, juridiction sur les questions de propriété et de droits civils. Je ne sache pas qu'il nous soit possible d'aller plus loin que cela.

Le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) a présenté à la Chambre un projet de loi, dont la pensée lui a sans doute été inspirée par cette affaire Roy. Dans ce projet de loi, l'honorable député propose un remède qui, de prime abord, semble tout à fait acceptable à ceux qui se rallient à l'avis partagé par les citoyens de la province de Québec, et soutiennent que les compagnies de chemins de fer, même lorsqu'elles exercent un droit législativement établi, n'en sont pas moins responsables des dommages qu'elles causent. La disposition législative proposée par l'honorable député tend à rendre les compagnies de chemins de fer absolument responsables des incendies allumés par leurs locomotives. Or, je ferai observer à la Chambre que pareille prescription serait un empiétement sur le Domine législatif exclusivement réservé aux provinces par notre constitution. Il s'agit ici de porter une loi touchant la propriété et les droits civils, et j'appréhende fort qu'elle ne soit tenue pour " ultra vires ". Elle offre cet autre inconvénient qu'elle impose aux provinces, relativement aux torts et dommages, un système qui n'y a jamais été en vogue, car, bien que je ne sois guère versé dans le code de lois des autres provinces, je présume que la règle de droit établie par le Conseil privé est celle qui prévaut partout. C'est dans la province de Québec que, grâce au système du vieux droit romain et de la loi civile française, nous occupons une situation exceptionnelle et avantageuse relativement aux incendies de la nature de celui dont il s'agit dans l'affaire Roy ; et dans notre province, on estime qu'il est de haute importance de conserver cette prescription législative qui oblige les compagnies de chemins de fer à indemniser les cultivateurs et autres particuliers dont les bâtiments sont détruits par des incendies résultant de l'exploitation des voies ferrées, et cela abstraction faite de la question de savoir si ces compagnies exercent un droit législativement sanctionné.

Enfin, on m'a engagé à saisir la Chambre de ce projet de loi, afin de mettre en relief la garantie que notre droit civil accorde, des circonstances comme celles dont il s'agit ici. Dans quelle mesure ce projet de loi réussira-t-il à nous conserver ce privilège, c'est ce que je ne saurais dire. Je serais prêt à accepter tout autre remède de nature pratique qu'on pourrait suggérer. Toutefois, après mûre délibération et après avoir soumis la question à l'étude de nombre d'hommes de loi, dans ma province, qui sont plus au fait des arcanes de la loi que je ne le suis moi-même, ils ont déclaré que le projet de loi actuellement soumis à la Chambre est le remède le plus efficace qu'il

soit possible d'appliquer en pareilles circonstances. A tout événement, il ne saurait résulter aucune fâcheuse conséquence de l'adoption d'un bill qui donne plus d'extension aux dispositions de la loi d'interprétation et affirme en principe, que nul décret de ce parlement ne doit porter atteinte aux décrets légitimement établis par la législature provinciale. Ce bill à mon avis, s'impose donc à la plus sérieuse attention de la Chambre.

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable H. G. Carroll) : Dans certains milieux de la province de Québec on a prétendu que le parlement fédéral n'a jamais le droit de s'ingérer dans les questions de propriété et de droits civils; mais je ne m'attendais pas à entendre le député de Jacques-Cartier (M. Monk) préconiser, ce soir, la même doctrine devant la Chambre. Il est certaines questions qui tombent sous la juridiction de notre parlement et sur lesquelles il serait impossible de légiférer sans toucher aux droits civils. Ce parlement a juridiction sur toutes les questions qui lui sont attribuées par la constitution et s'il arrive, lorsqu'il légifère sur quelqu'un de ces sujets, que notre législation touche aux droits civils, alors notre juridiction s'étend à ces droits. Prenons pour exemple la question de la banqueroute et de la faillite.

Ces deux questions tombent sous la juridiction du parlement fédéral. Il est évident que si nous légiférons sur ces questions, force nous est bien de statuer sur la propriété et les droits civils, et cela, afin de donner plein effet aux lois édictées par le parlement. S'agit-il d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer ? Il est évident que si nous accordons cette charte et que le chemin de fer entre en exploitation, il surgira une question relativement aux droits de propriété et notre juridiction s'étendra à cette question de propriété, dans la mesure voulue pour donner pleine vigueur à la charte accordée. Cette question a été soumise au Conseil privé, dans la cause de Tennant contre la Banque Union du Canada. Dans cette cause, on prétendait que les questions relatives à la propriété et aux droits civils étant attribuées à la législature provinciale par l'article 92 de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, le parlement canadien n'a pas le droit de légiférer sur ces questions. Or, écoutons ce que dit le jugement du Conseil privé :

L'article 91 déclare explicitement que " nonobstant toute disposition de la présente loi " l'autorité législative du parlement du Canada s'étendra à toutes les questions rentrant dans les catégories énumérées ; ce qui indique clairement que la législation de ce parlement, tant qu'elle se renferme strictement dans les bornes, jouit d'une autorité souveraine. Refuser de donner vigueur à cette déclaration serait nullifier quelques-uns des pouvoirs législatifs spécialement attribués au parlement canadien. Ainsi, parmi les catégories de sujets énumérées dans l'article 91 figurent les brevets d'invention et de découverte, ainsi que les droits d'auteur. Il serait virtuellement impossible au parlement fédéral de légiférer sur l'une ou l'autre de ces questions, sans toucher à la propriété et aux droits civils des individus dans les provinces.

Le même principe a été reconnu dans l'affaire de Cushing contre Dupuis, cause qui figure dans le compte rendu des causes portées en appel devant le Conseil privé.

Voici ce jugement :

On a prétendu qu'une loi votée par le parlement du Canada est *ultra vires*, parce qu'elle porte atteinte à la propriété et aux droits civils dans la province ; or, puisque la " banqueroute " et la " faillite " figurent parmi les catégories de questions énumérées dans l'article 91, les lords du Conseil privé ont maintenu la validité du statut.

En prononçant le jugement du comité judiciaire, sir Montague Smith a fait observer qu'il serait impossible de faire un seul pas dans l'élaboration d'un projet pour l'administration des biens des faillis sans modifier quelqu'un des droits ordinaires de propriété.

M. MONK : Je ne révoque nullement la chose en doute.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai cru comprendre que l'honorable député contestait ce point. Quoi qu'il en soit, toute son argumentation tend à établir que le gouvernement fédéral ne doit pas s'immiscer dans les questions de propriété et de droits civils, questions qu'il faut abandonner à la province. Voilà l'impression créée par le débat de l'année dernière, au point que la presse a accusé le ministre de la Justice d'hostilité envers la loi civile française de la province de Québec.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que le Solliciteur général vient de dire ne fait pas de doute ; c'est un principe élémentaire reconnu de longue date.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors, cela règle la question.

M. BORDEN (Halifax) : Non pas la question à l'étude, puisque le parlement fédéral peut toujours refuser d'exercer ses pouvoirs.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député a admis que le bill à l'étude est le résultat du jugement du Conseil privé dans l'affaire de Roy contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le Conseil privé a déclaré que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a pris toutes les mesures voulues pour empêcher le feu de se communiquer aux propriétés et qu'il a été prouvé qu'il n'y a pas eu négligence de sa part, elle n'est pas responsable. Ce n'est pas la première fois que ce principe a été affirmé. Il avait déjà été affirmé dans la cause de Vaughan contre la Compagnie de chemin de fer de Taff-Vale. Voici la décision du tribunal :

Bien qu'il soit vrai que si une personne garde un animal d'inclinations vicieuses connues, ou un instrument dangereux, elle sera responsable envers ceux qui en auront éprouvé quelque mal, abstraction faite de toute négligence

dans la manière d'agir à l'égard de l'animal ou dans l'usage de l'instrument ; toutefois, lorsque la législature a sanctionné ou autorisé l'usage d'une chose en particulier et qu'on l'utilise dans le but pour lequel elle a été autorisée et qu'on a pris toutes les précautions voulues pour empêcher les accidents, la sanction de la législature entraîne cette circonstance : que si le dommage résulte de l'usage de la chose en question, abstraction faite de négligence, alors celui qui fait usage de cette chose n'est pas responsable.

Voilà précisément la doctrine qui a été établie dans la cause de Roy contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Les tribunaux de la province de Québec, cependant, avaient toujours maintenu jusque-là que les compagnies de chemin de fer sont responsables, abstraction faite de négligence ; or, l'honorable député ne doit pas oublier qu'en 1865, en France, il a été porté une loi qui. tout en maintenant la responsabilité des compagnies de chemins de fer, limite, toutefois, cette responsabilité. L'article 7 de la loi du 15 juillet 1865 défend d'établir à moins de soixante pieds d'une voie ferrée des couvertures de chaume ou autres dépôts de matières inflammables.

L'article 7, de la loi du 15 juillet 1865, défend d'établir à moins de 20 mètres d'une voie de fer des couvertures en chaume, des meules de paille et autres dépôts de matières inflammables.

M. LENNOX : Cette loi a-t-elle quelque autorité au Canada ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle éclaire l'interprétation de notre loi civile dans la province de Québec.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député et quelques autres messieurs prétendent que lorsqu'un bâtiment est consumé par un incendie causé par les étincelles qui s'échappent d'une locomotive, il est tout aussi bien exproprié qu'il le serait dans le cours ordinaire de la loi et qu'il est de simple équité d'accorder au propriétaire compensation ; or, je le demande, le bill à l'étude s'applique-t-il à pareille éventualité? Le Conseil privé a déclaré que lorsque le parlement accorde une charte à une compagnie de chemin de fer, cela comporte un privilège. Advenant que le bill de l'honorable député fût adopté, le droit dont jouit la compagnie en vertu de ce privilège, demeurerait absolument le même.

M. MONK : Supposons que le parlement donne l'existence civile à une compagnie d'électricité et que, dans l'exploitation de sa ligne et dans l'exercice des pouvoirs que lui a accordés le parlement, elle causera des dommages bien qu'elle ait pris toutes les précautions nécessaires, l'honorable député n'est-il pas d'avis que, dans une poursuite intentée pour obtenir des dommages-intérêts, les tribunaux se laisseraient guider, dans une certaine mesure, par l'affirmation du principe énoncé dans cet amendement ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne vise, dans mon argumentation, qu'à mettre bien en relief l'effet du projet de loi de l'honorable député, à la lumière du jugement du Conseil privé. Le Conseil privé a décidé que, lorsque le parlement accorde une charte, il accorde en même temps un privilège, et le bill de l'honorable député stipule :

(1) Ses dispositions s'apliquent à tout le Canada ; Pourvu toujours que nul droit, pouvoir ou privilège conféré par une loi du parlement du Canada ou par une charte accordée en vertu d'une loi du parlement, n'exempte la personne qui exerce ce droit, pouvoir ou privilège d'aucune responsabilité découlant d'une loi quelconque d'une législature ou du droit commun.

Quand bien même ce bill serait adopté, il ne modifierait en rien l'interprétation donnée à ces lois par le Conseil privé. Nos tribunaux de Québec ont décidé que les compagnies de chemin de fer sont responsables aux yeux de la loi civile ; or, le Conseil privé a décidé le contraire. C'est donc une pure question d'interprétation, et quand bien même nous adopterions le bill à l'étude, le Conseil privé décidera encore que lorsque nous accordons une charte à une compagnie de chemin de fer, nous accordons un privilège et que ce privilège dégrève la compagnie de toute responsabilité découlant de notre droit civil, dans sa teneur actuelle. Comme de raison, si la législature de Québec modifie la loi relativement à la responsabilité, alors cette loi pourrait venir en conflit avec les nôtres et il en pourrait résulter de sérieuses conséquences. J'approuve bien le but visé par l'honorable député, mais je ne crois pas qu'il l'atteigne, au moyen de ce projet de loi. Je suis plutôt porté à croire que le bill présenté par le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) contient la meilleure solution. Je suis donc d'avis que le bill de l'honorable député (M. Monk) soit rejeté et que la Chambre délibère le projet de loi du député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers).

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. l'Orateur, j'ai mis sur les ordres du jour un projet de loi qui tend au même but que le bill de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), que nous discutons en ce moment. Je dois dire un mot pour expliquer pourquoi j'ai présenté ce projet de loi, bien que le sien fût déjà sur les ordres du jour. Comme l'a dit, il y a un instant, l'honorable Solliciteur général (l'honorable M. Carroll), le but que mon honorable ami de Jacques-Cartier veut atteindre ne sera certainement pas obtenu par la loi qu'il propose. En effet, ce bill déclare que, nonobstant toute disposition contraire, toute loi du gouvernement fédéral devra être interprétée de manière à ne soustraire aucune personne à la responsabilité à laquelle elle peut être tenue en vertu d'une loi provinciale.

Le Conseil privé a précisément réglé cette question. Si le Conseil privé eût déclaré que les lois de la province de Québec ne s'appliquaient pas, j'admets que l'amendement

de l'acte d'interprétation, que comporte le bill de mon honorable ami, atteindrait le but. Mais le Conseil privé s'est basé sur le code civil de la province de Québec, article 356. Il a dit : le parlement fédéral donne un privilège aux compagnies de chemins de fer, et votre article 356 du code civil déclare que les corporations sont assujetties aux mêmes obligations que les individus, mais qu'elles jouissent de plus des privilèges qui leur sont accordés par leur charte.

De sorte que, en vertu du code civil, le privilège donné aux compagnies de chemins de fer, par le parlement fédéral, d'exploiter leurs chemins au moyen de locomotives est reconnu et je crois que le projet de loi de mon honorable ami n'atteindra pas le but qu'il indique. Le projet de loi que j'ai soumis à cette Chambre ne s'applique pas seulement à la province de Québec. Il tend à établir une loi commune quant à la responsabilité des compagnies de chemins de fer, loi qui s'étendra à toutes les provinces du Canada.

La loi commune déclare que celui qui met volontairement le feu à sa propriété est responsable des dommages causés par cet incendie aux propriétés voisines. C'est là la loi commune en Angleterre comme aux Etats-Unis, ainsi que dans toutes les provinces du Canada. La décision du Conseil privé ne déclare pas le contraire, et s'il a renversé le jugement de nos tribunaux, ce n'est pas parce que notre loi est différente de la loi commune de l'Angleterre sur ce point, mais bien parce que le pouvoir du parlement fédéral est suprême. Une compagnie de chemin de fer autorisée à faire circuler des trains au moyen de locomotives est tenue, en vertu de la loi commune, de payer les dommages qu'elle cause par le feu. C'est donc en vertu de sa charte qu'elle peut réclamer le privilège contraire à la loi commune. Mon projet de loi a pour but de déclarer quelle sera la loi applicable dans toutes les provinces. Je soumets donc que la proposition faite par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ne s'applique pas dans le cas qui nous occupe.

On dira peut-être qu'il s'agit ici des droits civils dans les provinces. A cette objection la réponse se trouve dans la loi des chemins de fer qui contient une foule de dispositions regardant la propriété. Ainsi, on y trouve des prescriptions relatives à l'expropriation des terres. Y a-t-il une question qui se rapporte plus que celle-là aux droits civils ? Et pendant la présente session même, ne nous a-t-on pas soumis un projet de loi à l'effet de faire indemniser les propriétaires de bestiaux lorsqu'il n'y a pas de garde-bestiaux. C'est là un projet de loi qui revient à chaque session depuis quelques années, et l'on n'a jamais douté qu'il fût *intra vires* des pouvoirs de ce parlement.

Il faut donc, comme je le propose, recourir à la juridiction du parlement fédéral qui seul peut trancher la question des privilèges établis par les chartes qu'il a accordées.

M. McGOWAN : Cette question est très importante, non seulement pour la province de Québec, mais pour toutes les provinces du Canada. Et, si le parlement a le droit de légiférer sur cette question, le plus tôt il adoptera une loi de cette nature, le mieux ce sera. Il y a quelque temps, j'ai expédié un wagon de marchandises par le chemin de fer du Grand-Tronc. Toutes les précautions possibles avaient été prises pour empêcher qu'elles fussent atteintes par le feu. Mais elles n'en furent pas moins atteintes par une étincelle échappée de la locomotive et sérieusement endommagées. Je m'adressai à un avocat distingué qui me répondit que pour réussir à obtenir des dommages de la compagnie, il me faudrait établir que la locomotive était défectueuse sous quelque rapport, sans cela je n'avais aucune chance de succès. Naturellement, j'étais incapable de faire cette preuve, je ne pouvais pas même y songer. Mon avocat me conseilla d'essayer d'en arriver à un arrangement avec la compagnie, et c'est ce que je fus obligé de faire. A chaque instant on met le feu à la récolte des cultivateurs d'Ontario, grâce aux étincelles qui s'échappent des locomotives. Quand le feu prend ainsi dans le foin, par exemple, il brûle non seulement toute la récolte, mais les clôtures et tout le reste. Il devrait y avoir moyen de mettre fin à cet état de choses. Quand des marchandises confiées à une compagnie de chemin de fer sont endommagées, il me semble que c'est une grande injustice de voir que le propriétaire ne peut s'en faire rembourser le prix. Si le parlement possède les qualités voulues pour adopter une loi tenant la compagnie responsable dans des cas de cette nature, il devrait exercer ce pouvoir sans retard.

M. BORDEN (Halifax) : C'est un principe bien établi et qui a été clairement défini, non seulement par le Conseil privé, mais aussi dans cette Chambre, que le parlement a le droit indéniable d'adopter toutes les mesures nécessaires pour faire respecter sa législation concernant les faillites ou autres questions de même nature. Ainsi, dans le cas de faillite, il a établi la procédure à suivre et autres mesures que connaissent les avocats qui ont étudié la question. Il s'ensuit, tout naturellement, qu'en légiférant sur des questions de cette nature, vous êtes obligé d'empiéter sur le domaine des droits civils ; mais le droit du parlement de faire la chose ne peut être mis en doute, et il en est ainsi depuis bien longtemps.

Comme je l'ai fait remarquer au Solliciteur général (M. Carroll) le parlement a parfaitement le droit de limiter la portée de ses prescriptions sous ce rapport, et, en agissant ainsi, de stipuler que l'application de cette disposition ne dépassera pas une certaine limite, en tant que son ingérence dans les droits civils des parties y est concernée, je ne crois pas que personne puisse mettre en doute ce droit du parlement. Ce dernier a le droit de

dire que les compagnies de chemins de fer, ou n'importe qui, seront soumis à telle obligation particulière, mais que les dispositions de l'acte n'interviendront que jusqu'à une limite déterminée dans les droits civils des parties. C'est là tout ce que j'ai voulu dire par cette interruption à laquelle le ministre de la Justice a fait allusion.

Le droit commun anglais, tel qu'on le trouve exposé dans les décisions rendues depuis cinquante ans, comporte que le droit accordé à une compagnie de construire et d'exploiter un chemin de fer dans un certain territoire, est un motif de non recevoir à l'encontre de toute action en dommages, quand il n'y a pas négligence de sa part. Et, comme l'a dit le Solliciteur général, il faut établir, à la satisfaction de la compagnie, que la compagnie de chemin de fer n'a pas employé les appareils les plus perfectionnés pour prévenir le dommage. Ce prinicipe peut s'appliquer non seulement au chemin de fer, mais à d'autres exploitations de même nature. Un grand nombre de décisions ont été rendues depuis vingt ou trente ans, par rapport à l'établissement d'usines à gaz. Très souvent l'application de ce principe dépend de la rédaction particulière du statut. Ceux qui ont eu occasion d'étudier les décisions sur cette question, savent comme moi sur quelle base fragile reposait la jurisprudence concernant les chemins de fer à l'origine. Cela dépend très souvent du fait que la fabrique ou les chemins de fer sont autorisés à exister dans un endroit particulier. Ainsi, le pouvoir général accordé à une compagnie de construire une usine à gaz n'implique pas nécessairement le droit de construire cette usine dans une partie de la ville occupée par des résidences privées. Mais si le statut permet à cette compagnie d'établir son usine à gaz, ou toute autre fabrique constituant une incommodité publique, dans un endroit particulier, le résultat peut être différent. La critique que l'on pourrait faire de la rédaction du bill n'est pas, à mon avis, conforme aux observations présentées par le Solliciteur général. Ce dernier considère que sa rédaction n'est pas de nature à produire aucun résultat. Mais je suis d'avis contraire. Elle me paraît trop compréhensible. Elle pourrait avoir pour résultat d'enlever toute leur valeur à d'autres actes adoptés par ce parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Absolument.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le bill veut dire quelque chose, c'est cela qu'il veut dire.

M. BORDEN (Halifax) : Cette prétention peut avoir sa raison d'être, comme je viens de la faire remarquer privément à mon honorable ami (M. Monk). Ce dernier me dit que ce bill a été préparé par d'autres personnes pour lui être ensuite confié, et son attention n'a pas été attirée sur ce point. Je considère qu'il est très facile de traiter cette question au point de vue où se place l'honorable député de Jacques-Cartier, mais je suis porté à croire, comme je l'ai déjà fait remarquer, que cette disposition pourrait avoir des conséquences trop étendues.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Tout ce que j'ai dit, c'est qu'au point de vue de la loi qui nous régit dans la province de Québec, la teneur de l'amendement ne change rien—la loi restera la même.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas la prétention de connaître suffisamment la loi de la province de Québec pour traiter la question à ce point de vue, et j'ignore si cette disposition aurait ou non pour effet d'y apporter un changement. Cependant, je suis porté à croire que cela aurait pour résultat de modifier considérablement la loi non seulement dans les autres provinces, mais même dans la province de Québec. Quelqu'un peut posséder un droit ou un privilège en vertu d'un statut, mais si on consulte l'acte d'interprétation, on constate que ce droit ou ce privilège lui est enlevé par cette disposition particulière. Ainsi, un douanier a le droit, dans certaines circonstances, d'entrer dans une maison pour y faire des recherches. Mais vous pouvez aussi constater qu'il peut, en vertu de cette disposition, être cité en dommages par la personne chez qui il est entré.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et ce que le parlement déclare être un privilège, peut être considéré comme un acte criminel par la législature locale.

M. BORDEN (Halifax) : Ou par le droit commun.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela constituerait une anomalie que nous devons éviter.

M. BORDEN (Halifax) : En discutant la question de savoir si ce bill doit être adopté ou non, il me semble que l'on devrait se demander si, en supposant qu'il conviendrait de rétablir la loi de la province de Québec dans l'état où elle se trouvait auparavant, il ne faudrait pas amender considérablement ce projet de loi avant de l'adopter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme je n'ai guère eu le temps d'étudier le bill de l'honorable député, ne l'ayant en ma possession que depuis le commencement de la discussion, il m'est assez difficile de me prononcer sur la question qui lui sert de base. Cependant, je suis très embarrassé pour découvrir quelles sont les restrictions qu'il y aurait moyen d'apporter aux dispositions de ce projet de loi. Autant que j'ai pu me rendre compte de l'interprétation à donner à cet article, et en particulier à sa dernière partie, je serais porté à croire qu'en l'adoptant le parlement se trouverait à reconnaître que ce qu'il accorde d'une main, indirectement par l'entremise

de l'acte d'interprétation, il le retire de l'autre. On dirait que le parlement, tout en essayant de déterminer les responsabilités qui découlent nécessairement du privilège qu'il confère, reconnaît en même temps, en termes bien explicites, d'autres obligations, qu'il n'a pas le droit d'imposer, mais qui sont nécessaires à l'exercice convenable du privilège conféré, peuvent être établies par un autre corps législatif, et avoir pour effet de détruire complètement ou d'augmenter les obligations que le parlement lui-même et les cours de justice, interprétant l'acte des chemins de fer, croient devoir s'y rattacher.

Je ne sais si je me fais bien comprendre, mais je prévois la même difficulté que l'honorable député (M. Borden). Ce bill revient à dire que toute autorité ou tout privilège accordé par le parlement n'auront pas pour effet de soustraire celui qui en a le bénéfice, à la responsabilité que la législature jugera à propos d'attacher à leur exercice, ou auxquels il pourrait être tenu en vertu du droit commun. C'est-à-dire que la législature pourra adopter une mesure qui serait en opposition directe, dans son application et dans sa portée, à l'intention du parlement. Il est loisible au parlement de statuer qu'une compagnie aura le droit, en vertu de sa charte, d'exproprier des terrains à certaines conditions ; et la législature pourra statuer de son côté, que dans un cas d'expropriation de chemins de fer, si les droits civils sont lésés et la propriété détruite, la compagnie encourra telle ou telle obligation. Je ne veux pas me prononcer trop fermement sur l'interprétation à donner à ces paroles, mais il me semble qu'elles auront pour résultat de créer de telles complications dans l'exercice des droits conférés par ce parlement, que personne ne tiendra à accepter des chartes ou à demander des privilèges, dans la crainte de se ruiner en tentant de les exploiter. Si ce parlement est d'avis que la loi actuelle concernant la responsabilité des compagnies de chemins de fer, dans les cas de la nature de ceux que l'honorable député veut atteindre, doit être modifiée ou refondue, je crois qu'il serait également dans ses attributions de le faire, et cela démontrerait, d'une manière encore plus évidente que le bill proposé par l'honorable député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) contient un remède au mal. Je n'ai pas étudié le projet de loi, mais j'ai entendu les raisons invoquées par les honorables députés qui ont pris la parole sur cette question. J'ignore jusqu'où le parlement peut aller dans cette direction, et, par conséquent, je ne puis me prononcer sur son mérite. Dans le cas du bill proposé par l'honorable député d'Iberville, nous pouvons voir où cet amendement peut nous conduire, ce qui n'existe pas dans le cas du bill proposé par mon honorable ami de la gauche.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsque ce bill a été soumis à la Chambre pour la première fois, je l'ai immédiatement considéré comme étant l'une des questions les plus importantes sur lesquelles le parlement serait appelé à se prononcer. Une loi de cette nature pourrait avoir les conséquences les plus sérieuses, si elle était placée dans nos statuts. En effet, qu'exige de nous cet amendement à l'acte d'interprétation ? Il exige que lorsque nous conférons certains pouvoirs et privilèges, à une corporation dont nous avons le droit d'approuver l'existence, nous déclarions que cette corporation ne pourra exercer ces pouvoirs et privilèges qu'en s'assujettissant aux lois que les provinces pourront adopter et sur lesquelles nous n'exerçons absolument aucune maîtrise. Il suffit d'exposer ce côté de la question, pour faire comprendre toute l'importance de cette proposition législative.

M. BORDEN (Halifax) : Cela est vrai, au point de vue de la responsabilité civile seulement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, voilà dans quelle posture singulière nous nous placerions, et de quelles lois contradictoires nous serions responsables, si le parlement du Canada permettait à une corporation de faire une chose, ou lui ordonnait de faire telle chose, et accordait en même temps à une province le droit de déclarer que l'exercice de ce privilège de la part de cette corporation constituera un acte criminel. Il suffit de signaler l'objection pour la faire comprendre. Supposons, par exemple, le cas d'une compagnie de chemin de fer reliant entre elles deux ou plusieurs provinces. Pour obtenir sa charte il lui faut s'adresser au parlement fédéral ; et nous lui donnons le droit, dans cette charte, d'exploiter sa voie ferrée dans les limites de ces provinces. Notre loi pourvoit à la manière dont ce chemin de fer sera outillé et aux moyens de protection qu'il devra adopter pour protéger les droits et la propriété du public. Ce bill une fois adopté, du moment que la compagnie commencerait à exploiter sa voie ferrée, chaque province qu'elle traverse aurait le droit de lui dire : vous n'exploiterez ce chemin de fer qu'aux conditions que nous ne vous imposerons. Où nous conduirait un pareil état de choses ? Peut-on supposer que le parlement adoptera une proposition de loi semblable ? Je veux me contenter d'indiquer les conséquences qui pourraient résulter de l'adoption de ce bill, sans aller plus loin.

J'ai dit, il y a un instant, en réponse à une remarque du chef de la gauche, que du moment que vous admettez que le parlement fédéral, dans une cause de son ressort, a droit d'empiéter sur les droits civils des provinces, c'est admettre également que le jugement du Conseil privé, dans la cause de Roy contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, est un bon jugement. Et pourquoi cela ? Le code de la province de Québec, sur lequel on semble reposer une si grande confiance, n'est qu'un statut, et la législature provinciale peut l'amender quant

à ce qui concerne les sujets sur lesquels elle a le droit de légiférer, et cela, soit par une loi directe ou par voie de déduction. Le parlement fédéral peut adopter et adopte à chaque instant des lois ou des amendements à des lois qui se rapportent à des questions qui sont dans le domaine de sa juridiction. Nous demeurons dans les limites de nos attributions constitutionnelles, quand nous accordons à une compagnie de chemins de fer le droit d'exploiter sa voie dans une province et stipulons qu'elle sera exempte de toute responsabilité du moment qu'elle se conformera à certaines conditions.

Malgré tout le respect que je professe pour la cour d'Appel, je n'ai jamais pu comprendre sur quoi ses membres s'étaient basés pour rendre ce jugement. On a cité l'axiome latin *sic utere tuo ut alienum non lædas.* C'est là un principe de loi qui peut s'appliquer à la loi commune d'Angleterre comme à notre loi, et du moment que quelqu'un est autorisé par ce parlement à faire une chose, il ne peut être considéré comme ayant commis un acte répréhensible, pouvant exposer son auteur à des dommages. Si le parlement autorise à faire une chose, en vertu de quel principe de loi, la personne ainsi autorisée, pourra-t-elle être poursuivie en dommages pour l'exercice de ce droit que nous lui avons conféré ? Je considère donc qu'il est inutile de discuter plus longuement cette cause de Roy contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. A un certain moment, cette cause fut considérée dans notre province, comme ayant une grande importance, et comme étant de nature à porter une atteinte sérieuse à nos droits civils. La chose était peut-être osée de ma part, mais comme je ne partage pas cette manière de voir, j'ai exposé mes prétentions dans un article qui a été publié dans une de nos revues de jurisprudence à laquelle l'honorable député (M. Monk) a fait allusion, de sorte qu'il est inutile pour moi de répéter ici ce qui se trouve dans cet article.

M. BORDEN (Halifax) : En disant que l'on pourrait peut-être adopter une législation capable de mettre fin à l'état de choses produit par cette décision du Conseil privé, je ne me prononce pas sur la valeur des décisions rendus dans la province de Québec.

Je soumets simplement qu'à mon avis, le parlement canadien, en accordant une charte à une compagnie de chemin de fer, pourrait dire : la compagnie aura le droit de construire un chemin de fer entre deux points déterminés, elle pourra exploiter ce chemin, mais relativement à la province de Québec, si elle cause aucun dommage par des incendies allumées par ses locomotives, elle en sera responsable au même degré que si elle n'avait jamais reçu la protection de ce statut.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne peut y avoir le moindre doute sur ce point.

M. FITZPATRICK.

M. BORDEN Halifax) : La loi pourrait dire jusqu'à quel point elle sera seulement responsable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Borden) serait disposé à approuver une loi de cette nature?

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas cela que je dis. J'examine la portée des pouvoirs du parlement En d'autres termes, je dis que ce parlement, tout en ayant le droit d'aller jusqu'à l'extrême limite, par rapport aux droits civils, n'a pas besoin d'aller aussi loin, mais peut se contenter d'aller à mi-chemin ou même de ne pas leur toucher du tout, et les obligations civiles se trouveraient ainsi à subsister.

M. MONK : Je n'ai aucune raison particulière pour insister sur l'adoption de ce bill; cependant, je dois dire que je suis loin de lui trouver le caractère extraordinaire que lui prête le ministre de la Justice. L'objection soulevée par le ministre des Chemins de fer et Canaux et par l'honorable député d'Halifax, sur la portée trop étendue que j'aurais donnée à mon bill, me paraît très importante. C'est la première fois que l'on me fait remarquer la chose.

Le ministre de la Justice n'en a jamais parlé et n'a jamais attiré mon attention sur ce point, mais il est bon de ne pas oublier que ce parlement a déjà adopté une loi de la nature de celle que l'honorable député d'Halifax dit être de son ressort. Je citerai à l'appui de ma prétention, l'article 288 de l'Acte des chemins de fer, qui traite des résultats de l'inspection des chemins de fer au point de vue de la responsabilité civile qui en découle. Je n'ai pas l'intention de lire tout l'article :

Nulle inspection ne devait en vertu du présent acte diminuer en aucune façon cette obligation ou cette responsabilité de la compagnie en vertu des lois en vigueur dans la province où ces obligations ont été contractées ou cette responsabilité a été encourue.

Voici une prescription qui est, je crois, absolument dans nos attributions, et cela, dans le sens considéré comme possible par le ministre des Chemins de fer. Si le bill qui est actuellement soumis à la Chambre pêche sous quelque rapport, c'est qu'il va trop loin, comme on l'a fait remarquer, mais il n'en est pas moins redigé d'après le même principe que les dispositions contenues dans l'article 288 du statut.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets la chose ; mais il n'en est pas moins vrai qu'il indique très clairement ce à quoi il devra s'appliquer et il s'arrête là.

M. MONK : Le but que l'article 288 veut atteindre est celui que le ministre de la Justice trouve si absurde, car cet article que je viens de lire, veut dire : quelque

soit l'inspection faite, votre responsabilité comme compagnie de chemin de fer continuera de demeurer ce qu'elle doit être d'après la loi civile de la province.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lisez ce que le Conseil privé dit de cet article à la page 231 du rapport de la cause de Roy.

M. MONK : Je le lirai dans un instant. Je commente cet article comme je le comprends, sans tenir compte de la décision du Conseil privé. Je soumets qu'en vertu de cet article, la province d'Ontario ou la province de Québec, par l'entremise de leurs législatures, peuvent imposer n'importe quelle obligation à un chemin de fer. Est-ce que cette prétention n'est pas exacte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

M. MONK : Le parlement doit avoir ce droit, car le Conseil privé a décidé, il y a déjà bien longtemps, dans une cause dont le nom m'échappe en ce moment, que les attributions sont divisées, et que quand le parlement du Canada est dans la sphère de ses attributions et de ses pouvoirs, il peut les exercer dans toute leur étendue, afin de remplir le rôle qui lui est assigné, quand bien même qu'en agissant ainsi il empièterait jusqu'à un certain point sur les droits des provinces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne s'aperçoit-il pas que cet article est rédigé de manière à empêcher toute compagnie de prétendre que, parce qu'une inspection a eu lieu et qu'elle a donné certains résultats, ou que l'on en est arrivé à certaines conclusions——

M. MONK : —— elle se trouve libérée de toute responsabilité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, cela ne diminue ou n'augmente en aucune manière la responsabilité à laquelle la compagnie de chemins de fer était tenue si l'inspection n'avait pas été faite.

M. MONK : Je comprends que le but de cet article est de mettre les compagnies de chemins de fer dans l'impossibilité de pouvoir répondre : nous avons subi l'inspection, en voici le résultat, et par conséquent, on ne peut nous réclamer des dommages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien là son objet.

M. MONK : Se basant sur le même raisonnement, la compagnie de chemin de fer disait, dans la cause de Roy : nous sommes autorisés par le parlement fédéral à exploiter ce chemin de fer, et quelle que soit la loi dans la province de Québec relativement aux torts et aux dommages, ce statut fédéral nous protège. C'est ainsi que je comprends la chose, et l'objet de ce bill qui, je l'admets, peut être un peu trop étendu, est de stipuler qu'aucun acte du parlement n'aura pour effet de soustraire aucune personne ou compagnie à la responsabilité qu'elle peut encourir sous l'empire d'un acte d'une législature ou du droit commun d'une province, dans l'exercice de ce droit, pouvoir ou privilège à elle conférés par le parlement. En supposant, comme l'a fait il y a un instant le ministre de la Justice, que la législature de la province de Québec adopterait un statut qui viendrait en conflit avec une loi fédérale, relativement à des chemins de fer qui sont sous la juridiction de ce parlement, une pareille loi sera *ultra vires*, et en agissant ainsi la législature outrepasserait ses pouvoirs car, en vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, c'est au pouvoir fédéral qu'est réservé le droit de légiférer relativement à certains chemins de fer. La décision du Conseil privé est venu confirmer cette prétention, qui modifie la jurisprudence établie par nos cours de justice sur ce point, et le parlement a le droit d'exercer tous les pouvoirs qui lui sont garantis par l'article 91 de l'Acte de la confédération. Mais il ne peut aller au delà.

Je prétends que le parlement n'a pas le droit d'adopter le bill présenté par l'honorable député (M. Demers), car en l'adoptant nous nous trouverions à légiférer sur des questions de droits, qui sont du domaine absolu des provinces. Si cette mesure devenait loi, la responsabilité des compagnies de chemins de fer, dans les provinces anglaises, serait différente de celle des particuliers. Ces compagnies seraient astreintes, par ce parlement, à une responsabilité qui ne serait pas la responsabilité établie par les lois civiles de la province. L'objection qu'offre le projet de loi de l'honorable député (M. Demers), c'est qu'il empiète sur le domaine provincial, quoique à première vue il semblerait être le moyen le plus simple de faire cesser cette injustice. Les juges du Conseil privé tout en déclarant que la loi civile de la province de Québec s'appliquait dans cette cause de Roy, lui ont donné une interprétation toute différente de l'interprétation qui lui avait été donnée jusque-là dans tous les pays qui sont régis par les principes du vieux droit français. Je suis bien convaincu qu'ils ont eu raison de dire que le principe qui doit s'appliquer dans le cas actuel est le principe de la loi provinciale, et si le projet de loi de l'honorable député (M. Demers) est adopté, il sera en contradiction avec la jurisprudence établie par le Conseil privé dans la cause de Roy et la jurisprudence généralement reconnue qui veut que ce soit là un empiètement dans le domaine de la législation provinciale. Voici cette partie de l'acte à laquelle on s'oppose sous prétexte qu'elle est trop générale :

> Aucun acte du parlement du Canada ne pourra soustraire aucune personne exerçant un droit, pouvoir ou privilège sous l'autorité d'un acte de ce parlement, à la responsabilité qu'elle pourrait encourir sous l'empire d'un acte d'une législature ou sous le droit commun.

Il est certain qu'elle a un caractère très général. Mais, pour en saisir toute la portée, il faut tenir compte du but que l'on a voulu atteindre en la plaçant dans nos statuts où elle figure depuis si longtemps. D'après les termes de l'article 288 de l'Acte des chemins de fer, rien ne peut libérer une personne détenant des pouvoirs de ce parlement, de la responsabilité qui existe en vertu du droit commun ou d'une loi adoptée par la législature, en tant que le droit commun peut s'y appliquer ou que la législature avait le pouvoir de légiférer. Personne ne voudra prétendre que la législature a le droit d'adopter des lois qui ont pour résultat d'amender des mesures votées par ce parlement dans la limite de ses attributions. Je ne crois pas qu'aucun acte de cette nature, adopté par la législature provinciale, serait considéré comme constitutionnel. La difficulté consiste à déterminer quel est le véritable champ d'action dans lequel ces deux pouvoirs peuvent exercer leurs droits respectifs de légiférer. Si cette distinction n'existait pas, le bill de l'honorable député d'Iberville (M. Demers) offrirait certainement le meilleur moyen de remédier à l'injustice criante qui existe dans les autres provinces, où la décision rendue dans la cause de Roy pourrait très bien s'appliquer. Malheureusement, dans le cas actuel, il s'agit d'une question de droit civil, et je dis que le plus loin que nous pouvons aller, c'est de déclarer que toute loi adoptée par ce parlement et accordant un avantage quelconque, non seulement aux compagnies de chemin de fer, mais encore à n'importe quelle entreprise qui tombe sous la juridiction fédérale, ne devra contenir aucune disposition tendant à libérer la personne qui le reçoit du contrôle de la législature, en tant que ce contrôle peut être exercé, ou des dispositions du droit commun, existant dans une province, en tant qu'il peut s'y appliquer ; et il ne peut s'y appliquer que dans les conditions faites par les restrictions contenues dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

La motion de M. Monk demandant que le bill subisse sa deuxième lecture, est rejetée sur division.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Que ferons-nous demain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous continuerons l'étude des crédits.

M. BORDEN (Halifax) : De quel ministère ?

Le MINISTRE DES CHEMNIS DE FER ET CANAUX : Nous continurons l'étude des crédits du ministère des Travaux Publics, avec l'espoir de pouvoir les terminer.

M. MONK.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il paraît y avoir un certain retard dans la traduction des bills, et nous serons tout probablement obligés de continuer l'étude des crédits.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 3 avril 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

COMITE DES DEBATS.

L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je présente le deuxième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre pendant cette présente session. Ce rapport se lit comme suit :

Le comité recommande que M. S. A. Mackay, qui a été nommé au commencement de la dernière session pour remplacer temporairement, dans le bureau des traducteurs du compte rendu officiel des débats, feu M. N. H. Beaulieu, jusqu'à ce qu'un remplaçant permanent fût nommé, et dont la nomination a été ratifiée par cette Chambre le 24 mars 1902, soit payé au taux de $4 par jour, depuis le 27 mai 1902, date du dernier paiement qui lui a été fait, jusqu'au 3 avril courant.

(Signé) L. N. CHAMPAGNE,
Président.

VACANCE DANS LA DIVISION SAINT-JACQUES.

M. F. D. MONK : Conformément à l'avis que j'ai donné il y a quelques jours, je propose, appuyé par M. Léonard :

Que M. l'Orateur adresse son mandat au greffier de la Couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer un nouveau bref pour l'élection d'un membre pour représenter la division Saint-Jacques (Montréal) dans le présent parlement au lieu et place de Joseph Brunet dont l'élection a été invalidée.

La motion est adoptée.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 79) Acte constituant en corporation la Banque de Winnipeg.—M. Scott.

Bill (n° 80) Acte concernant la Compagnie des Terres du Nord-Ouest du Canada (limitée).—M. Thompson (Haldiman).

Bill (n° 81) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.—M. Morrison.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Qu'à dater d'aujourd'hui, les mesures du gouvernement auront la priorité, les jeudis, après les interpellations, jusqu'à la fin de la session.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre a-t il pris en considération l'effet que cette décision aura sur la législation privée ? Je n'en sais rien personnellement ; c'est un renseignement que je demande. Quelques députés prétendent qu'on devrait leur accorder au moins encore un jeudi.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne vois pas pourquoi, car cette motion ne les prive pas de l'heure accordée aux bills d'intérêt privé, le jeudi.

L'honorable M. HAGGART : Elle nous prive de la journée complète de jeudi prochain.

M. SPROULE : La traduction des bills a été tellement en retard qu'il y en a qui ne sont pas encore prêts. Le délai pour la législation privée devrait être prolongé.

Le PREMIER MINISTRE : Je réserve une heure après dîner pour ces bills.

M. L'ORATEUR : On peut aussi s'en occuper le mercredi et le vendredi soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette motion ne nuira pas à la législation privée.

L'honorable M. HAGGART : Elle demande de donner au gouvernement toute la journée du jeudi d'ici à la fin de la session. Elle fait disparaître l'ordre du jour de jeudi et les interpellations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après les interpellations.

Le PREMIER MINISTRE : Voici l'ordre du jour pour jeudi

Interpellations, bills publics et ordres, avis de motions, avis de motions du gouvernement, ordres du gouvernement.

Voici maintenant l'ordre du jour pour mercredi :

Interpellations, avis de motions, bills publics et ordres, et à partir de 7.30 p.m., bills publics et privés pendant la première heure.

Il n'y a pas de législation privée les jeudis.

La motion est adoptée.

REPRESENTATION DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.—NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du gouvernement sur ce qui a été dit dans la législature du Nouveau-Brunswick, par le procureur général de cette province sur la question du remaniement de la carte électorale qui a été discutée ici il y a quelques jours. Je vais citer le compte-rendu d'un journal :

L'honorable M. Pugsley, en réponse au chef de l'opposition, dit qu'on lui à signalé un résumé du discours de sir Wilfrid Laurier, mais qu'après l'avoir lu il croit n'avoir rien à retirer de ce qu'il a dit sur cette question, et il n'entretient aucun doute sur le bien fondé des prétentions du gouvernement. Le paragraphe du discours du trône concernant un appel à la cour Suprême s'appuie sur le télégramme suivant du ministre des Chemins de fer et Canaux au premier ministre.

Ottawa, Ont., 23 mars, 1903.

L'honorable M. L. J. Tweedie,
Chatham, N.-B.

Vous êtes autorisé à déclarer que bien que le cabinet fédéral ne soit pas tombé d'accord sur les vues exprimées en faveur du gouvernement provincial sur le projet dont nous avons parlé, il est prêt à donner son concours pour obtenir une prompte décision de la cour Suprême sur la question. Vous pouvez faire de ce renseignement l'usage que vous jugerez à propos.

(Signé) A. G. BLAIR.

Après avoir reçu cette dépêche le gouvernement attendit avec confiance, comptant sur cette promesse. Nous sommes convaincus que M. Blair n'aurait pas envoyé cette dépêche si la question n'avait pas été arrangée, et si le gouvernement fédéral a décidé de soumettre la question à la cour Suprême il prendra les moyens nécessaires. Tout en regrettant de voir que sir Wilfrid Laurier ne partage pas sur cette question la manière de voir du gouvernement provincial, nous n'avons pas à nous alarmer de cette divergence d'opinion, si toutefois elle existe. Il est possible que sir Wilfrid ait voulu parler du cas de l'Ile du Prince-Edouard qui est tout différent du nôtre et qui est basé sur l'argument qu'une province, une fois entrée dans la Confédération avec un certain nombre de représentants, ne peut pas voir ce nombre diminuer.

Sir Wilfrid dit qu'il faut se soumettre à la constitution et nous disons la même chose, mais nous ajoutons que notre représentation ne doit pas être diminuée en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord parce que notre population, depuis le dernier recensement, n'a pas diminué d'un vingtième, par rapport à la population des quatre provinces qui formaient à l'origine la confédération canadienne. Nous n'avons pas à nous inquiéter de voir les autorités à Ottawa avoir une autre opinion différente de celle de ce gouvernement sur cette question. Ce n'est pas la première fois que nous sommes témoins de ces divergences d'opinions avec les autorités d'Ottawa qui, aux débuts de la confédération, semblaient faire peu de cas des droits des provinces. Elles prétendaient, par exemple, que nos lieutenant-gouverneurs n'étaient pas les représentants de Sa Majesté et que nous n'avions aucun droit sur les pêcheries. Nous avons toujours lutté pour la défense des droits provinciaux et dans le plus grand nombre de cas, nous avons eu raison contre les autorités fédérales. Le fait d'habiter une petite province ne nous prive pas du droit d'interpréter le sens d'un statut. Mais on s'apercevra probablement que sir Wilfrid Laurier ne faisait pas du tout allusion au Nouveau-Brunswick, lorsqu'il citait les paroles de sir John Macdonald et autres. A Ottawa, on nous a dit, au ministère de la Justice que le point en litige n'avait jamais été soulevé encore.

Je provoque ce débat parce qu'il est possible que d'autres correspondances aient été échangées entre la province du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral, et que le ministre de la Justice a promis hier de produire tous les documents se rapportant à la question. J'en parle aussi parce que je

crois que la Chambre a le droit de connaître l'attitude du gouvernement sur cette question, de savoir si cette dépêche du ministre des Chemins de fer et Canaux est un fidèle exposé de cette attitude, et dans ce cas, qu'est-ce que le gouvernement entend faire. Le gouvernement ne nous a pas laissé entendre qu'il avait des doutes sur la question, pas plus que les jurisconsultes du ministère de la Justice. Mais vous remarquerez, M. l'Orateur, et l'honorable premier ministre remarquera qu'il y a dans ce document une promesse directe et formelle du gouvernement de prendre tous les moyens nécessaires pour obtenir une décision de la cour suprême du Canada.

Le télégramme que je vais lire de nouveau, dit :

Ottawa, Ont., 23 mars 1903.

L'honorable M. L. Tweedie,
Chatham, N.-B.

Vous êtes autorisé à déclarer que bien que le cabinet fédéral ne soit pas tombé d'accord sur les vues exprimées en faveur du gouvernement provincial sur le sujet dont nous avons parlé, il est prêt à donner son concours pour obtenir une prompte décision de la cour Suprême sur la question. Vous pouvez faire de ce renseignement l'usage que vous jugerez à propos.

(Signé) A. G. BLAIR.

Je prends mes renseignements dans des comptes-rendus de journaux, mais j'ai lieu de supposer qu'ils sont fidèles. Voilà une déclaration ministérielle importante qu'il aurait mieux valu communiquer au pays par l'intermédiaire de la Chambre des Communes qu'au moyen d'une dépêche destinée à être lue dans une législature provinciale. Une question semblable a été soulevée ici, il y a quelques jours, mais l'honorable premier ministre n'était pas présent. Je considère que la Chambre a droit de connaître l'attitude du gouvernement sur cette question et de savoir si, au cas où les provinces le demanderaient, il est disposé à soumettre le cas à la cour suprême, s'il en est ainsi, comment se fait-il que l'honorable premier ministre n'en ait rien dit et qu'il n'en soit pas fait mention dans le bill concernant la nouvelle répartion de la représentation dans la Chambre des Communes ?

Le PREMIER MINISTRE : Les informations demandées par mon honorable ami sont très légitimes et je vais lui donner toutes les explications qu'il est en mon pouvoir de lui donner. Au cours du mois de février, nous avons reçu une députation de l'Ile du Prince-Edouard, et une aussi, je crois, de la province du Nouveau-Brunswick. Elles nous représentèrent que, dans leur opinion, ces provinces ne devaient pas voir leur représentation diminuée, comme on disait qu'elle le serait. Nous avons discuté la question avec eux et nous leur avons déclaré très franchement que le gouvernement n'avait pas le moindre doute que la ligne de conduite suivie en 1882 et en 1892 était la bonne et que notre opinion était que l'Ile du Prince-Edouard perdrait un représentant, la Nouvelle-Ecosse deux, le Nouveau-Brunswick un, et Ontario six. L'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick s'opposèrent fortement à cette manière d'interpréter la constitution. Notre réponse fut que nous ne pouvions pas modifier notre manière de voir et qu'après avoir bien étudié la question nous devions maintenir l'attitude indiquée dans le bill. Les délégués nous demandèrent si nous aurions des objections à soumettre la question à la cour suprême. Nous répondîmes que nous n'en avions aucun, s'ils voulaient prendre l'initiative, mais en attendant, comme nous n'avions aucun doute, nous ne pouvions pas retarder la présentation de notre bill. Personnellement, je n'ai échangé aucune correspondance sur le sujet avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a envoyé le télégramme que l'honorable député d'Halifax vient de lire. J'ai échangé quelques lettres à ce sujet avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et je viens de donner mes instructions pour que cette correspondance soit déposée avec les autres documents, probablement lundi prochain. Tout en refusant de prendre l'initiative, si les provinces décident d'agir, nous prêterons notre concours pour faire obtenir la décision de la cour suprême.

DEFENSE NAVALE

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur un écrit publié dans le " Globe " de Toronto, hier, sur un prétendu projet de défense navale du gouvernement. Voici ce que dit cet écrit :

On fait beaucoup de conjectures sur la nature du projet de défense navale que le ministre de la Marine et des Pêcheries recommandera pour donner suite aux déclarations qui ont été faites à la conférence coloniale de Londres, l'été dernier. On a émis l'idée d'établir des batteries ou dépots de canons le long des côtes, où les pêcheurs pourraient s'habituer au maniement de l'artillerie navale. Il semble plus probable cependant, que, de même que pour Terre-Neuve, l'Angleterre fournira des croiseurs à bord desquels ceux qui le désireront pourront servir pendant un certain temps. Le croiseur " Calypso " qui a été envoyé à Terreneuve dans ce but est loin d'être un navire moderne, mais il est armé avec des canons du dernier modèle. Les hommes reçoivent 58 cents par jour, tant qu'ils sont en service, plus la nourriture. Pour ce qui concerne le Canada, on dit que l'honorable M. Raymond Préfontaine est à étudier un projet qui comporte la présence de trois croiseurs de troisième ordre dans les eaux canadiennes, un sur les côtes de l'Atlantique, un à Toronto, et un sur les côtes du Pacifique. Il est assez probable que le gouvernement anglais serait disposé à envoyer des navires dans ce but, ou de faire l'acquisition de navires appropriés, si le gouvernement canadien approuve ce projet. La présence d'un navire de guerre sur les lacs de l'intérieur pourrait peut-être offrir des objections en vertu du traité Rush-Bagot, mais les

Etats-Unis ne pourraient pas se plaindre de la présence d'un simple navire-école, puisqu'eux mêmes en ont déjà sur les lacs. Si ce projet est adopté ou ne manquera probablement pas de recrues, vu qu'au moins 45,000 pêcheurs exercent leur métier sur les côtes des provinces maritimes, et qu'il ne manque pas de marins habiles sur les lacs.

J'appelle l'attention du gouvernement sur cet écrit et j'aimerais à savoir s'il a l'intention de soumettre un projet de loi dans ce sens. La question est très importante et le gouvernement devrait faire part de ses intentions à la Chambre le plus tôt possible.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a aucune déclaration à faire à la Chambre parce que toutes ces rumeurs sont prématurées et non autorisées.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre n'a pas donné comme raison que la chose n'a pas été annoncée dans la "Gazette Officielle du Canada."

Le PREMIER MINISTRE : Attendons le prochain numéro.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 8) à l'effet de modifier l'Acte des expropriations.—Le ministre de la Justice.

IMMIGRATION CHINOISE.

La résolution concernant l'immigration chinoise (le premier ministre) est votée en deuxième délibération et adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose le bill (n° 82) pour modifier l'Acte concernant l'immigration chinoise.

La motion est adoptée et le bill est voté en première délibération.

ELECTIONS FEDERALES CONTESTEES.

On appelle l'ordre du jour :

Que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 13) portant modification de l'Acte des élections fédérales contestées.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne désire pas interrompre l'ordre de procédure, mais on nous a annoncé hier soir que l'ordre du jour, pour aujourd'hui, comportait les subsides, les travaux publics, etc.

Le PREMIER MINISTRE : J'ignorais ce détail. S'il en est ainsi, je proposerai que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Il se peut que certains députés qui désirent prendre la parole sur ce bill soient absents, vu qu'ils étaient sous l'impression que nous nous occuperions des subsides.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a raison. Si la Chambre n'est pas prête à discuter le bill, prenons les subsides.

La motion reste en suspens.

SUBSIDES—TROUBLES OUVRIERS DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. RALPH SMITH : Avant que la proposition du ministre des Finances soit adoptée, je demande à la Chambre de m'accorder quelques minutes pour appeler l'attention de l'honorable ministre du Travail (sir William Mulock) sur le grave état de choses qui existe actuellement et depuis assez longtemps déjà dans la Colombie Anglaise. Je veux parler des difficultés survenues entre le capital et le travail qui jettent la perturbation dans les affaires. Depuis assez longtemps les houillères importantes du Crow's Nest Pass sont fermées à la suite d'un conflit survenu entre la compagnie et ses ouvriers. Les hauts-fournaux du district de la Koutanie, ont manqué de combustible par suite de la suspension des travaux à Crow's Nest Pass et l'industrie en a beaucoup souffert. Les employés du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la section de Vancouver sont aussi en grève depuis plusieurs mois ; dans l'île de Vancouver, le district que j'ai l'honneur de représenter, l'exploitation de plusieurs des mines de charbon les plus importantes est arrêtée.

A Crow's Nest Pass, patrons et ouvriers, n'ont pas cessé d'être en pourparlers et on peut en dire presqu'autant de la grève sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais c'est surtout sur la situation aux mines de la "Wellington Coal Co", que je veux appeler l'attention de l'honorable ministre (sir William Mulock).

Les ouvriers de cette compagnie décidèrent de se former en union ouvrière et de s'affilier à l'union internationale qui existe aux Etats-Unis. Pour cette raison, les propriétaires des mines ont congédié les officiers de l'union et ont fermé les mines, ce qui a jeté la perturbation parmi une heureuse population de 4,000 âmes qui vivaient de l'exploitation de ces mines.

Je comprends, M. l'Orateur, combien il est difficile, même pour un gouvernement, d'intervenir dans un conflit entre patrons et ouvriers, surtout quand les pourparlers et les négociations se poursuivent encore de part et d'autre. Mais dans ce cas-ci, les propriétaires ont fermé les mines et les employés ont été privés de leurs moyens de subsistance, parce qu'ils ont voulu se former en union pour mieux protéger leurs intérêts.

Il est très important pour plus d'une raison, de saisir le parlement de ces questions. D'abord, le gouvernement devrait avoir le droit d'intervenir dans les conflits entre le capital et le travail quand l'intérêt public le demande. S'il arrive aux ouvriers, représentés par leurs unions, de commettre des illégalités, comme de refuser de remplir les conditions de leur engagement, ou de faire

des demandes déraisonnables, de tous côtés s'élèvent des protestations et on ne se fait pas faute de blâmer les unions ouvrières. On devrait montrer le même empressement à blâmer la tyrannie et les illégalités des patrons et à leur demander compte de l'inqualifiable despotisme qu'exercent ces compagnies en voulant priver leurs ouvriers du droit qu'ils ont de s'unir pour défendre leurs intérêts.

Je ne crains pas de dire, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas, dans le monde entier, une industrie où l'organisation du travail soit aussi nécessaire que parmi les ouvriers des mines de charbon ; dans nulle autre industrie les ouvriers ne sont obligés de travailler dans des conditions aussi dangereuses et aussi précaires. Je ne crains pas de faire cette déclaration sur le parquet de la Chambre, car ma longue expérience dans le travail des mines me permet d'en parler avec connaissance de cause. De toutes les industries existantes, l'exploitation des mines de charbon est celle qui est la plus complètement régie par des lois, parce qu'il n'y en a pas qui s'exerce dans des conditions plus dangereuses et qui ait besoin à un égal dégré de règlements sévères et d'une surveillance efficace de la part du gouvernement.

Est-il nécessaire de rappeler qu'il n'y a pas un an, plus de cent ouvriers ont perdu la vie dans les mines du Crow's Nest Pass, à la suite d'une explosion ? Faut-il rappeler qu'il y a deux ans à peine, dix-sept ouvriers ont été ensevelis vivants dans une des mines de cette même compagnie Wellington, qui ne veut pas permettre à ses employés de se former en association ? Ai-je besoin de rappeler les nombreuses catastrophes survenues dans les mines de la Colombie Anglaise et qui ont coûté la vie à des centaines de mineurs.

Je répète qu'il n'y a pas de travail aussi dangereux que celui du mineur dans une mine de charbon, et je dis qu'il n'y a pas un métier au monde dont les membres aient autant besoin d'une organisation pour se protéger contre les exigences injustes des patrons. Si ces ouvriers n'avaient pas le droit de se former en association ils ne pourraient pas se plaindre des conditions dangereuses dans lesquelles on les ferait travailler. Le temps n'est plus, ou ne devrait plus être, où l'on défendait aux ouvriers de s'unir.

Il y a encore une autre raison qui me porte à saisir le parlement de cette question. Remarquez que les privilèges énormes dont jouit cette compagnie sur l'île de Vancouver lui ont été concédés par le parlement fédéral.

Il y a près de vingt ans, cette compagnie obtenait du gouvernement canadien 1,900,000 acres de terre sur l'île Vancouver, avec tous les minéraux qui se trouveraient dans cette superficie, une exemption de taxe à perpétuité et une somme en argent de $750,000, pour construire soixante-douze milles de chemins fer. Malgré cet octroi, malgré la concession de ces privilèges exorbitants, le gouvernement ne paraît pas s'être réservé le moindre droit de surveillance ou de direction sur cette vaste exploitation. Ces mêmes gens qui, il y a vingt ans, ont été mis en possession de ces immenses richesses appartenant à l'Etat, viennent aujourd'hui dire aux ouvriers qui risquent leur vie pour eux : " Vous ne formerez pas d'association pour protéger vos intérêts."

Bien que les ouvriers n'aient rien demandé et n'aient cherché aucun avantage pour l'unique raison que leur patron ne voulait pas d'union internationale, les mineurs de l'île de Vancouver agissent-ils au mieux de leurs intérêts en formant une union de ce genre avant de s'unir entre eux ? C'est là matière d'opinion, peut-être ; mais enfin, cela les regarde, et quant à la " Wellington Coal Company ", elle a plus d'une fois congédié de ses employés parce qu'ils avaient cherché à faire partie d'une union canadienne. Jusqu'à ce que ces gens eussent fait des demandes déraisonnables, c'était faire acte de tyrannie que leur dénier le droit d'association à eux reconnu par la loi et la morale.

C'est cet état de choses que je signale à l'honorable ministre du Travail. Quand un conflit surgit et que l'intérêt public en souffre, il est du devoir du gouvernement d'intervenir et de défendre l'intérêt public. C'est ce principe qui prévaut en toute circonstance. Si un conflit survenait entre deux particuliers dans une rue d'Ottawa et si la circulation en était gênée, le chef de police interviendrait, sans se soucier de porter atteinte à la liberté individuelle des contestants, et il invoquerait l'autorité de la loi pour mettre fin au conflit. Si ce principe prévaut dans des cas insignifiants il est cent fois plus important de le faire respecter lorsqu'il s'agit de droits publics extrêmement graves.

Quand l'intérêt public souffre par suite d'un conflit entre le capital et le travail, par suite de l'oppression du travail par le capital, ou par suite de l'oppression du capital par le travail, il est du devoir du gouvernement d'intervenir.

Je demande à l'honorable ministre de s'occuper de cette question, car je considère la situation assez grave pour exiger une intervention immédiate. Je lui demande de trouver un moyen d'apporter remède à la situation ; il pourrait, par exemple, envoyer une commission sur les lieux pour entendre les témoignages, s'enquérir des causes de ces regrettables difficultés et mettre les faits sous les yeux du public.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Puisque l'honorable député de Vancouver (M. R. Smith) a saisi la Chambre de cette question, j'en profiterai pour conseiller au gouvernement de s'inspirer de la leçon que nous donne le résultat de la grande crise industrielle qui a eu lieu l'an dernier aux Etats-Unis, crise qui a amené la perturba-

tion dans toutes les industries, qui a causé des souffrances sans nombre et qui a exposé des millions de gens à souffrir du froid. La lutte s'est engagée sur le refus des concessionnaires miniers de reconnaître les unions de travail, et ça été une lutte à mort. Finalement, les compagnies furent contraintes de soumettre leurs griefs et ceux des mineurs à une commission nommée par le président des Etats-Unis. Cette commission a visité les mines, a entendu les patrons et les ouvriers, a étudié tous les faits se rapportant à la question et elle vient de rendre son verdict. Et ce verdict est loin d'exonéner complètement les propriétaires de mines ; il met plutôt à leur charge les responsabilités de ce conflit et les troubles qui en sont résultés.

Grâce à la décision de la commission, les unions ouvrières sont reconnues, les journées de travail sont moins longues, le taux des gages est augmenté et les propriétaires de mines sont obligés de renoncer aux prétentions qu'ils émettaient au commencement de la lutte.

Naturellement, les unions ouvrières ont aussi leur part de blâme. Il y avait la question des ouvriers non syndiqués et des violences employées pour les empêcher de retourner à l'ouvrage. La commission a reconnu le droit des ouvriers non-syndiqués de travailler de même que les ouvriers syndiqués. Je rappelle cette lutte mémorable et la décision de cette commission composée de spécialistes éminents et d'un juge de la cour Suprême des Etats-Unis pour que le ministre du Travail y trouve une source précieuse de renseignements qui serviront à le guider quand il aura à étudier et régler le cas qu'on lui signale en ce moment.

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : Je ne me lève que pour corroborer les remarques de l'honorable député de Vancouver (M. Smith) car nous avons très peu d'hommes au Canada qui sont en état de parler aussi bien et avec autant de compétence des unions ouvrières et de leur situation en rapport avec le travail des mines de charbon. Je ne veux pas introduire de questions étrangères au débat. Dans la Colombie Anglaise, nous avons à faire face à beaucoup de difficultés ouvrières qui menacent virtuellement l'existence de la province, et j'espère que le ministre du Travail réussira à nommer une commission pour s'enquérir des causes qui ont amené cet état de choses.

Tous les jours je reçois des lettres de gens appartenant à toutes les classes de la société et habitant toutes les parties de la province, me signalant la gravité de la situation qui aura des conséquences désastreuses pour les industries de la province si on n'y apporte pas un remède au plus tôt.

Nous avons eu une grève qui a d'abord commencé en petit parmi les employés du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Vancouver, parce que la compagnie refusait à ses employés le droit de se constituer en union. Je n'entreprendrai pas de discuter cette question des unions ouvrières. Je crois que tous ici nous admettons le droit des ouvriers de former des associations, et si cette grève est due au refus de la compagnie de reconnaître ce droit, il devrait y avoir une enquête. Bien que la grève ait commencé en petit elle peut avoir de graves conséquences en s'étendant à tout le réseau.

La Colombie Anglaise possède de grandes ressources naturelles et peut pourvoir à la subsistance d'une nombreuse population ; mais elle ne fait pas les progrès qu'elle devrait faire et je crois que ces conflits ouvriers sont en grande partie la cause de ce retard. Je ne crois pas avoir besoin de dire que si les mêmes difficultés se présentaient dans l'est du Canada, le gouvernement prendrait vite les moyens de les faire cesser. Chez nous elles menacent de bouleverser la province. Nous avons des grèves à Fernie, sur l'île Vancouver, et sur le continent. Je ne prendrai pas sur moi d'indiquer un remède, mais je crois que si une commission était nommée, comme on l'a suggéré, pour faire une enquête et présenter un rapport, il en résulterait un grand bien. Je ne parle pas au nom d'une classe sociale, ou d'une compagnie plutôt que d'une autre, mais au nom de toute la population de la province, lorsque je demande que le remède soit appliqué sans retard.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Les questions que viennent de soulever l'honorable député de Vancouver et l'honorable député de Burrard sont d'une importance vitale pour la Colombie Anglaise et causent une telle perturbation dans cette province que cette Chambre a raison de s'en occuper.

Quant à la nomination d'une commission chargée d'aller s'enquérir sur les lieux, c'est probablement la seule chose à faire pour le moment, mais je ne vois pas quel bien pourrait en résulter. Le gouvernement ne nous a jamais expliqué pourquoi la commission du travail, nommée il y a deux ou trois ans pour aller dans la Colombie Anglaise, a été révoquée il y a dix-huit mois. Depuis, deux autres commissions ont été envoyées dans la Colombie Anglaise à grands frais et dont nous n'avons jamais eu de nouvelles. Si elles n'ont pas été révoquées aussi, tous les renseignements nécessaires doivent se trouver dans les archives du ministère et devraient être devant la Chambre à présent.

En prenant la parole mon intention était surtout d'appeler l'attention du ministre du Travail sur un trait commun à toutes ces grèves, non seulement dans la Colombie Anglaise mais dans tout le Canada ; je veux parler du refus des compagnies de reconnaître les unions ouvrières. La grève récente parmi les employés du chemin de fer Canadien du Pacifique qui s'étend maintenant jusqu'à Winnipeg, a été amenée par le refus de la compagnie de reconnaître la fraternité des employés de chemins de fer. La grève de Fernie, C.-A., est due à la même

cause. Le dernier numéro de la Gazette du Travail démontre clairement que toute la difficulté provient du refus obstiné des patrons de reconnaître les unions. Au cours du mois dernier, M. Mackenzie, le sous-ministre du Travail, est allé à Fernie s'enquérir des causes de la grève. Il se présenta aux bureaux de la compagnie, et dans son rapport, il rend compte comme suit de sa visite :

"Le gérant général était parti la veille pour aller assister à une convention à Victoria, C.-A., convoquée dans le but de former une association des propriétaires de mines."

Il dit ensuite que le gérant avait donné instruction à son secrétaire d'informer le sous-ministre du Travail que les propriétaires de mines ne consentiraient pas à traiter avec leurs ouvriers en tant qu'association. Singulier état de choses ! On voit les propriétaires de mines se syndiquer et nier à leurs employés le droit d'en faire autant. De fait, toutes les grèves dont on est aujourd'hui témoin au Canada, toutes celles qui se sont produites depuis deux ou trois ans, ont été déterminées par le refus catégorique des patrons de traiter avec les associations ouvrières. Voilà la difficulté qu'il faut tout d'abord s'efforcer de faire disparaître. L'honorable ministre du Travail a préparé un bill concernant les différends entre patrons et employés de chemins de fer et, de mon côté, j'ai donné avis que je présenterais moi-même un bill semblable à celui dont j'ai saisi la Chambre, l'an dernier, et tendant à donner plus d'effet à l'Acte de Conciliation, mais ni l'un ni l'autre des deux projets ne porte sur cette question, qui est le point de litige dans tous les différends de cette nature.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député vient d'appeler l'attention de la Chambre sur une question dont l'importance et l'étendue sont des plus grandes. Les conflits ouvriers ne sont pas particuliers à notre pays, bien que cette partie du Canada dont il est question dans ce débat ait été depuis quelque temps le centre principal d'agitation ouvrière. Trois gouvernements divers se sont déjà efforcés de trancher cette question-là, mais jusqu'à ce jour les résultats obtenus ne témoignent pas d'un grand succès. Depuis une dizaine d'années on a mis en vigueur dans la Nouvelle-Zélande une loi rendant l'arbitrage obligatoire. Mais certains prétendent qu'on est à la veille de l'abroger. Il est évident qu'une partie notable des ouvriers de la Nouvelle-Zélande sont mécontents. La loi est purement obligatoire. Les décisions sont rendues par une commission investie des pouvoirs nécessaires pour les faire respecter. Je ne connais qu'un seul tribunal où les différends en matière industrielle peuvent se vider en dehors de toute contrainte légale : c'est celui de l'opinion publique. C'est à ce tribunal, sans doute, que mon honorable ami de Vancouver (M. Smith) veut que nous en appelions en instituant une commission royale chargée de tous les faits et de les faire connaître au public. L'honorable député a fait allusion aux pouvoirs et aux privilèges accordés à la Compagnie de Nanaïmo. Ces terres, dit-il, ont été concédées par le gouvernement à titre de subvention en faveur de la construction d'une voie ferrée d'une longueur de soixante-douze milles ; et il prétend que la libéralité du gouvernement devrait induire la compagnie à montrer quelque justice et un peu de générosité à l'égard de ses employés. J'admets bien cela, mais il est indéniable que le bon moment de faire reconnaître aux ouvriers certains droits c'était à l'époque où la compagnie obtint la charte qui lui conférait ses pouvoirs et ses privilèges. Comme la Couronne s'est dessaisie de ces terres et que la compagnie ou les personnes responsables des difficultés ont leur titre de pleine propriété, nul gouvernement n'a maintenant le droit de confisquer les terres ni le pouvoir de remédier au présent état de choses, et il ne reste qu'à se rabattre sur les pouvoirs généraux que le parlement est loisible d'exercer. Il y a un an, les mines de Nanaïmo furent le théâtre d'une grève à laquelle 900 hommes prirent part. J'envoyai mon sous-ministre sur les lieux, et au bout de quelques jours la paix était faite ; il avait amené les parties à conclure une entente pour un certain temps, mais s'il faut en croire mon honorable ami, on serait porté à penser qu'il y a eu reprise des hostilités. Au cours des deux derniers mois, on a invité le département du Travail à intervenir dans la grève de la Passe du Nid-de-Corbeau, et le sous-ministre s'est rendu sur les lieux ; mais la compagnie a repoussé toute intervention, et nulle loi ne pouvait l'empêcher d'agir ainsi. La question est donc de savoir si l'opinion publique sera en faveur de l'intervention obligatoire dans les différends ordinaires qui surgissent entre patrons et employés.

Mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) a fort judicieusement noté la nature particulière des grèves dans les mines de charbon. Je partage entièrement son avis sur ce point. Comme le charbon est indispensable à la vie et qu'il ne se trouve qu'en de très rares endroits, il s'ensuit que l'industrie houillère est susceptible d'être érigée en monopole ; et le public verrait peut-être avec plaisir cette industrie soumise à quelque loi spéciale, tout comme il approuve les mesures que le parlement a prises afin que les compagnies de chemin de fer n'interrompent la circulation de leurs trains ni ne suspendent leurs opérations lorsque des différends surgissent entre elles et leurs employés. Nous ne faisons que commencer à légiférer en matière ouvrière. Mon honorable ami dit qu'il y a déjà eu un commissaire à Vancouver ; c'est vrai, nous avons nommé ce commissaire en 1899, je crois, mais sans que la loi nous y obligeât. Il fut tout simplement délégué là-bas par le ministère de

la Justice, afin de s'enquérir de ce qui se passait dans les environs de Vancouver, et plus tard le parlement adopta l'Acte de conciliation, basé sur la loi anglaise qui porte le même nom. Depuis trois ou quatre ans, cette loi a été mise en vigueur avec plus ou moins de bonheur, mais ses dispositions ne permettent l'intervention que dans le cas où les parties y consentent. Lorsqu'elles s'y refusent, ce qui arrive parfois, l'arbitrage est impossible. Que le moment soit arrivé où l'opinion publique nous autorise à faire une loi conférant au gouvernement le droit d'intervention dans les différends entre patrons et ouvriers, c'est un point sur lequel je n'oserais pas me prononcer. Les opinions sont partagées, cela est évident, mais il me semble que l'instruction fait son œuvre et que, peu à peu, patrons et employés finiront par reconnaître les avantages de toute mesure qui, favorisant l'intervention de parties désintéressées, aura pour effet de prévenir ces sortes de conflits industriels.

Je ne me crois pas autorisé à déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée avec les parties intéressées dans ces différends industriels, parce qu'elle est d'une nature semi-privée. Mais sans entrer dans aucun détail, je puis dire que depuis que le parlement est saisi de ce bill tendant à l'établissement d'un tribunal auquel seront soumises les difficultés relatives aux chemins de fer, des employés autres que ceux des chemins de fer nous ont écrit pour nous demander si on ne pourrait pas les favoriser d'une mesure semblable. J'estime qu'il vaut mieux commencer par faire une loi en ce qui concerne les chemins de fer; les classes industrielles, y compris les patrons, bien entendu, pourront ensuite l'étudier et, lorsqu'elle sera devenue en vigueur, se former une juste idée de son efficacité. Si l'opinion demande alors qu'on applique à d'autres branches de l'industrie le principe contenu dans le présent bill concernant les chemins de fer, le parlement se rendra à cette demande, il n'y a pas à en douter. Mais il me semble peu sage de légiférer avec trop de précipitation. Si nous allions appliquer aux différends qui surgissent entre le patron ordinaire et son employé le principe du bill dont le parlement est présentement saisi, si on allait le leur imposer prématurément, il est probable que le retard qui en résulterait serait plus considérable que si nous nous résignions à attendre. Rien n'est aussi dangereux que de vouloir aller trop vite, et je suis d'avis que nulle loi ouvrière ne produira de bons fruits qui ne sera l'objet de la bienveillance des personnes auxquelles elle devra s'appliquer. Voilà mon opinion, et je n'hésite pas à déclarer que je suis absolument opposé à la nature coercitive de la loi de la Nouvelle-Zélande. Je crois que dans un pays comme le nôtre, où le courage et la liberté sont si fortement prisés, les classes ouvrières considéreraient comme une injure tout ce qui pourrait ressembler à la contrainte légale qui caractérise la loi de la Nouvelle-Zélande.

Pour ce qui est des difficultés qui existent actuellement dans la Colombie Anglaise, et particulièrement celles qui se rattachent aux mines de Wellington, je ne suis nullement en mesure d'exprimer une opinion au sujet des droits ou des torts des parties en cause. Mon honorable ami nous a exposé ce que je crois être sa manière d'expliquer le différend. Cet exposé, il l'a fait au meilleur de son jugement, et il est possible qu'il soit absolument exact ; mais il serait inopportun d'exprimer une opinion tant qu'on ne connaîtra pas les deux aspects de la question. Quant aux moyens à prendre pour déterminner un état de choses plus satisfaisant, c'est là un problème des plus sérieux. Il n'existe pas de loi qui contraigne un patron à donner de l'ouvrage, ni aucun ouvrier à travailler.

Nous avons bien quelque empire sur les compagnies autorisées qui tombent plus ou moins sous la juridiction parlementaire, mais quand il s'agit des relations entre patron particulier et employé particulier, il n'y a pas de loi, que je sache, qui oblige tel ou tel patron à employer tel ou tel ouvrier. Tous nos efforts doivent tendre à provoquer de meilleures relations, à amener les deux parties à de meilleures dispositions et à un règlement de leur différend. C'est dans cet esprit, je présume, que mon honorable ami nous conseille l'institution d'une commission qui devra rechercher les causes de toutes les pertubations industrielles qui agitent la Colombie Anglaise. Il me semble qu'une telle mesure ferait beaucoup de bien; mais il reste à savoir si le moment est bien venu d'y recourir. Il conviendrait de s'enquérir avec le plus grand soin si l'opinion publique de la Colombie Anglaise est prête à faire un bon accueil à une loi comportant une telle intervention.

M. SPROULE : Vous pourriez en dire autant au sujet des grèves politiques de cette province-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député aimerait peut-être à mêler les questions politiques à ce débat, mais il me semble que la Chambre n'a jamais laissé l'étude des questions ouvrières dégénérer en discussions politiques. Dans l'étude des difficultés industrielles, nous nous sommes toujours donnés la main, sans avoir égard à nos crédo politiques, et j'espère que dans le cas présent il ne sera pas fait exception à cette règle. La question ouvrière nous est trop chère, le bien-être du pays y est trop intimement lié, pour qu'on la laisse servir de hochet politique. Je me bornerai donc à dire à mon honorable ami que le gouvernement va mettre incessamment à l'étude la question qu'il a soulevée, et que nous allons apporter à ce travail toute la célérité qu'exige une matière aussi urgente que celle-là. Il est à espérer que lorsque l'opinion publique nous

aura éclairés au sujet de ces contestations, on pourra obtenir de bons résultats.

Lorsque le bill dont le parlement est actuellement saisi sera devenu loi, nous aurons droit d'intervenir dans la grève du Pacifique. Sans anticiper sur le débat qui aura lieu à ce sujet, je puis dire que ce projet de loi, comme vous le savez peut-être, tend à conférer au gouvernement le droit légal d'intervenir entre les parties, d'interroger des témoins, de recueillir des preuves et de soumettre au parlement et au pays les conclusions du tribunal. Lorsqu'on aura atteint ce résultat, il est à espérer que les parties concernées dans ces différends se rendront aux justes demandes du public, imitant en cela les parties intéressées dans la grève qui s'est produite dans les mines de charbon de la Pennsylvanie. Ces parties ont soumis leur différend à l'arbitrage, et j'espère qu'elles se proposent maintenant de se conformer à la sentence qui sera publiée. Le gouvernement se rend parfaitement compte de l'importance de cette question et il lui donnera toute l'attention possible.

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer au ministre du Travail qu'il n'y a pas grand remède d'indiqué à la situation dans tout ce qu'il a dit aujourd'hui. Il nous a dit que l'industrie houillère a un peu la couleur d'un monopole, et que cela justifierait le gouvernement de s'en occuper plus que de toute autre industrie; mais d'autre part, il a ajouté qu'il a pris contre les chemins de fer une mesure qu'il n'ose pas appliquer à l'industrie dont il venait de parler. Cette attitude ne me paraît guère logique. Je ne veux pas dire en ce moment que c'est cela qu'il faudrait faire, mais d'après ce qu'a dit aujourd'hui le ministre du Travail, il y a lieu de croire que ce principe trouve mieux son application dans le cas d'une puissante compagnie houillère que dans celui de n'importe quelle autre compagnie. L'honorable gentleman nous a parlé des lumières de l'opinion publique, quelque sens que puissent avoir ces paroles. J'ignore comment le gouvernement ou le parlement vont faire donner à la lumière de l'opinion publique plus d'éclat qu'à présent. La lumière de l'opinion publique brille aussi bien dans les journaux du pays qu'elle pourrait le faire autrement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En remontant aux faits.

M. BORDEN : Ce n'est pas très flatteur pour l'honorable député de Vancouver, qui a saisi la Chambre de cette question. Quant à la grève qui a sévi aux Etats-Unis, je crois savoir que les lois de la Pennsylvanie contenaient une disposition pourvoyant à l'arbitrage dans le cas de grèves comme celle-là, mais que cette disposition est restée absolument lettre morte. Le ministre du Travail est-il en possession de quelque renseignement à ce sujet ?

Sir WILLIAM MULOCK.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. BORDEN : L'honorable député de Vancouver pourrait peut-être nous renseigner sur ce point; cela nous serait fort utile lors de l'étude de la question qu'il a signalée à l'attention de la Chambre. Je le sais très versé dans ces questions ouvrières .

M. SMITH : Je regrette de n'avoir pas par devers moi le renseignement demandé ; je me ferai un plaisir de me le procurer et de le communiquer à la Chambre.

L'honorable M. ROSS : Je désire faire une observation au sujet de la loi coercitive de la Nouvelle-Zélande, qui est en vigueur dans cette colonie depuis un certain nombre d'années. Le tribunal n'a été saisi que de trois différends dont deux ont été réglés à la plus grande satisfaction des intéressés. Pour démontrer que les Néo-Zélandais accueillent assez favorablement cette loi, il me suffira de signaler le fait que M. Seddon, premier ministre de cette colonie et chef du gouvernement qui a présenté cette loi coercitive, a été maintenu au pouvoir, en novembre dernier, par une majorité plus grande que celle qu'il avait précédemment obtenue. Au nombre des documents que j'ai par devers moi se trouvent l'Acte de la Nouvelle-Zélande ainsi que les détails qui se rattachent aux procès qui ont eu lieu sous son empire. Aux Etats-Unis, l'opinion publique s'est élevée contre la grande grève qui a causé tant de ravages non seulement dans ce pays-là, mais aussi au Canada; toutefois, elle est restée tout à fait impuissante jusqu'au jour où le président est entré en scène. Le public condamne bien les grèves, mais dans les circonstances qui prévalent actuellement au Canada, il lui est impossible de remédier à cet inconvénient. Le remède doit se trouver entre les mains du gouvernement, sans quoi le puple canadien sera réduit à l'impuissance qu'il nous a été donné de constater chez nos voisins du sud.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—imputable sur le revenu—édifices publics, Ontario—édifices publics fédéraux à Toronto, réfections, améliorations, réparations, etc., $8,000.

M. CLARKE : Lorsque, il y a deux ou trois jours, nous avons étudié ces crédits en comité des subsides, l'honorable ministre a promis de déposer la correspondance qui s'y rapporte. Voudra-t-il déposer cette correspondance sur le bureau de la Chambre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La correspondance a été préparée et je vais la faire tenir à l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : Je demande que ce crédit reste en suspens jusqu'à l'arrivée

de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), qui sera ici dans quelques instants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Fort bien ; passons au crédit suivant.

Hôtel des Postes de Toronto—réfection et agrandissement, y compris un ascenseur et ses accessoires, $23,500.

M. SPROULE : L'an dernier, on a voté que $10,000 à cette fin. Quel emploi l'honorable ministre entend-il faire de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous répresente depuis assez longtemps que les installations à l'intérieur de l'hôtel des Postes de Toronto sont insuffisantes, que l'édifice est en piteux état et que d'importantes améliorations sont devenues nécessaires. Après avoir demandé des soumissions, nous avons adjugé l'entreprise de ces travaux moyennant un prix de $35,000. L'architecte en chef en évalua le coût à $34,000 ; mais après mûre délibération, on a cru pouvoir les compléter moyennant, $33,-000. Le présent crédit, ajouté à celui de $10,000 que l'on a voté l'an dernier, servira à parfaire le montant.

M. CLANCY : L'entreprise a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non

M. CLANCY : Je me vois contraint de demander à mon honorable ami de déposer les soumissions, le contrat, ainsi que tout autre document qu'il peut avoir en sa possession et se rapportant aux travaux d'amélioration de l'hôtel des Postes de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y ai pas d'objection. Si l'on désire quelque autre document, je suis prêt à l'apporter.

M. CLANCY : Si nous en avons besoin, je le laisserai savoir à mon honorable ami.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Adopté.

M. CLANCY : Non ; j'entends que le crédit reste en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a demandé la semaine dernière de laisser ce crédit en suspens à cause de l'absence de mon honorable ami. Je croyais qu'il tenait à quelque renseignement. Je ne vois pas pourquoi le crédit resterait plus longtemps en suspens. Je suis prêt à fournir à l'honorable député tout renseignement qu'il pourrait désirer.

M. CLANCY : Mon honorable ami observera que la session est peu avancée et que nous ne faisons qu'aborder l'étude des crédits ; et, puisqu'il reconnaît lui-même n'avoir pas adjugé l'entreprise au plus bas soumissionnaire, il me semble qu'il ne devrait pas nous priver de l'occasion de discuter ce crédit. Je ne crois pas que la mise en suspens de ce crédit occasionne la moindre perte de temps ; je crois, au contraire, que si nous avons l'avantage de consulter les documents, notre tâche deviendra beaucoup plus facile.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas la moindre objection à ce que le crédit reste en suspens si tel est le désir de l'honorable député.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : En suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et qu'adviendra-t-il du crédit précédent ?

M. CLANCY : Je voudrais qu'il restât en suspens comme celui-ci, car je crois que tous deux ont la même destination.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet.

M. CLANCY : Je tiens particulièrement à ce que le crédit destiné aux réparations de l'hôtel des Postes de Toronto reste en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien.

M. CLARKE : Lorsque le ministre des Travaux publics nous a communiqué des renseignements au sujet des travaux que l'on exécute à l'édifice de la douane, à Toronto, il a promis d'apporter la correspondance qui s'y rattache. D'après ce que le ministre a dit, je crois comprendre qu'il n'existe pas de correspondance. Il nous a simplement soumis un mémorandum ainsi qu'une liste des prix alloués aux entrepreneurs des travaux. Il n'y a pas de correspondance qui indique qui a conseillé de faire exécuter les travaux de cette manière-là, si l'on paie le juste prix, ou qui fasse connaître le nom de la personne qui a pris sur elle de conseiller au ministre de faire exécuter les travaux à ces conditions. L'architecte surveillant, M. Currie, a-t-il recommandé que MM. Brown et Love fussent chargés des travaux dans ces conditions-là et aux prix indiqués, sans qu'on demandât des soumissions à d'autres entrepreneurs de réputation de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je l'ai déjà dit, le ministère avait reçu des rapports établissant que cet édifice était dans une condition très menaçante. L'architecte en chef se rendit à Toronto, examina toute l'affaire, conclut cet arrangement et en assuma la responsabilité. J'approuve ce qu'il a fait. J'estime que tout est convenable et que les prix sont raisonnables.

M. CLANCY : A-t-il pris l'avis de l'architecte surveillant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Y a-t-il eu échange de correspondance entre l'architecte surveillant et l'architecte en chef ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, l'architecte en chef s'est rendu sur les lieux.

M. CLARKE : De qui a-t-on reçu un rapport au sujet du mauvais état de l'édifice ? Est-ce de l'architecte surveillant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : L'architecte surveillant vous a dit dans son rapport que l'édifice était en mauvais état, l'architecte en chef s'est transporté sur les lieux et, de commun accord, ils ont décidé d'ordonner ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Sans demander à d'autres entrepreneurs de soumissionner ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le crédit suivant reste en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Territoires du Nord-Ouest—Palais de justice, cellule et autres installations au poste de police, etc., $1,500.

M. BORDEN : Où est situé ce palais de justice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'un crédit général pour les Territoires. Le premier crédit était de $1,000, et on l'a augmenté de $500. Les édifices étant plus nombreux, cette augmentation nous a paru nécessaire ; au surplus, tous ces édifices sont construits en bois, et, pour les tenir en bon état, le crédit n'a pas été jugé suffisant.

Edifices publics fédéraux—Réfections, améliorations, réparations, etc., $5,000.

M. BORDEN : Comment explique-t-on cette augmentation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a qu'une seule explication : on nous demande $1,000 de plus parce que les Territoires comptent un plus grand nombre d'édifices. On a trouvé que les $4,000 que nous avons déjà votés ne suffisaient pas. Nos édifices s'en vont en ruine parce que nous n'avons pas assez d'argent pour les maintenir en bon état.

Macleod—Palais de justice, $10,000.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudrait-il me dire quelle sorte d'édifice public il y a maintenant à Macleod ? Il y a un édifice public quelconque, mais j'ignore s'il appartient au gouvernement ou aux Territoires ; toutefois, en y pensant bien, il me semble qu'il doit nécessairement appartenir au gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements que je possède, il n'y a là d'autre édifice public que celui qui est en voie de construction, et c'est le nouveau palais de justice.

M. BENNETT : J'ignore si Macleod est une ville érigée en corporation ou non. Je n'ai passé par là qu'une seule fois dans ma vie. Il y a un édifice en brique de proportions assez vastes, et il me semble que ce doit être un édifice public, un édifice appartenant à l'Etat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je connais l'édifice dont parle l'honorable député ; il contient un très bonne salle, et doit appartenir à la municipalité. Mon sous-ministre me dit que nous ne possédons là d'autre édifice que celui qui est en voie de construction. Le crédit actuel est destiné au parachèvement de l'entreprise.

M. BENNETT : Si je me rappelle bien, Macleod est l'une des plus anciennes villes des Territoires du Nord-Ouest, et il ne me semble guère convenable que l'on n'y ait eu, pour l'expédition des affaires publiques, d'autre édifice que celui de la gendarmerie à cheval. Se peut-il que Macleod soit encore privé d'un édifice affecté aux fins judiciaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On y louait un édifice auparavant.

M. BENNETT : Quel édifice louait-on ? Est-ce la salle publique ?

M. BORDEN : Je suppose que ces travaux ont donné lieu à un contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN : Combien a-t-on dépensé, et quel sera le prix de revient de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant spécifié au contrat est de $13,973, et les impressions, les annonces, les appareils de chauffage, l'ameublement, la pose des fils électriques, la construction des clôtures, les trottoirs, les appointements du contrôleur des travaux, et les dépenses incidentes portent le coût définitif de l'édifice à $21,735. L'architecte en chef m'informe que ce crédit suffira au parachèvement de l'édifice.

M. BORDEN : L'entreprise est adjugée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, au plus bas soumissionnaire.

La Biche—Palais de justice, cellule, etc., et bureau des terres, $10,000.

M. BENNETT : La construction de cet édifice est-elle donnée à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BENNETT : En a-t-on acheté l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à raison de $830. Une des causes de retard, c'est qu'on ne sait pas au juste si l'édifice devra être construit en bois ou en briques ; un rapport nous sera probablement fait à ce sujet. L'architecte en chef estime qu'avec ce crédit-là on peut construire un édifice convenable.

M. CLANCY : Cela donne à penser qu'il y aurait un écart considérable entre le coût d'un édifice en bois et le prix de revient d'un édifice en briques.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef m'informe que, d'après un devis approximatif, l'écart serait de $6,000 à $7,000. Ce crédit serait suffisant pour une construction en bois, mais si l'on décidait, dans l'intérêt public, d'ériger un édifice en briques, force nous serait de redemander un nouveau crédit de $6,000 à $7,000.

M. CLANCY : C'est vraiment voter un crédit à l'aveuglette. Ni le ministre, ni l'architecte en chef ne semblent avoir encore décidé si l'édifice sera construit en bois ou en briques. Pourtant, quand vient le moment de voter de tels crédits, on devrait savoir aussi parfaitement que possible quel genre d'édifice on se propose de construire et quel en sera le coût. Le ministre reconnaîtra lui-même, j'en suis sûr, que cette manière de voter les crédits n'est pas très recommandable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne m'a pas compris. J'ai dit qu'il s'agit ici du coût d'une construction en bois et que le crédit est destiné à un édifice en bois ; mais on nous demande de construire en briques. J'ai dit à l'honorable député qu'on ne nous a pas encore fait rapport à ce sujet, mais que si l'intérêt public exigeait l'érection d'un édifice en briques, force nous serait de demander un autre crédit. Nous ne consacrerons pas un seul dollar de cette somme à l'érection d'un édifice en briques avant de demander un nouveau crédit et de donner des explications.

M. CLANCY : Dois-je croire que, dans le cas où les conditions seraient changées, le ministre ne toucherait pas à cette somme avant de demander à la Chambre de voter un nouveau crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'estime que dans le cas où l'on déciderait d'ériger un édifice en briques beaucoup plus coûteux, j'aurais très mauvaise grâce, après avoir demandé un crédit destiné à un édifice en bois, de procéder à un tel changement avant d'en prévenir la Chambre.

M. CLANCY : Je n'avais pas bien compris l'honorable ministre.

Yorkton—Palais de justice et prison, $5,500.

M. BORDEN (Halifax) : L'entreprise de ces travaux a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'édifice est en voie de construction et les travaux ont été donnés à l'entreprise au prix de $8,760. On estime que le coût en sera de $14,529. Il restera à pourvoir aux appareils de chauffage, à l'ameublement et le reste.

M. MORIN : Je l'ai déjà dit au ministre des Travaux publics, les deniers du peuple ne sont pas dépensés d'une manière judicieuse, et le cas actuel nous en fournit une preuve. Vous demandez un crédit de $10,000 pour un palais de justice, un cachot, etc., et un bureau des terres à LaBiche, et $5,500 pour un palais de justice à Yorkton. Or, si vous trouvez moyen de gratifier une petite ville comme L'Assomption, dont la population est de 1,605 âmes, d'un hôtel des postes coûtant $10,000, et de dépenser $10,000 à Thetford-Mines, vous devriez, en toute justice, donner aux villes grandissantes des Territoires du Nord-Ouest des édifices publics plus importants et d'un coût plus élevé. On semble procéder sans méthode ; on dirait qu'il n'existe pas de règle pour guider le gouvernement en ces matières.

Edifices publics en général, $34,500.

M. FOWLER : A quoi doit servir ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A couvrir divers chefs de dépenses, et surtout celles du bureau de l'architecte par rapport à tous les édifices publics du Dominion.

M. FOWLER : Une partie quelconque de ce crédit est-elle destinée à la salle d'armes de Sussex, comté de King, N.-B. ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'architecte en chef avait l'occasion de faire exécuter quelques travaux à cet édifice, ou d'envoyer quelqu'un en faire l'inspection, toute dépense ainsi faite serait couverte par le présent crédit. La sujet que vient de mentionner mon honorable ami fera l'objet d'un autre article du budget.

M. CLANCY : A-t-on dépensé les $5,000 votés l'an dernier ? Dans la négative, combien a-t-on payé à même cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a eu l'an dernier un crédit supplémentaire de $2,000. On a dépensé en tout $7,000. Nous avons cru que $5,000 nous suffiraient pour le prochain exercice.

M. CLANCY : Dois-je comprendre qu'il y a eu l'an dernier un excédent de dépense de $2,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a voté un crédit supplémentaire couvrant ce montant-là. Je ne puis dire au juste quel sera le chiffre de la dépense pour l'exercice courant ; mais $5,000 ont été votés et j'espère que cela nous suffira.

M. CLANCY : Je suis désireux de connaître la cause de la dépense quelque peu exceptionnelle de l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les stations télégraphiques, etc., semblent avoir occasionné un surcroît de dépense.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas bien la raison d'être de tous ces différents item : édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, édifices publics du Nouveau-Brunswick, édifices publics des provinces maritimes, édifices publics de la province de Québec, édifices publics du Manitoba, édifices publics des Territoires du Nord-Ouest, édifices publics de la Colombie Anglaise, et, finalement, édifices publics en général. Je suppose bien que cette manière d'énumérer les crédits est un reste de quelque système antique ; mais je demanderai au ministre des Travaux publics si cette manière de présenter les crédits ne lui semble pas impropre. On pourrait aussi bien nous soumettre séparément les crédits destinés à une douzaine d'autres édifices publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami semble partager l'opinion que je me suis faite à ce sujet lorsque je dus aborder l'étude de ces crédits. Je suppose que, dans son désir de connaître chaque détail, le parlement a dû obliger le ministère à recourir à ce procédé. Si tous ces articles étaient compris dans un seul et même crédit, on pourrait peut-être croire que certaines provinces ne sont pas traitées avec tous les égards qui leur sont dûs. Voilà peut-être la raison d'être de cette méthode. Pour le ministère, il y a aussi un certain avantage à exposer séparément chaque article. Si les fonctionnaires du ministère, au lieu d'être tenus de faire un état aussi détaillé, pouvaient se contenter de rédiger des crédits généraux, le chiffre de la dépense pourrait peut-être paraître excessif.

M. CLANCY : Pour revenir à l'article qui nous occupe, je dois dire qu'on a dépensé $7,132.33 l'an dernier. Il a fallu prendre $2,482.80 à même ce montant pour payer la papeterie ; c'est un peu cher, et j'invite le ministre à nous expliquer cette dépense extraordinaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Etant depuis peu à la direction du ministère, je ne saurais dire si cette dépense est excessive ou non. Quoi qu'il en soit, je crois être en mesure de dire, après avoir pris l'avis du sous-ministre, qu'au lieu de $7,000 nous ne dépenserons cette année que $5,000, et qu'il en sera ainsi pour le prochain exercice auquel le présent crédit est destiné.

Toute la papeterie dont nous avons besoin est achetée par l'entremise du département de la Papeterie, spécialement chargé de ce soin.

M. CLANCY : Je comprends que l'honorable ministre ne soit pas encore parfaitement au courant de tous ces détails, mais il me semble que le sous-ministre devrait être en état d'expliquer cette dépense élevée.

M. BORDEN (Halifax) : Au delà de $1,000 pour des appareils photographiques, cela me paraît un montant bien élevé, et il est étrange de voir figurer ce crédit sous le chef des dépenses concernant les édifices publics en général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces instruments de photographes sont tous destinés aux édifices publics.

M. FOWLER : Etes-vous en frais de préparer une collection des photographies de ces édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces photographies constituent réellement une véritable économie de temps et d'argent, car elles nous dispensent de copier les plans et évitent les dépenses de voyage. Les ingénieurs et les architectes sont eux-mêmes les photographes, et ils économisent ainsi au ministère ce que ce dernier serait obligé de payer pour envoyer les photographes faire l'ouvrage.

M. CLARKE : Un journal de campagne a dit un jour, parlant du prédécesseur de l'honorable ministre, qu'il était très actif et très ambitieux et qu'il pouvait faire tout l'ouvrage de ses autres collègues. Le " Toronto Globe," de son côté, a laissé entendre qu'il croyait que ses autres collègues n'avaient rien autre chose à faire qu'à s'asseoir en face des édifices publics et à se faire photographier. Existerait-il une certaine relation entre cette boutade du journal et ce crédit ? Nous avons certainement droit d'obtenir des renseignements plus complets sur ce point ?

Appointements de surveillants de travaux, $10,500.

M. FOWLER : Est-ce que les appointements de M. McLean se trouvent compris dans ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à payer les appointements des surveillants des travaux. Le commis auquel l'honorable député a fait allusion était employé temporairement et payé à même un crédit spécial.

M. BORDEN (Halifax) : En quoi consistent les devoirs de ces employés ? Sont-ce des fonctionnaires permanents du ministère demeurant à différents endroits du pays ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a trois à Québec, trois à Ottawa, deux au Manitoba, deux dans la Colombie Anglaise, un dans le Nouveau-Brunswick. Il n'y en a pas dans la Nouvelle-Ecosse. Le sous-ministre me dit qu'à la Nouvelle-Ecosse c'est l'ingénieur en chef dans cette province qui agit en qualité de surveillants des travaux. Ces hommes sont réellement les représentants du ministère

dans ces différentes provinces. Ils ont la surveillance des édifices publics, doivent faire rapport et sont tenus responsables des dépenses qui s'y font.

M. CLANCY : Est-ce que ces employés sont envoyés d'un endroit à un autre ? Je comprends qu'ils vont là où des travaux publics sont exécutés. Si ces hommes ne sont pas architectes, leur rôle me paraît se résumer à bien peu de chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils agissent en qualité de représentants du ministère dans les différentes provinces, à part cela, quelques-uns de ces employés agissant en qualité de conducteurs des travaux et ils voient à ce que tout soit fait conformément aux plans et devis.

Ces employés ont été nommés par nos prédécesseurs, aucun changement n'a été fait dans leur personnel, et mon sous-ministre me dit qu'ils rendent d'excellents services. Ils sont censés être des hommes d'expérience, possédant les qualités voulues pour remplir les positions qu'ils occupent. Comme j'ai essayé de le faire comprendre, ce crédit ne s'applique pas aux commis des travaux, aux chefs d'équipes, ou autres personnes, à qui est confiée la surveillance des travaux en voie de construction. Ils agissent en qualité de représentants du gouvernement dans les différentes provinces. Je ne crois pas que l'on ait eu à se plaindre des connaissances de ces employés.

M. CLANCY : L'honorable ministre doit s'apercevoir que je ne fais pas de reproches à personne, je cherche simplement à me renseigner sur les représentants du ministère des Travaux publics, dont l'existence est nécessaire, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, aux endroits éloignés de la capitale, et qui servent d'intermédiaires entre l'ingénieur en chef et les commis des travaux à des endroits particuliers. J'ai tout simplement demandé s'ils étaient architectes, et s'ils pourraient agir en cette qualité, dans le cas où la chose serait nécessaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces commis dont nous parlons ne sont pas architectes. On pourrait difficilement trouver des architectes disposés à accepter ces positions pour le même prix.

M. FOWLER : Je voudrais bien savoir sur quel principe on se base pour nommer ces surveillants des travaux. Est-ce que l'on choisit un maçon quand on a un édifice en pierre à construire, un ouvrier ou un maître-charpentier quand il s'agit d'une construction en bois, et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La politique du ministère sous ce rapport a toujours été de choisir des hommes d'expérience. Pour ma part, je tiens à ce que l'on nomme des architectes autant que possible. Mais il n'y a pas de règle absolue sur ce point. Le surveillant des travaux est recommandé par le représentant du comté. On nomme des hommes d'expérience, qui sont censés posséder les qualités voulues pour voir à ce que les travaux soient exécutés conformément aux plans et devis préparés par les architectes.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il un ingénieur en chef dans chaque province où ces surveillants des travaux existent?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A part ces employés, il y a dans les provinces plusieurs ingénieurs représentant les différents services du ministère. Les membres du personnel pour qui ce crédit est demandé n'ont à s'occuper que des édifices publics.

Edifices publics en général—construction de dépôts d'armes, $9,000.

M. FOWLER : L'honorable ministre pourrait peut-être me dire maintenant si une partie de ce crédit a été dépensée pour le dépôt d'armes de Sussex, et, dans l'affirmative, quel montant a été dépensé et pour quelle fin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate que durant l'exercice 1902-03 on a dépensé $2,276.17 pour cet édifice.

M. FOWLER : Est-ce là le montant dépensé jusqu'à aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, seulement jusqu'au 1er janvier dernier.

M. FOWLER : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me donner le détail de ce montant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne peut guère s'attendre à ce que je lui fournisse des détails complets sur ce point. S'il veut demander la publication d'un rapport à cet effet, je le lui fournirai suivant le cours ordinaire.

M. FOWLER : L'honorable ministre consentirait-t-il à laisser cet item en suspens jusqu'à ce que j'aie obtenu ce renseignement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y ai pas d'objection.

M. FOWLER : Je désire avoir l'occasion de discuter cette question. Il y a certaines choses concernant cette affaire, sur lesquelles il est nécessaire d'attirer l'attention du ministère. Si cela eut été fait auparavant, on aurait probablement pu mettre fin à cet état de choses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas l'intention, pas plus aujourd'hui que plus tard, de priver l'honorable député (M. Fowler) de l'occasion de discuter cette question. Cependant, il doit s'apercevoir que le montant qu'il veut discuter ne forme qu'une bien minime partie du crédit

tout entier. Quand j'apporterai les détails, l'honorable député pourra en profiter pour exposer ses raisons, et on peut adopter le crédit avec cette entente. A part cela il y aura un crédit spécial dans les estimations supplémentaires pour le dépôt d'armes de Sussex, et toute la question pourra être discutée quand ce crédit sera soumis à la Chambre.

M. FOWLER : Je ne vois pas pourquoi ce crédit ne serait pas laissé en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai essayé d'expliquer à mon honorable ami—ce crédit que nous discutons s'applique à quatorze édifices publics ; il est possible que d'autres députés veuillent obtenir des renseignements sur quelques-uns de ces édifices, et je suis prêt à les leur fournir, autant que la chose sera en mon pouvoir. Il serait préférable, dans l'intérêt du comité, qu'il obtiendrait tous les renseignements dont il a besoin maintenant, puis laisserait adopter ce crédit. Mon honorable ami peut se réserver le droit de discuter cette question sur un autre item de ces crédits, ou il en aura l'occasion quand le crédit contenu dans le budget supplémentaire sera soumis à la considération de la Chambre.

M. FOWLER : Tout ce que je veux, c'est d'appeler l'attention du ministère sur l'état de choses qui existe relativement au dépôt d'armes de Sussex.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je promets à mon honorable ami de lui fournir l'occasion de le faire.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il me dire pourquoi on n'a pas exécuté les améliorations que l'on avait promis de faire au dépôt d'armes qui se trouve dans un édifice public de Brompton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit que cette question n'est pas venue à la connaissance du ministère des Travaux publics. Il est possible que cet item concerne le ministère de la Milice, et mon honorable ami le ministre de la Milice est peut-être en mesure de répondre à cette question de l'honorable député.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne m'en rappelle pas.

M. BLAIN : J'ai amené cette question sur le tapis à l'avant dernière session, et je vais donner lecture à l'honorable ministre de ce qui a été dit à cette époque sur ce sujet :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai crû comprendre que l'on avait l'intention d'installer une chambre dans un édifice public pour tenir lieu de dépôt d'armes.

M. BLAIN : Des soumissions ont-elles été demandées à cette fin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme il s'agit d'un ouvrage de peu d'importance, nous ne demandons pas de soumissions. Je crois que le tout coûtera environ $1,000.

Il doit donc y avoir une demande à cet effet dans le ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce que ce crédit se rapportait à l'édifice public qui existe à cet endroit ou bien le dépôt d'armes ?

M. BLAIN : L'édifice est occupé partie par les bureaux publics et partie par le dépôt d'armes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ce cas, ces améliorations pourraient se trouver comprises dans un autre crédit. Je vais essayer d'obtenir le renseignement demandé.

M. BLAIN : Quand l'honorable ministre se propose-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre, afin d'aider à l'avenir à la discussion qui devra avoir lieu sur ces dépôts d'armes, le rapport que l'on a demandé au ministère relativement à ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lundi.

M. FOWLER : Avant que cet item soit adopté, je tiens à ce qu'il soit bien compris que ce rapport devra être déposé et que l'on devra me fournir l'occasion de discuter cette question sous n'importe quel item des crédits de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je promets de fournir à l'honorable député l'occasion qu'il demande, quand le rapport sera déposé ou lors de la discussion de n'importe quel autre item des crédits.

M. BORDEN (Haldimand et Monck): L'honorable ministre a laissé entendre que l'on était en frais de construire plusieurs dépôts d'armes. Il conviendrait peut-être qu'il nous dirait d'une manière générale où se trouvent situés ces dépôts, et les montants dépensés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais indiquer les noms des endroits où le dernier crédit a été dépensé. Je ne parlerai pas des endroits où des sommes moindre que $100 ont été dépensées. Baddeck, N.-E., $1,398; une somme peu importante pour la salle d'exercice de Halifax ; Middleton, N.-E., $5,410 ; Sussex, N.-B., $2,176 ; Woodstock, N.-B., $780 ; Brockville, Ont., $3,150; une somme peu élevée pour le dépôt d'armes de Brantford, Ont.; Saint-Thomas, Ont., $496; une somme peu élevée à Windsor. Il y a à part cela, les nouveaux dépôts d'armes à Kaslo, C.A., $3,504; Kamloops, $6,604 ; Nelson, $7,763 ; Revelstoke, $6,439, formant un total de $37,126.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Travaux publics voudrait-il nous faire connaître la véritable situation de ces surveillants des travaux qui paraissent occuper des positions permanentes, sans cependant former régulièrement partie du service public. Le chef de la gauche a demandé, il y a un

instant, s'ils étaient des employés permanents. Je constante que quelques-uns d'entre eux sont employés dans le service extérieur, tandis que d'autres demeurent à Ottawa, mais leurs noms ne figurent pas dans la liste du service civil. Nous devrions savoir quelle est la véritable position qu'ils occupent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est dans son droit. S'ils ne sont pas reconnus comme employés permanents en vertu de l'Acte du service civil, ils le sont par les ministères. La plupart d'entre eux occupent leurs positions depuis bien longtemps. Tous ne sont même pas nommés en vertu d'arrêtés du conseil ; mais dans les ministères on les considère comme étant des employés permanents, et quelques-uns sont des représentants responsables du ministère dans les différentes provinces. C'est dans ce sens que je me suis servi des mots " employés permanents "; mais, d'après les dispositions de l'Acte du service civil ils ne peuvent être considérés comme tels.

M. CLANCY : S'il y avait moyen d'assigner aux employés de cette catégorie une place à part dans la liste du service civil, où l'on pourrait trouver leurs noms quand on en a besoin, cela serait très commode. Je veux bien croire que l'honorable ministre ne s'est pas départi de la ligne de conduite suivie sous ce rapport par un gouvernement précédent, mais cela n'est pas une raison suffisante pour laisser subsister un pareil état de choses. L'honorable ministre comprend comme nous tout ce qu'offre d'inconvénients le fait de trouver, dans le rapport de l'auditeur général, certains montants payés à ces fonctionnaires, quand il n'est pas question d'eux dans la liste du service civil ; nous ne savons où les trouver et il nous est impossible de nous rendre compte de la position qu'ils occupent. Il devrait y avoir un titre spécial sous lequel on entrerait les noms de toutes les personnes qui occupent des positions permanentes dans les ministères, que ce soit dans le service intérieur ou extérieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prends note des remarques de l'honorable député, et je vais voir s'il y a moyen de mettre son conseil en pratique. Quand les rapports seront déposés sur le bureau de la Chambre, je serai en mesure de faire connaître les noms de ces employés, la date de leur nomination et le chiffre de leurs appointements.

M. BENNETT : Je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre sur l'édifice qui sert de dépôt d'armes à Orillia. Cet édifice est dans un tel état de délabrement que l'on oblige les soldats de deux compagnies de miliciens, qui ont leurs quartiers dans cette ville, de laisser leurs fusils dans le dépôt d'armes de Barrie, ville située à une assez longue distance d'Orillia. La conséquence d'un pareil état de choses, c'est que ces miliciens perdent le goût du métier des armes, et ce qui se passe à Orillia, sous ce rapport, doit aussi exister dans tout le pays. Il me semble que l'on devrait pouvoir trouver moyen de construire des dépôts d'armes qui, tout en coûtant peut-être un peu moins cher, répondraient mieux aux besoins de ceux qui sont appelés à s'en servir dans les différentes villes et en particulier dans la ville d'Orillia, où deux compagnies de miliciens ont leurs quartiers. Je prie l'honorable ministre de prendre en sérieuse considération la question de la construction, dans la ville d'Orillia, d'un édifice suffisamment grand pour suffire aux besoins de la milice locale et dans lequel ces soldats pourraient serrer toutes leurs armes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà songé à la chose. Comme je l'ai fait remarquer dans une circonstance antérieure, c'est un vrai déshonneur pour le pays de voir que l'on n'ait pas encore songé à prendre des mesures plus efficaces pour protéger convenablement les fusils des compagnies de milice. Je crois que l'on devrait construire des édifices un peu moins dispendieux aux différents quartiers-généraux, des édifices qui répondraient à tous les besoins, sans coûter trop cher. On pourrait se servir d'édifices qui tout en étant un peu moins grands, le seraient cependant encore assez pour recevoir les fusils et autres effets militaires.

M. BENNETT : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur l'édifice qui sert de salle d'armes à Orillia. Il y a dans cette ville deux compagnies de miliciens, et je vois par un journal publié à cet endroit, que cet édifice est dans un tel état de détérioration qu'on ne permet pas aux soldats d'y laisser leurs armes.

Les nouveaux fusils ont été distribués il y a déjà quelque temps, mais ils sont tous emmagasinés à Barrie où ils semblent être condamnés à demeurer. Ces fusils seront d'une grande utilité tant qu'ils seront sous clef à Barrie, et pendant ce temps-là nos soldats pourront s'exercer au tir en se servant de sarbacanes, qui seront très utiles en temps de guerre. Il est tout probable que les miliciens paraderont le 24 mai avec des lattes et des couteaux à beurre attachés au bout en guise de baïonnettes.

M. BORDEN (Halifax) : Combien devra coûter le dépôt d'armes que l'honorable ministre nous a dit avoir l'intention de construire à Middleton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé jusqu'à présent $5,501.74, et l'édifice une fois terminé devra coûter environ $8,400.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on éprouvé certaines difficultés au sujet de la construction ou de l'enlèvement de l'édifice ? Il a été question de quelque chose de cette nature dans les journaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut-il dire qu'il y a eu certaines difficultés au sujet de la démolition de l'édifice ?

M. BORDEN (Halifax) : Ces difficultés auraient eu lieu au sujet du terrain ou de la démolition de la bâtisse. Existe-t-il une correspondance à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je me rappelle bien, je crois que la personne de qui nous avions acheté le terrain se plaignait de ne pas avoir été payée, bien que l'édifice fut construit. Cet homme voulait obtenir à tout prix un montant plus élevé. C'est le ministère de la Justice qui était responsable du retard.

M. CLARKE : Cet homme croyait qu'on ne lui rendait pas justice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La question est maintenant réglée à la satisfaction des intéressés. Le retard apporté au paiement de la somme due provient de l'impossibilité dans laquelle nous nous sommes trouvés d'obtenir plus tôt le certificat du ministère de la Justice permettant l'émission du chèque.

M. BORDEN (Halifax) : L'édifice est-il en bois ou en briques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En bois.

M. PORTER : Je remarque que ce crédit de $37,126 ne contient aucune somme pour la construction d'un dépôt d'armes à Belleville. L'honorable ministre voudrait-il me dire si le gouvernement a l'intention de placer un montant à cet effet dans le budget supplémentaire ?

L'honorable ministre n'est pas sans avoir appris que la salle d'exercice ou le dépôt d'armes de Belleville, construit depuis bien longtemps et servant de quartiers-généraux au 15e bataillon, étant devenu dangereux, fut démoli, le bataillon étant laissé sous l'impression qu'une nouvelle salle d'exercices serait construite dans le cours de la présente année. Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de demander un crédit pour cet objet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait erreur quand il indique ce montant de $37,126 comme représentant les dépenses de l'année. Une demande a été adressée au ministère, mais il m'est absolument impossible de dire s'il y aura ou non un crédit à cette fin dans le budget supplémentaire. Pour ma part, connaissant la valeur du 15e bataillon et l'excellent esprit militaire qui règne dans la ville de Belleville, je verrais avec plaisir mes collègues et la Chambre voter un crédit suffisant pour y construire une salle d'armes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. Porter) est dans l'erreur quand il prétend que certaines promesses ont été faites lors de la démolition de l'ancienne salle d'exercices. Cette démolition a eu lieu sur l'ordre des architectes, qui avaient condamné l'édifice comme étant dans un état dangereux. Le gouvernement est à étudier la question de la construction d'une nouvelle salle d'exercices à cet endroit. Je n'hésite pas à dire que, pour ma part, en ma qualité de ministre de la Milice, je suis d'avis que l'on devrait construire un nouvel édifice, et je conseillerai certainement au ministre des Travaux publics de mettre ce projet à exécution, dès que la chose sera possible.

M. TAYLOR : Comme le ministre de la Milice est à son siège, je me permettrai d'attirer son attention sur l'état de choses qui existe à Gananoque. Cette ville possédait une salle d'exercices et un dépôt d'armes qui ont été démolis sans avoir été condamnés. On a acheté un nouvel emplacement, et nous espérions voir s'y élever bien tôt une nouvelle salle d'exercices et un dépôt d'armes. Cela avait lieu il y a quatre ou cinq ans passés, mais depuis cette époque, tout est resté dans le même état. On a loué un entrepôt pour recevoir le matériel de la batterie et les armes, et ils sont encore dans cet édifice. J'espère que le budget supplémentaire contiendra un crédit qui permettra au gouvernement de remplir la promesse qu'il a faite en démolissant l'ancienne salle d'exercice et en achetant un emplacement, c'est-à-dire qu'il construira un nouvel édifice pour remiser notre batterie et nos fusils, qui sont actuellement déposés dans un entrepôt situé au milieu d'un clos de bois, près de la voie ferrée.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a deux ou trois ans passés, on s'est adressé à moi pour essayer d'obtenir un peu d'aide du gouvernement dans le but de construire une salle d'exercices dans la partie-est lu comté d'Halifax. Le montant demandé était peu élevé. On a créé ou on est sur le point de recruter quelques compagnies de miliciens dans cette partie de mon comté. Il doit y avoir environ 25,000 âmes qui demeurent à l'est de Halifax. L'endroit dont je veux parler plus particulièrement est la vallée de Musquodoboit. Je crois que l'on pourrait accorder quelque considération à cette demande si, comme je le pense, il est devenu nécessaire de trouver un endroit pour placer les armes des miliciens qui demeurent à cet endroit. Le dépôt d'armes que l'on construit à Middleton est sans doute destiné à servir à tout le comté d'Annapolis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il est destiné au 69e bataillon.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle partie de ce bataillon se trouve à Annapolis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Une partie se trouve à Annapolis et le reste à Lunenburg.

M. BORDEN (Halifax) : La population d'Annapolis est un peu plus nombreuse que la population du district que je viens de mentionner, mais bien peu, et je remarque que l'on a l'intention de dépenser $8,000 à Middleton. Or, Middleton est une petite ville qui compte à peine un millier d'âmes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A peu près cela.

M. BORDEN (Halifax) : Le depôt d'armes est destiné non seulement à la ville de Middleton, mais à tout le district. Je crois que le gouvernement serait justifiable de faire droit à la demande de la population du district de Musquodoboit. J'ignore si l'honorable ministre se rappelle les demandes que lui ont adressées à ce sujet certaines personnes de ce village. Je crois qu'il devra trouver certaines correspondances dans son ministère se rapportant à cette question, et je le prie d'y accorder toute son attention, car je considère qu'il est bon d'encourager cet esprit militaire dans les districts ruraux. Je suis bien convaincu que les compagnies de miliciens qui seront organisées dans la vallée de Musquodoboit feront honneur à la milice canadienne.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne me rappelle pas avoir reçu de lettre dans le sens indiqué par l'honorable député, et j'ignore également s'il existe quelque corps militaire dans cette partie du pays, à moins qu'il appartienne au 78e régiment, qui se recrute partie dans le comté de Truro et partie dans le comté de Pictou. La ville de Halifax possède deux bataillons, le 63e et le 66e.

M. BORDEN (Halifax) : Et l'artillerie de garnison d'Halifax.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En effet. Mais ce sont tous des corps urbains. Maintenant que l'on a attiré mon attention sur la question, je vais l'étudier, et je suis bien disposé à accorder, autant que possible, des quartiers généraux convenables aux différents corps de milice.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois me rappeler qu'il y avait autrefois une petite salle d'exercices à Middle-Musquodoboit, dont l'entretien fut tellement négligé que l'on dût l'abandonner. La réclamation dont je parle avait pour but de demander au gouvernement de dépenser une petite somme d'argent pour réparer convenablement cette salle, afin d'encourager le recrutement militaire dans ce district.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais m'occuper de la chose.

M. CLARKE : Comme j'étais absent quand l'honorable ministre a donné lecture de la liste des dépôts d'armes pour lesquels on avait l'intention de dépenser cet argent, je ne lui ai pas entendu dire combien il allait dépenser pour compléter les travaux du dépôt d'armes de Toronto. Je vois que le ministre de la Milice et de la Défense est à son siège, et je suis bien certain qu'avec son concours on placera un crédit suffisant dans le budget supplémentaire pour terminer ces travaux, si le montant nécessaire ne se trouve déjà compris dans cet item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant total de ce credit n'est que de $9,000, et on n'irait pas loin avec une pareille somme à Toronto. Il y aura un item qui permettra à l'honorable député de discuter cette question du dépôt d'armes de Toronto.

Etablissements agronomiques—Nouveaux édifices et réfections, améliorations, réparations, etc., $10,000.

M. SPROULE : Quels sont les nouveaux édifices que vous avez l'intention de construire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a l'intention de construite un nouveau pavillon d'horticulture à Ottawa, qui coûtera $2,500 ; à part cela, on fera des réparations à l'établissement agronomique de la Nouvelle-Ecosse, pour $600 ; une nouvelle grange à l'établissement agronomique de Brandon, $2,500 ; réparations aux édifices, $500 ; réparations à l'établissement d'Indian Head, $500 ; à celui d'Agassiz, $400; total, $10,000.

M. SPROULE : Ce doit être un agrandissement ou une annexe que vous devez avoir l'intention d'ajouter au pavillon actuel d'horticulture à Ottawa. Où se trouve situé ce pavillon sur la ferme expérimentale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il me soit possible d'indiquer exactement l'endroit. Il forme partie des constructions qui se trouvent sur la ferme. L'honorable député doit l'avoir vu.

M. SPROULE : Il y a un bâtiment dans lequel on cultive les plantes et les fleurs et ce doit être cette construction que l'on veut agrandir. L'honorable ministre demande $2,500 pour une grange neuve à Brandon. J'ai eu occasion de voir les bâtisses que nous possédons à cet endroit, et je les ai trouvées en assez bon état.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce travail est entrepris à la demande du ministère de l'Agriculture, qui le dit absolument nécessaire. L'architecte en chef de mon ministère ne sait pas personnellement dans quel état se trouvent ces bâtiments, mais, après les remarques de l'honorable député (M. Sproule), je vais prendre de nouveaux renseignements.

M. SPROULE : Je ne me plains pas de la dépense, si ces bâtiments sont nécessaires, et je suppose qu'ils le sont. J'ai quelqnefois songé qu'il devrait y avoir moyen de

faire preuve d'un peu plus de libéralité dans l'intérêt, non seulement des cultivateurs, mais de toutes les agriculteurs du pays. L'automne dernier, lorsque je suis passé à Brandon, je croyais avoir trouvé la grange en assez bon état.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je communiquerai à mon honorable ami le rapport du ministère de l'Agriculture sur cette question.

M. FOWLER : Le gouvernement a-t-il l'intention de faire de nouvelles constructions sur la ferme agronomique de Nappan ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas eu de demande à cet effet, cette année, de la part du ministère de l'Agriculture.

M. FOWLER : Ces travaux de réparation sont-ils faits par soumission ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toutes les réparations sont faites à la journée sous la surveillance des surveillants des travaux de la province.

M. SPROULE : Vous ne construiriez pas une nouvelle grange à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions seraient demanmandées s'il s'agissait de faire une nouvelle construction.

M. BLAIN : Est-il survenu quelque changement dans la ligne de conduite suivie jusqu'à présent par le ministère, dans la construction des édifices publics et dans l'exécution des travaux publics en général? Le prédécesseur de mon honorable ami prétendait qu'un grand nombre d'édifices devaient se construire à la journée, et j'aimerais à savoir si l'honorable ministre partage cette manière de voir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour le moment, la politique du gouvernement consiste à faire faire les travaux publics par soumissions et à accorder l'entreprise au plus bas soumissionnaire, quand il offre les garanties voulues.

Edifices publics, Ottawa, y compris la ventilation et l'éclairage—réparations, matériaux, mobilier, etc., $125,000.

M. BENNETT : Comme ce crédit est très élevé, l'honorable ministre a-t-il l'intention de fournir des détails à la Chambre, et de lui indiquer comment et à quoi l'argent a été employé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir de fournir tous les renseignements que je possède. Ce crédit comprend les réparations générales et les frais d'entretien des services du gaz, de la force motrice, de l'éclairage, du chauffage, de la ventilation, des privés et du feu. Les édifices qu'il faut ainsi entretenir sont les édifices du parlement. l'édifice de l'Est, celui de l'Ouest, l'édifice Langevin, celui de la cour Suprême, le musée géologique, le bureau de l'imprimerie, l'édifice des pêcheries et la Galerie Nationale des Beaux-Arts. Je suppose que mon honorable ami ne désire pas obtenir le détail des différents crédits affectés à chaque édifice en particulier?

M. BENNETT: L'honorable ministre pourrait peut-être nous dire quel montant on a dépensé pour l'entretien, combien on a payé pour les loyers ainsi que pour les autres services.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les renseignements que l'on m'a fournis ne sont pas subdivisés de la manière dont l'honorable député voudrait les obtenir. Cet ouvrage, comme mon honorable ami ne l'ignore pas, est généralement fait à la journée, par le personnel qui travaille sous la direction de l'architecte en chef et de l'ingénieur du ministère. Je puis lui dire quel montant on a payé en salaires, combien ont coûté les matériaux employés.

M. BENNETT : C'était plutôt des loyers dont je voulais parler.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item suivant traite des loyers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement paie entre $90,000 à $100,000 de gages, et environ $35,000 pour les matériaux, comprenant le bois de construction, la peinture, les huiles, les vitres et un peu d'ameublement. Une bonne partie des meubles sont faits dans nos propres ateliers par les menuisiers et autres ouvriers. Ce crédit comprend également les meubles achetés par les différents ministères.

M. FOWLER : Que fait-on des vieux meubles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que l'architecte en chef voit maintenant à ce qu'ils soient employés à en faire des nouveaux. Ordinairement, ils sont vendus à l'enchère.

M. FOWLER : Vous n'achetez pas de meubles, dites-vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en achetons quelques-uns. Les réparations sont faites en grande partie par nos propres ouvriers, et un bon nombre de tables et de pupitres sont aussi faits dans les ateliers du département.

M. BLAIN : Je remarque que l'on a apporté certains changements dans le mode d'éclairage de cette Chambre. L'honorable ministre pourrait peut-être nous dire combien cela a coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le changement de la lumière n'a rien coûté. Comme je l'ai dit hier, la compagnie électrique nous a demandé d'essayer

la lumière à arc à la place de la lumière incandescente. Je lui ai permis de faire l'expérience, et j'aimerais à savoir si la Chambre est satisfaite ou non du changement. Une chose certaine, c'est que la nouvelle lumière est bien plus naturelle et ressemble beaucoup plus à la lumière du jour que la première.

M. FOWLER : Quel changement a-t-on apporté au mode de ventilation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte dit qu'il n'y a pas eu de changement. Le système de ventilation est le même, mais on se sert du ventilateur d'une autre manière, l'air est introduit par le sommet.

M. FOWLER : Combien cela a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une bagatelle ; les travaux ont été exécutés par les ouvriers à l'emploi du ministère.

M. FOWLER : Cela a-t-il coûté $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte m'apprend que la dépense totale qu'entraînera la ventilation, cette année, y compris le coût des matériaux et les salaires, sera d'environ $1,500. Ces menus travaux sont exécutés par les ouvriers dans nos ateliers et ne sont pas l'objet de comptes distincts.

M. CLARKE : Comment se fait-il que l'éclairage de cette Chambre est bien meilleur dans un temps que dans un autre ? Avec le système dont vous faites l'essai, nous avons parfois une belle lumière douce et naturelle, et parfois une lumière terne. Si nous pouvions maintenir constamment la belle lumière que nous avons de temps à autre, ce serait une grande amélioration sur l'éclairage de l'an dernier et une très grande amélioration comparativement à l'éclairage des années précédentes. La lumière est-elle dans son mieux maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; en ce moment je puis lire facilement. A vrai dire, nous faisons encore l'essai de ce nouveau système ; peut-être fonctionnera-t-il mieux quand les lampes seront fixées à demeure. Cependant, nous attendrons encore quelque temps avant de l'adopter. Je crois que l'éclairage est meilleur BLICS : Oui ; en ce moment je puis lire faputation en éprouverait beaucoup d'aise.

M. BENNETT : Suit-on toujours la même pratique dans l'achat de ces accessoires et de ces meubles ? Autrement, il serait grand temps de pratiquer l'économie et de ne pas permettre à tous ceux qui veulent acheter ces articles de se procurer ce qui leur plaît mieux. Qui achète les accessoires et les meubles de bureau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre avec l'approbation du ministre.

M. BENNETT : Il serait bon d'examiner quelques-unes de ces entrées. En feuilletant le rapport de l'auditeur général, je découvre des dépenses étranges. A la page 126—V, je vois qu'à la dernière session la branche du recensement a jugé à propos d'acheter deux pharmacies portatives à raison de $6 chacune. Quel besoin peut-elle avoir de ces pharmacies portatives. S'il faut des boîtes à médicaments dans chaque ministère, mieux vaudrait en acheter un lot d'occasion et les obtenir bon marché.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item n'a pas de rapport avec les dépenses de mon ministère. Dans les comptes du ministère des Travaux publics, je ne trouve pas d'item semblable.

M. BENNETT : Que le ministre ouvre le rapport à la page V—126, il y verra que M. Valiquette a acheté, entre autres articles, deux pharmacies portatives à raison de $6 l'une. Cependant, si cette entrée ne se rapporte pas aux dépenses de son ministère, en voici une autre qui s'y rapporte. Je vois qu'on a acheté des cheveux gris pour un montant de $19.50. A-t-on acheté des cheveux gris parce qu'ils coûtaient moins cher que des cheveux roux ? On lit cette entrée à la page V—131.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce ne doit pas être le ministre qui était en quête de cheveux gris.

M. BENNETT : Je signalerai au ministre les dépenses de deux de ses collègues. Le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) semble y aller délicatement quand il s'agit des deniers publics, car lorsqu'il a besoin d'un pupitre au ministère, ce pupitre ne coûte que $40. Par contre, le ministre de la Milice a des goûts extravagants, car je vois à la page V—129 qu'il a acheté un pupitre—pour son propre usage, j'imagine, qui coûte $155. J'ai moi-même acheté un pupitre avec mes faibles ressources et j'ai cru qu'on pouvait s'en procurer un assez bon à raison de $40 à $50. J'en ai vu un de $100 et il m'a semblé fort désirable. Mais, je n'ai jamais vu de pupître de $155. Le ministre pourrait peut-être nous en décrire les beautés. Pourtant si le ministre de la Milice a été prodigue, un de ses collègues l'a été davantage, car je constate qu'il n'a pas payé moins de $165 pour un pupitre. La Chambre frémira en m'entendant nommer ce ministre prodigue. Ce n'est ni plus ni moins que le ministre du Travail et le directeur général des Postes. Il devrait expliquer à la Chambre et aux cultivateurs d'Ontario comment il a pu consacrer à l'achat d'un pupitre $165 des deniers publics provenant des goussets des cultivateurs. Avant l'adoption du crédit, je demande au directeur général des Postes de nous faire une peinture vivante de ce pupitre qu'il a acheté aux dépens du peuple canadien.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses délibérations à huit heures.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—M. Harty.

Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Joliette et du lac Manan.—M. Bazinet.

Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada.—M. Osler.

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario.—M. Osler.

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent.—M. Girard.

Bill (n° 57) concernant la Compagnie du Pont de la Grande-Ile de Niagara.—M. German.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du chemin de fer urbain d'Edmonton.—M. Davis.

Bill (n° 61) concernant la Corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (limitée).—M. McCarthy.

Bill (n° 62) concernant la Compagnie des Terres d'Ontario et de Qu'Appelle (limitée).—M. McCarthy.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie de chemin de fer de London à Port Stanley.—M. McGugan.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique.—M. McCarthy.

Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle sur la vie, du Canada.—M. Bruce.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'Ouest.—M. Taylor.

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest.—M. Scott.

Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana.—M. Scott.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DE L'OTTAWA.

M. SPROULE : Je propose que le bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Monk) soit voté en deuxième délibération.

M. BENNETT.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je demande que ce bill reste en suspens. La version française n'est pas imprimée.

M. l'ORATEUR : En suspens.

L'article de l'ordre du jour reste en suspens.

SUBSIDES.

En comité des subsides.

Edifices publics d'Ottawa, y compris les réparations, $125,000.

M. BENNETT : A la page 131—V du rapport de l'auditeur général, je trouve cette entrée : " Goldie et McCulloch, coffre-fort avec dessus en marbre, $185.57 ". Je n'ai pas encore eu le plaisir de voir un coffre-fort avec un dessus en marbre. Le ministre des Travaux publics aura-t-il la complaisance de nous expliquer la nécessité d'un dessus en marbre pour un coffre-fort ordinaire et de nous dire, s'il y a une différence sensible quant au prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas par devers moi les chiffres établissant la différence entre le prix d'un coffre-fort ayant un dessus en marbre et celui d'un coffre-fort dont le sommet est en fer. L'honorable député m'ayant signalé cet item, j'irai aux informations auprès des employés du ministère et je communiquerai à mon honorable ami les renseignements qu'il demande.

M. BENNETT : Il semble que cette prodigalité se rencontre dans tous les services de l'administration. Avant de voir cette entrée, il ne m'était jamais venu à l'idée qu'un dessus en marbre pût être nécessaire. Ce coffre-fort cadre bien avec le reste de l'ameublement dispendieux du ministère. Cette après-midi nous avons examiné les comptes de pupîtres ordinaires à couvercle articulé. Certains ministres, peu dépensiers, achètent un pupître à raison de $40 et $50, et l'expérience m'a appris qu'on peut en avoir un très beau à ces prix-là. Pourtant le ministre de la Milice (l'honorable M. Borden), si je m'en rapporte aux comptes publics, a consacré $155 à l'acquisition d'un pupitre et, afin de ne pas se laisser éclipser, le Directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock), en a acheté un de $165. J'imagine que c'était aussi un pupître à dessus articulé. Comme les députés de la droite, dans l'opposition, criaient du haut des toits que la dépense devait être raisonnable et sur le même pied absolument que la dépense d'un particulier, il conviendrait, il me semble, que le Directeur général des Postes prît la parole et donnât, au moins, une description de ce pupitre, car plusieurs députés, moi compris, n'auront peut-être pas l'occasion avant quelques années de contempler de chef-d'œuvre de l'ébénisterie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pendant la suspension de la séance

je suis allé aux informations auprès du sous-ministre relativement à ce meuble. Il m'a appris qu'il ne s'agit pas seulement d'un pupître, mais qu'il y a, en plus, des casiers pour les documents se rapportant au service de la malle. Une partie du meuble a la forme d'un pupître, mais c'est plus qu'un pupître, car il y a des tiroirs, des cartons et des casiers à l'usage des différents fonctionnaires du ministère, et d'autres pour les papiers se rapportant aux diverses nations avec lesquelles le Canada est en rapport, en ce qui a trait au service postal. Les papiers sont distribués dans les différents casiers et chaque employé du ministère a des clefs qui lui ouvrent cette partie du meuble où se trouvent les travaux qui le concernent particulièrement. C'est un meuble très compliqué, mais il permet aux employés d'épargner beaucoup de temps, car au lieu d'avoir un fonctionnaire pour remettre à chacune des branches du service les papiers et les documents dont elles ont à s'occuper, ceux-ci sont distribués dans ces casiers comme dans un bureau de poste et chaque employé a accès à son compartiment.

M. FOWLER : Je regrette l'absence du ministre de la Milice qui aurait pu nous expliquer un peu l'utilité du pupitre très cher qu'il a acheté pour son ministère. Peut-être apprendrions-nous qu'il est muni d'un assortiment complet d'accoutrements. Le pupître du directeur général des Postes est pourvu de compartiments pour les matières postales ; par conséquent, il y a lieu de supposer que le ministre de la Milice, qui le cède de peu à son collègue quant il s'agit des dépenses, a un pupître muni de costumes militaires. Je demanderai au directeur général des Postes si tous ces divers accoutrements sont nécessaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député se sert du mot 'accoutrement.' J'ignore s'il entend parler de mon collègue, le ministre de la Milice.

M. FOWLER : Oui ; j'ai cru que vous pouviez nous fournir des éclaircissements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas au courant de l'organisation du ministère de la Milice. Si l'honorable député entend parler de mon ministère, je crois avoir expliqué l'utilité de ces compartiments. Ils sont aussi utiles que les boîtes ou casiers dans un bureau de poste. Au lieu d'avoir des fonctionnaires pour remettre les documents, ceux-ci sont distribués dans ces casiers et les fonctionnaires munis de clefs peuvent aller les prendre. C'est un moyen ingénieux d'épargner du temps et de faciliter la besogne.

M. BLAIN : Où ce pupître a-t-il été fabriqué ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas en mesure de renseigner l'honorable député (M. Blain) sur ce point. Nous présentons une réquisition au ministère des Travaux publics qui nous procure ce que nous demandons.

M. FOWLER : Le directeur général des Postes veut-il nous dire si, grâce à ce meuble qui permet d'économiser le temps, il a pu se dispenser des services de quelque commis. Il a payé ce pupître très cher. A vrai dire, il serait excusable d'avoir acheté un meuble de ce prix-là, s'il a pu réaliser des économies sur le chapitre des appointements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que mon honorable ami parle sérieusement quand il me pose cette question.

M. BLAIN : Je vois que ce pupitre a été fabriqué par la compagnie Harris, Campbell & Boyden Furniture. Est-ce une maison canadienne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une maison d'Ottawa.

M. SPROULE : Je ferai observer que les prix de ces pupitres sont un peu élevés, bien que ces meubles puissent ne pas coûter trop cher. Le directeur général des Postes sait que des maîtres de poste sous sa dépendance, principalement dans les villages, se plaignent que leur traitement est bien médiocre. Je rappellerai aussi au ministre, qui s'occupe quelque peu d'agriculture, que s'il se rendait dans le comté de Grey ou dans le nord de celui d'York, les cultivateurs lui diraient que le prix payé pour un pupitre serait un bon acompte sur le prix d'une terre. Ils trouveraient que ces pupitres coûtent un peu cher.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai pris quelques renseignements relativement à l'achat de ces meubles. Il est bon de dire au comité que l'entrée faite dans le rapport de l'auditeur général est propre à induire en erreur. Ce qu'on appelle un pupitre est à proprement parler un bureau à l'usage du sous-ministre des Postes. Je me fais fort de dire que l'autre pupître du ministère de la Milice est destiné au sous-ministre et facilitera la besogne des employés du ministère. Ce n'est pas un pupitre dans le sens que nous donnons à ce mot—un de ces pupîtres à dessus articulé. Le député de Grey-est (M. Sproule) dit que nous en avons peut-être eu pour notre argent. Je crois qu'en voyant le pupitre du sous-ministre des Postes, il admettrait que ce pupitre est très commode et facilite beaucoup la besogne. Si l'on considère les dimensions des différents compartiments, leur utilité pour le classement des papiers et l'économie du temps, on verra que ces pupitres sont une acquisition précieuse pour le ministère.

M. SPROULE : Pendant l'examen de cet article du budget, je dirai que j'ai vu dans cet édifice, plusieurs pièces à l'usage de la députation qui me semblent meublées avec

trop de luxe. On y voit de beaux pupitres à dessus articulé et des meubles de bon goût et confortables, tandis, que, dans d'autres pièces à l'usage d'autres députés, il y a peu ou il n'y a point de commodités. Je suis relégué dans une chambre où nous sommes six ou sept députés. On y voit trois tables qui peuvent valoir $2.25 chacune ; nous ne pouvons rien mettre sous clef, si ce n'est dans les tiroirs de ces tables ; il n'y a pas même de tablettes. Il n'y a que trois lampes électriques et deux ou trois chaises pour sept députés. J'ai demandé à M. l'Orateur—dont je regrette l'absence, car on m'apprend qu'il est responsable de cet état de choses—de nous donner d'autres meubles, et il m'apprend que la parcimonie de l'administration l'empêche de se rendre à ma demande.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est un gouvernement économe.

M. SPROULE : Quand je vois l'ameublement luxueux des ministères et de certaines pièces de l'édifice—sans vouloir trouver à redire—il me semble qu'on pourrait nous traiter un peu mieux, bien que nous fassions partie de l'opposition. J'ai demandé à M. l'Orateur de nous fournir une petite armoire ou un autre meuble pour serrer nos papiers.

M. COWAN : C'est une glacière qu'il vous faut.

M. SPROULE : Quelle mouche pique l'honorable représentant d'Essex-sud (M. Cowan) ?

M. COWAN : Il vous faudrait une glacière.

M. SPROULE : Mon honorable ami se trouverait bien de prendre son conseil pour lui-même ; cela lui permettrait de conserver un peu de sang-froid.

Cela ne me paraît pas juste. Puisque nous sommes ici pour nous occuper des affaires publiques, on devrait nous donner plus de commodités que nous en avons.

M. COWAN : Vous y êtes pour longtemps. Vous devriez avoir plus de commodités.

M. SPROULE : Voilà un argument en ma faveur. Je m'adresse au ministre des Travaux publics, car son prédécesseur a toujours été obligeant envers nous. Je sais que ce dernier s'efforçait toujours de se rendre à nos demandes lorsque nous nous adressions à lui ; je sais également que son large et généreux successeur ne le cède en rien à l'ancien ministre. J'espère qu'il prendra note de mes paroles et qu'il tirera profit du présent débat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois réellement que les commodités fournies aux membres de la Chambre sont minces. On devrait fournir aux députés ces lampes et ces meubles dont a parlé l'honorable député (M. Sproule) afin de leur permettre de faire leur travail avec plus d'aise. Je sais combien il est avantageux pour celui qui a des lettres à écrire et d'autres travaux à faire, d'avoir un pupitre qu'il peut mettre sous clef afin de retrouver ses papiers en place à son retour. Si les meubles dont parle l'honorable député étaient demandés, je suis sûr que la Chambre permettrait volontiers au ministère de les fournir. J'approuve ce que l'honorable monsieur dit au sujet de l'opportunité d'accommoder les députés. Un ou deux députés seulement se sont adressés à moi, et je me suis fait un devoir de leur accorder ce qu'ils me demandaient. A bien dire, il y a une limite. Le montant du crédit est fixé ; cependant, il y a toujours une marge permettant de fournir ces menus articles chaque année. J'examinerai volontiers toutes les demandes qu'on m'adressera et je contribuerai de mon mieux à augmenter le confort des députés.

M. BELL : Que fait-on des meubles qui doivent s'accumuler dans les divers édifices? On semble faire chaque année des achats considérables et cependant les membres de l'opposition peuvent difficilement obtenir autre chose qu'une table ; de fait ils ne peuvent avoir ni armoire ni pupitre. J'imagine qu'on fait parfois la toilette de ces pièces; que fait-on des vieux meubles quand ils sont remplacés ? Les vend-t-on à l'enchère ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La plus grande partie des meubles nouveaux ont été achetés pour les nouveaux édifices, les nouvelles chambres qui ont été meublées pendant les deux ou trois dernières sessions. Il n'y a pas eu de vieux meubles à mettre de côté. La besogne dans les différents services a tellement augmenté qu'il a fallu louer d'autres édifices où quelques-uns des meubles ont été portés. Comme je le disais avant la suspension de la séance, quand une pièce est meublée de nouveau, s'il y a une vieille table, un pupitre ou quelque autre meuble hors d'usage, on les vend à l'enchère. Dernièrement, ainsi que je l'expliquais, le contremaître des menuisiers a fait transporter dans les ateliers quelques vieux meubles qu'il a fait réparer par les ouvriers qu'il commande. Mais la plupart des nouveaux achats servent à meubler les nouvelles pièces construites au cours des dernières vacances.

M. BENNETT : En feuilletant le rapport de l'auditeur général pour le dernier exercice, j'ai découvert des choses stupéfiantes. Si le public les connaissait il serait frappé d'étonnement en apprenant qu'il en coûte chaque jour de l'année $300, en moyenne, pour l'entretien de ces édifices.

En ouvrant le rapport à la page V—120, je vois qu'on a payé pendant le dernier exercice $60,536 aux ouvriers et aux charpentiers qui ont travaillé à ces édifices. Je tourne le feuillet et je constate qu'on a payé jusqu'à $8,220 aux contremaîtres. Plus loin, il est fait mention d'une équipe de mécani-

ciens qui a coûté $20,410. Il est étrange que l'entretien de ces édifices coûte $100,000 par année. Je n'ai pas les comptes d'il y a quelques années, mais je ne puis croire qu'ils soient aussi élevés que ceux-ci. Il est temps de rogner les dépenses. Quant aux meubles, il est évident pour celui qui s'y connaît un peu qu'un pupitre de $165 doit être un meuble des plus luxueux. Que découvre-t-on en feuilletant ces comptes? Des chaises qui coûtent $12 à $13 chacune. J'imagine que c'est encore la vieille histoire du parvenu. La même pratique semble prévaloir partout. Chaque page du rapport de l'auditeur général prouve que la prodigalité règne dans tous les services de l'administration. Ils ont mauvaise grâce à dépenser ainsi ceux qui pendant des années nous reprochaient sur tous les tons de menues dépenses insignifiantes qu'un homme qui se respecte rougirait de mentionner.

M. SPROULE : Une partie du crédit a-t-elle servi à meubler des bureaux ailleurs que dans les édifices parlementaire? Je crois que le gouvernement loue plusieurs bâtisses à Ottawa; se sert-on de ces fonds pour les meubler?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand le gouvernement loue un édifice et qu'il faut procurer des meubles aux employés, le ministère des Travaux publics doit voir à fournir ces meubles à même ce crédit.

M. SPROULE : Quelle partie du crédit a été ainsi employée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit couvre le coût des réparations exécutées par nos propres ouvriers.

M. FOWLER : Je vois à la page V—131 l'entrée suivante: "La Compagnie W. C. Edwards (limitée), fond en noyer noir d'une bibliothèque, $50." Le ministre veut-il nous dire ce qu'a coûté le devant de cette bibliothèque?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre croit qu'il y a une faute d'impression. Il s'agit probablement d'une bibliothèque en noyer noir.

M. BELL : Comment se procure-t-on ces articles? Les achète-t-on au fur et à mesure qu'ils sont requis ou s'efforce-t-on de se les procurer tous ensemble, en demandant des soumissions?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfois, quand il y a beaucoup de choses à acheter, on demande des soumissions, mais, règle générale, le département de l'architecte les achète des divers fabricants ou marchands.

M. BELL : S'informe-t-on des prix?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : On semble avoir acheté un grand nombre de pupitres et de chaises pour les différents ministères. Voici un compte de carafes et de grands verres et mêmes de coton absorbant qui, il y a quelques années, aurait servi de thème aux discours de nos amis de la droite.

M. SPROULE : Depuis qu'il y a une buvette au restaurant, maintenant qu'on ne souffre plus mot de la question de la tempérance et que le plébiscite est enterré, il faut nous attendre qu'on garnira la buvette. Pendant quelques années nous avons été débarrassés de ces comptes, mais j'imagine qu'il faut s'attendre à les voir reparaître.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il doit y avoir erreur ; il doit s'agir d'une carafe à eau.

M. BENNETT : A la page B—135 du rapport de l'auditeur général, il y a une entrée: "paire de béquilles avec bouts ferrés." Quel ministre a eu les béquilles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'un des charpentiers s'est grièvement blessé et le ministère a cru devoir faire quelque chose pour lui, et lui a fourni différents articles, entre autres des béquilles.

M. BENNETT : Avant six heures, le ministre a promis de nous expliquer l'item de "$19.50 pour des cheveux gris." Le ministre est-il allé aux renseignements depuis la suspension de la séance ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami devra m'en croire quand je lui dirai que ces cheveux n'étaient pas destinés au ministre des Travaux publics, mais plutôt à quelque autre membre du cabinet.

M. BENNETT : J'admets que c'était pour certains ministres chauves.

M. CLARE : Chaque année, nous remarquons des comptes très élevés pour des pupitres, des meubles de bureau, de la papeterie, et le reste. Je n'entends pas dire qu'il manque aucun de ces pupitre ; néanmoins il devra y avoir un moyen de retracer tous les articles que les ministères achètent. Fait-on, chaque année, l'inventaire des meubles et autres effets appartenant à l'Etat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On conserve régulièrement une liste de tout ce que nous achetons de temps à autre ; quand un article est vendu, ce qui arrive rarement, on l'indique sur cette liste.

M. CLARE : Fait-on, chaque année, l'inventaire des articles qui appartiennent à l'Etat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas d'usage, je crois, de faire un inventaire annuel, mais nos livres indiquent depuis plusieurs années quand et pour qui un article a été acheté, etc.

M. CLARE : Depuis cinq ans, nous avons acheté une foule d'objets, et il devrait y

avoir un moyen de les retracer et de savoir si nous les avons encore.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes constamment à aménager de nouveaux édifices, vu que les affaires du pays augmentent sans cesse. Il peut se trouver ici et là un petit crédit destiné à remplacer des meubles usés. Mais, dans le plus grand nombre de cas, il s'agit de meubles nouveaux pour garnir des bureaux, car le personnel augmente constamment, en raison de l'augmentation des affaires du pays.

M. BROCK : Les affaires du pays augmentent certainement très rapidement, et il faut naturellement agrandir les bureaux et les meubler. Nos dépenses, sous ce rapport, étaient de quelques milliers de dollars il y a quelques années, et aujourd'hui elles sont de quelques centaines de milliers de dollars. Il serait donc bon de faire l'inventaire des meubles et de l'énorme quantité de papeterie que le gouvernement est obligé de garder en magasin. Nous dépensons tous les ans pour des milliers et des milliers de dollars de papeterie. Un marchand ordinaire tiendrait un compte exact, non seulement de son assortiment, mais aussi de ses meubles et autres propriétés, et pourquoi le gouvernement n'agit-il pas de la même manière ? Cela nécessiterait un certain travail, mais serait une garantie pour le public et ce serait une consolation pour les fonctionnaires honnêtes de savoir qu'ils ont encore dans leur bureau, à la fin de l'année, les meubles qui s'y trouvaient au commencement. Le ministre devrait établir une comptabilité qui indiquerait quels sont les meubles et la papeterie que le gouvernement a en mains.

J'ignore d'où viennent toutes les jolies choses de fantaisie que l'on distribue aux députés chaque année. Voilà une dépense dont on pourrait peut-être se dispenser. Je ne veux pas en faire un reproche à qui que ce soit, car, les ayant moi-même reçues et acceptées, il me siérait mal de critiquer, mais cette largesse doit coûter plusieurs milliers de dollars tous les ans, et on pourrait peut-être la discontinuer. Je répète qu'il serait bon de tenir un inventaire fidèle des quantités achetées, des quantités écoulées et des quantités en magasin à la fin de chaque année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le conseil de l'honorable député est excellent, mais je crois que dans chaque département il y a un fonctionnaire préposé à la garde et à la distribution de la papeterie. Au ministère des Travaux publics, je ne puis pas avoir un crayon sans m'adresser à ce fonctionnaire. On admettra qu'il n'est pas possible de faire une estimation exacte de ce que coûtera l'entretien, l'aménagement et le fonctionnement des édifices et bureaux que nous avons à Ottawa. On a raison d'exiger, cependant, que le gouvernement en ait pour son argent ; si certains achats sont inutiles, ou si les prix payés sont exagérés, je serais heureux qu'on me signalât ces cas. Je n'ai pas encore assez d'expérience pour savoir si le mode adopté est aussi parfait qu'il pourrait l'être ; mais je puis dire qu'il n'y a rien d'extraordinaire dans le crédit actuel, car je constate, en consultant les budgets des années précédentes—surtout celui de 1879—que l'on votait beaucoup plus d'argent alors qu'à présent pour ces mêmes dépenses. Quoiqu'il en soit, j'étudierai la question et je verrai à ce qu'il y ait une comptabilité qui nous permettra de nous rendre compte des achats et d'éviter les gaspillages. De cette manière, nous n'achèterons que les articles nécessaires à des prix raisonnables. Mon honorable ami n'ignore pas qu'un article à bon marché n'est pas toujours le plus économique pour une institution permanente et qu'il faut aussi tenir compte des services qu'il peut rendre.

M. BROCK : Le gouvernement fait-il assurer ses meubles?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les meubles d'aucun ministère ne sont assurés. Le gouvernement s'assure lui-même dans tous les départements, excepté quand il s'agit d'un travail spécial donné à l'entreprise, mais quand ce travail est terminé et accepté, le gouvernement l'assure lui-même.

M. BROCK : Si vous assurez vos meubles, vous devez en faire l'inventaire, car, en cas d'incendie, vous n'auriez rien pour déterminer la valeur de votre réclamation.

M. FOWLER : Comme le ministre de la Milice et de la Défense est maintenant à son siège, il pourra peut-être nous donner des explications au sujet du bureau si coûteux qu'il a acheté.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner cette affaire et je ne savais même pas avoir fait l'acquisition d'un bureau de cette nature. Je ne doute pas qu'une demande a dû être adressée au ministre des Travaux publics et que ce dernier, vu l'importance du ministère de la Milice et de la somme de travail qui s'y fait, s'est cru justifiable d'acheter un bureau en rapport avec l'importance de ce département. C'est la première nouvelle que j'ai du prix de ce bureau et je ne suis pas même en état d'en donner la description exacte. C'est une combinaison de table et bureau et un très joli meuble. Si mes amis de l'opposition, ou tout autre, veulent venir me rendre visite, je me ferai un plaisir de le leur montrer. C'est la seule explication que je puisse donner dans le moment.

M. FOWLER : Ainsi, il nous faut juger de l'importance d'un département par la splendeur de son ameublement.

D'après cette moyenne, le ministère de l'Agriculture est bien mesquin, parce que le pupitre du fonctionnaire en chef ne coûte

que $35 ou $40. Si l'honorable monsieur Fisher était de retour de son voyage au Japon, il ne serait pas flatté d'entendre les raisons invoquées par l'honorable ministre de la Milice, pour expliquer pourquoi le pupître de ce dernier coûte plus cher et est plus somptueux que celui du ministre de l'Agriculture. Ce n'est pas, je suppose, l'honneur que le gouvernement impérial a conféré dernièrement au directeur général des Postes et au ministre de la Milice, qui a obligé ces derniers à relever le ton de leurs ministères respectifs.

Une VOIX : Il fallait donner du lustre à ces derniers.

M. FOWLER : Je suis heureux, toutefois, d'avoir pu obtenir une explication quelconque du ministre de la Milice.

M. BENNETT : Je remarque que le secrétaire d'Etat semble se complaire au milieu de meubles somptueux ; en effet, quand il s'étend les pieds sur le parquet, ceux-ci reposent sur un tapis qui coûte $45. Me serait-il permis de demander si le secrétaire d'Etat a manifesté, dernièrement, l'intention de se livrer à d'autres extravagances, en voulant s'acheter d'autres meubles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai reçu aucune demande de ce genre, et je crois que le secrétaire d'Etat doit avoir tout ce qu'il lui faut maintenant.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nécessité réelle de dépenser une somme aussi énorme pour payer le travail des ouvriers ? $90,000 me semblent un montant bien considérable pour être consacré à des réparations d'entretien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nombre des édifices dont nous devons avoir soin est très considérable. Il y a les pièces du Sénat, de la Chambre des communes, le bureau du secrétaire du gouverneur général, celui du Conseil privé, celui de l'auditeur général, les bureaux des ministères des Finances, du secrétariat d'Etat, de l'Intérieur, de la Milice, des Douanes, du Commerce, du Revenu de l'intérieur, des Travaux publics, des Chemins de fer et Canaux, de l'Agriculture, des Postes, du département des Affaires des Sauvages, la bibliothèque du parlement et les appartements de la Cour Suprême et de la Cour de l'Echiquier. Ce n'est pas une mince affaire à surveiller. Je ne suis pas prêt à dire qu'on n'emploie pas plus d'ouvriers qu'il n'en faudrait, en vérité. Nous avons un certain nombre d'ouvriers engagés à l'année ; cependant, dans certaines circonstances, nous sommes obligés de retenir, pour un certain temps, les services d'autres personnes. Les fonctionnaires qui dirigent ces hommes sont tous sous la surveillance de l'architecte en chef, en qui nous avons tous la plus grande confiance. Je suis certain que si ce fonctionnaire apprenait qu'on emploie plus d'hommes qu'il n'en faut, il rapporterait immédiatement le fait au ministère.

M. SPROULE : Quel est le nombre de ces employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ cent hommes sont à l'emploi du ministère à Ottawa durant toute l'année.

M. SPROULE : Et à propos de l'éclairage, j'ai remarqué qu'à plusieurs reprises, depuis le commencement de la session, la lumière qu'on nous a fournie laissait beaucoup à désirer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi que je le disais avant la suspension de la séance, la compagnie électrique nous a demandé la permission de faire un essai de la lumière à arc, au lieu de se servir de la lumière à incandescence. Nous lui avons accordé ce privilège. Cet essai ne coûtera rien au pays. Nous avons appelé l'attention de la compagnie sur le fait que l'éclairage laissait à désirer, à certains moments ; cependant, depuis ces jours derniers, la lumière est très bonne. Il ne s'agit que d'une expérience, et la grande majorité des députés croit que c'est là une amélioration.

M. SPROULE : Quel est le coût de la lumière électrique dans cet édifice ? Il y a quelques années, nous avons discuté longuement cette question, mais comme le matériel nécessaire n'était pas encore installé, nous n'avons pu nous procurer de renseignements certains.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix que nous payons est de $2 par année, pour une lumière de seize chandelles.

M. SPROULE : C'est un prix très élevé, surtout lorsqu'il s'agit de plusieurs lumières. Dans un grand nombre de nos villages, nous payons bien moins cher et nous n'avons pas un aussi grand nombre de lumières.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais m'informer de la chose, et voir s'il n'y a pas moyen d'opérer certaines réductions. Le prix ordinaire est de $4 par lumière, mais nous avons conclu un arrangement avec la compagnie pour ne payer que $2 pour un nombre déterminé de lumières.

M. SPROULE : On pourrait obtenir l'électricité à $3 par lumière. Dans mon village, nous ne payons que $2.25.

M. FRASER : Dans la ville que j'habite, le prix n'est pas aussi minime, nous payons environ $50 par année pour huit lumières.

M. BUREAU : Il faut payer $3.75 par lumière, par année, à Trois-Rivières, où cependant, le pouvoir hydraulique ne fait pas défaut, loin de là.

M. SPROULE : Dans mon village, on paie $25 par année pour huit lumières de seize chandelles chacune. A d'autres endroits, les prix sont moins élevés, et l'électricité est

fournie au moyen de la vapeur une partie du temps. Dans la partie du pays où je demeure, je pourrais citer nombre de villes où l'on ne paie pas même $3 par lumière électrique.

M. PARMELEE : Pour un service ininterrompu ?

M. SPROULE : Non, mais on a cette lumière jusqu'à minuit, et de 5 heures et 30 minutes du matin jusqu'au jour. Mais il y a une compagnie rivale qui offre pour le même prix un service continu toute la nuit.

M. FRASER : D'ordinaire, dans les petites villes, on paie suivant la quantité indiquée par l'électromètre.

M. SPROULE : Nous payons un prix fixe et nous n'avons pas d'électromètre. L'honorable ministre veut-il nous dire ce qu'il se propose de faire pour améliorer le système de ventilation de cette salle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux coûteront environ $1,500. Il n'y a pas de changement dans le système, mais nous avons installé des appareils pour pomper l'air du dehors ; c'est là je crois une amélioration.

M. SPROULE : Dans certaines pièces de cet édifice, on se sert quelquefois de gaz et d'électricité. Est-ce la même compagnie qui fournit ces deux lumières ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce sont des compagnies distinctes.

Loyers—Edifices publics du Canada, $33,500.

M. SPROULE : Ce montant représente-t-il le loyer des édifices occupées par l'Etat, dans les différentes parties du pays ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons $44,500 pour le loyer de tous ces édifices. Je crois que la ville d'Ottawa reçoit pour sa part, au delà de $30,000. En effet, en parcourant les différents item de ce crédit, je suis convaincu que nous payons plus que cette somme à Ottawa. Je devrai demander un nouveau crédit dans les estimations supplémentaires. L'item actuel est de $33,500, mais il nous faudra $44,500 pour payer les loyers des différents ministères.

M. CLARKE: Les ministres ont annoncé, il n'y a pas bien longtemps, qu'ils avaient l'intention de construire un nouvel édifice public à Ottawa. Il serait de bonne politique de se procurer le terrain nécessaire et d'y construire un bâtiment convenable. De cette façon, le gouvernement réaliserait une épargne considérable, n'étant plus obligé de payer, chaque année, des loyers aussi énorme. L'honorable ministre a-t-il quelque déclaration à faire au sujet de la construction d'un nouvel édifice devant servir aux différents ministères?

M. SPROULE.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas à l'heure actuelle. Je partage complètement l'opinion de l'honorable député (M. Clarke). Non seulement nous épargnerions de l'argent, en construisant les bâtiments en question, mais encore nous aurions plus d'avantage pour administrer les affaires publiques. Il n'y a pas bien longtemps que je suis à la tête du ministère des Travaux publics et j'ai eu beaucoup à faire depuis lors. Toutefois, j'espère que, avant la fin de la session, grâce à l'aide des fonctionnaires qui sont sous mes ordres, je pourrai préparer un projet que je proposerai à la Chambre, et dont l'exécution fera disparaître les difficultés auxquelles nous sommes en butte à l'heure qu'il est.

M. CLARE : J'espère que le ministre des Travaux publics persévèrera dans cette résolution et qu'il soumettra à la Chambre le projet en question. Depuis trois ans, toutes les fois que ce sujet est revenu devant nous, nous avons toujours obtenu la même réponse; on nous disait que cette question serait étudiée avec soin.

En parcourant cette liste, je constate que le loyer du bâtiment servant au commissaire du recensement et au personnel sous ses ordres, devait nous coûter $3,000, d'après la déclaration de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Quelques jours plus tard, ce dernier soumettait le budget de son ministère, mais par un procédé mystérieux, on avait doublé le prix du loyer de $3,000, il se trouvait porté à $6,000. L'ex-ministre reprocha à son assistant de ne pas avoir corrigé sa première déclaration. En poursuivant mon examen, je découvre que ce loyer est maintenant de $6,500, soit une augmentation de $500. Il y a encore d'autres détails singuliers se rapportant à ces loyers. Ainsi, par exemple, voici un item de $2,000 qu'on a payé aux Delles Thistle pour deux années de loyer. Je ne puis comprendre comment on peut porter à cet item un loyer de deux ans. Dans plusieurs cas, le même fait se reproduit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit du loyer d'un bâtiment dont le ministère de l'Intérieur avait absolument besoin. Il y avait urgence.

M. BENNETT : Relativement à l'édifice mis à la disposition du commissaire du recensement et du personnel sous ses ordres, je voudrais demander au ministre des Travaux publics si, vu le fait que le ministère ne paie pas seulement $6,500 de loyer par année, mais que, l'année dernière, il a dépensé au delà de $10,000 pour réparer ce bâtiment, ces $10,000 seront déduits du montant du loyer, ou si l'on fait quelque arrangement à l'effet que cette somme doit nous être remise en tout ou en partie. C'est un fait presque incroyable que le gouvernement, tout en payant ce loyer énorme, car si on en capitalisait le coût, il représenterait la somme de $130,000, puisse dépenser environ $10,000 en réparations et en améliorations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans l'arrangement intervenu, on ne tient pas compte de ces travaux.

M. BENNETT: L'honorable ministre peut-il me dire si le gouvernement va se servir de ce bâtiment longtemps encore ? Quelle est la durée du bail ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que le ministère peut résilier ce bail à la fin de chaque année.

M. BENNETT : Et le propriétaire jouit du même privilège ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'informe qu'il lui faudra relire le bail pour être certain des conditions de cet écrit. Mais il est persuadé que le ministère peut, à la fin de chaque année, résilier ce contrat.

M. BENNETT: N'est-il pas étrange d'avoir à constater que le ministère administre les affaires de cette façon et d'après ce principe ? En premier lieu, on paie un loyer énorme, puis on dépense en réparations de toutes sortes au delà de $9,000. Si je comprends bien les différents item de ce crédit, et je crois ne pas me tromper, je constate que le département a installé un système de chauffage à eau chaude ou à vapeur—lequel des deux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A eau chaude.

M. BENNETT : Le ministre peut-il me dire s'il se propose de faire d'autres réparations à cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là notre intention. Cependant, si d'autres travaux devenaient nécessaires pendant que nous occuperons ce bâtiment, nous devrons les exécuter.

M. BENNETT : A-t-on fait des réparations à l'édifice Thistle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. LENNOX : Alors pourquoi le loyer a-t-il augmenté de $6,000 à $6,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire que le montant du loyer, d'après le bail, est de $6,500.

M. CLARE : Lorsqu'on a installé ce système à eau chaude, dont on a parlé, a-t-il été entendu que, à la fin de l'occupation de cet édifice par le gouvernement, ce dernier pourrait enlever cet appareil de chauffage ? Evidemment, on ne doit pas avoir l'intention de faire aux propriétaires cadeau d'un système de chauffage à eau chaude, en outre du loyer énorme qu'on paie à ces messieurs. Je ne puis comprendre qu'au point de vue des affaires, on contracte un arrangement semblable. On a dû s'arranger de façon à faire enlever cet appareil de chauffage à l'expiration du bail. Les calorifères qui ont déjà servi sont aussi bons que des neufs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Nous n'avons fait aucune convention à ce sujet. L'édifice en question avait été occupé, depuis plusieurs années, et le système de chauffage, si je ne me trompe, convenait aux locataires de ce temps-là. Le ministre de l'Agriculture a loué ce bâtiment, et c'est le ministère des Travaux publics qui a réparé cet édifice pour le mettre en état de servir aux fins auxquelles on le destinait. Le chauffage, cependant, laissait à désirer. Un grand nombre de pièces n'étaient pas chauffées. C'est pourquoi le ministère des Travaux publics a cru devoir installer le calorifère actuel.

M. CLARE : Je comprends parfaitement qu'il faut chauffer les pièces où l'on travaille. Personne ne trouvera à redire à cela. Mais le ministère aurait dû s'arranger de façon à pouvoir enlever cet appareil de chauffage à l'expiration du bail.

M. BARKER : Le bail contient-il une clause par laquelle le gouvernement s'engageait à dépenser $9,000 pour réparer cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends que, d'après les clauses du bail, le gouvernement devait opérer tous les changements ou améliorations nécessaires aux fins auxquelles était destiné ce bâtiment.

M. CLARE : Bien que n'y étant pas forcé par le bail, le gouvernement a donc dépensé $9,000 pour améliorer cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous avons fait ces travaux que nous croyions nécessaires, afin de fournir un local convenable au personnel chargé de faire le recensement.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de temps encore ce bâtiment servira-t-il à ce personnel ? Croit-on que le travail de ce dernier sera terminé avant qu'on commence un nouveau dénombrement de la population ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me faudra obtenir ce renseignement de mon honorable ami, car je ne puis répondre à cette question sans cela.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que cet édifice ne sert qu'au personnel chargé du recensement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que je comprends. Je n'ai jamais eu le plaisir d'entrer dans ce bâtiment.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, le ministre n'a pas l'intention d'enlever de cet édifice les appareils de chauffage. Mais quant à l'ameublement, va-t-on le laisser dans ce bâtiment?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas la même chose, et nous

enlèverons ces meubles, à l'expiration du bail.

M. LENNOX : Il serait intéressant de savoir si, à un autre point de vue, le gouvernement a protégé les intérêts du pays. Dans un récent statut d'Ontario, on trouve une stipulation concernant les locateurs et locataires et déclarant que, si le bail est rédigé d'une certaine manière, le locataire peut, à l'expiration du contrat, enlever tous les meubles. Le ministre pourra peut-être nous dire s'il y a, dans le bail dont nous nous occupons maintenant, une clause qui lui permettra d'enlever tout l'ameublement en question, à l'expiration du contrat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce document sous la main, mais je suis fermement convaincu que l'intérêt du public a été sauvegardé dans le sens indiqué par mon honorable ami.

M. LENNOX : L'honorable ministre apportera-t-il le bail en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en déposerai une copie.

M. FOWLER : A une séance précédente, nous avons obtenu quelques renseignements sur le coût du recensement jusqu'à ce jour. Mon honorable ami voudrait-il nous dire si, dans le montant qu'on nous a mentionné, se trouvent compris les loyers que nous payons pour l'usage des édifices réservés exclusivement au personnel chargé de faire le dénombrement de notre population ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant de ce loyer n'est pas compris dans le coût du recensement. C'est le ministre des Travaux publics qui acquitte ce loyer, grâce à ce crédit, et ce dernier ne peut être porté aux dépenses de l'autre branche du recensement.

M. FOWLER : Combien a-t-on payé, jusqu'à présent, pour l'usage des appartements occupés exclusivement par le personnel en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons payé environ $19,500, depuis trois ans que cet édifice sert à ce personnel. C'est le seul édifice que nous louons pour l'usage de ce dernier.

M. BLAIN : Cet item se trouve-t-il dans le crédit affecté au dénombrement même ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Rideau-Hall, y compris terrains, améliorations, réfection, ameublement et entretien $17,000.

M. WILSON : Il me fait plaisir de voir le directeur général des Postes à son siège, parce que, en 1895 ou 1896, je crois, il a fait une sortie vigoureuse contre les dépenses extravagantes que faisait le gouvernement d'alors pour l'entretien de Rideau-Hall.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Procurez-vous ce discours et lisez-le.

M. WILSON : Je l'ai lu et je l'ai trouvé très fort. Le pays aurait retiré de grands avantages de la mise en pratique, par ce gouvernement, des idées contenues dans cette harangue. Si les ministres avaient démoli l'édifice où loge actuellement notre gouverneur général et s'ils en avaient bâti un autre, ils auraient travaillé dans l'intérêt du Canada. En effet, le bâtiment actuel est loin d'être un monument ; il n'offre pas le confort qu'on devrait y trouver, si l'on considère les sommes énormes qu'ils nous coûte chaque année. J'ai examiné ce que nous avons dépensé pour ce bâtiment depuis trois ou quatre ans, et je crois que le crédit affecté, chaque année, à l'entretien de cet édifice, aurait été presque suffisant pour en construire un nouveau. En 1897, nous avons dépensé en réparations, constructions nouvelles, ameublements, etc., $29,736 ; en 1900, $24,991 ; en 1901, $31,249.11 ; en 1902, $14,012. Je trouve dans les estimations de l'exercice prochain un crédit de $28,000. On a construit une annexe qui a coûté environ $40,000. Ce travail s'est fait au cours d'une des années que j'ai mentionnées. A mon sens, c'est là une dépense des plus extravagantes, et l'on devrait s'efforcer de mettre fin à ce système. Lorsqu'il faisait partie de l'opposition, mon honorable ami s'est élevé fortement contre ce gaspillage. Je crois qu'il a agi comme ministre des Travaux publics, durant l'absence de l'ex-ministre en Europe, et c'est sous son administration que les dépenses de cette nature se sont élevées à un chiffre considérable. Si l'honorable ministre avait alors appliqué les principes qu'il professait, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, le pays en aurait retiré des avantages précieux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami confond mes idées avec les siennes. Je ne crois pas qu'il puisse découvrir que j'ai déjà discuté les dépenses relatives à Rideau Hall. J'ai pris part à une discussion concernant le Gouverneur général, mais jamais, si la mémoire ne me fait pas défaut, je n'ai discuté l'administration interne de cette résidence. Il laisse entendre que ces dépenses ont été spécialement faites lorsque j'ai agi comme ministre des Travaux publics. Je n'ai rempli ces fonctions que durant quelques mois seulement, en 1900, et, pendant ce temps, il était de mon devoir de faire exécuter certains travaux dont je n'avais pas conçu l'idée, mais dont je devais cependant prendre l'entière responsabilité. Ces travaux consistaient surtout dans le drainage parfait de cette propriété. L'honorable député sera surpris d'apprendre que l'égout de Rideau Hall était si défectueux que l'eau atteignait plusieurs pouces et quelquefois un pied d'épaisseur dans la cave, et il est étonnant que cela n'ait pas causé la mort de plusieurs personnes. Il était donc nécessaire de construire d'autres canaux d'égout ; mais il fallait travailler dans le roc, sur une distance assez grande, et c'est

ce qui a fait augmenter considérablement le coût de ce travail. J'ai constaté " de visu " cet état de choses, et je suis convaincu que si mon honorable ami avait visité, comme moi, la cave de Rideau Hall, il aurait été un des premiers à dire que cet état de choses ne pouvait se continuer. Je suppose que, à l'instar d'autres députés, il profite quelquefois des avantages que cette institution lui fournit. Mais, quand il insiste pour que nous pratiquions l'économie, je dois le renvoyer à son collègue l'honorable député de Grey-est (M. Sproule)—j'allais dire à l'honorable ministre—j'espère qu'il sera ministre un jour. Il y a à peine quelques instants, l'honorable député (M. Sproule) nous trouvait trop économes. Il voulait voir dépenser plus d'argent.

M. WILSON : Cela m'a surpris de sa part.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Moi aussi ; cependant, il fait preuve d'une grande largeur de vues, et je recommanderais à mon honorable ami de suivre cet exemple.

M. WILSON : Je vais essayer de me procurer le discours prononcé par le directeur général des Postes et dont j'ai parlé, si l'on permet que ce crédit reste en suspens. J'ai eu l'occasion, une fois, dans cette Chambre, de citer de nombreux extraits de cette harangue. Je me rappelle parfaitement combien vivement il critiquait ces dépenses.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas avoir discuté les dépenses d'entretien de Rideau Hall, mais ce genre de dépenses auquel mon honorable ami trouve tant redire maintenant. J'ai expliqué que, durant mon passage temporaire à la tête du ministère des Travaux publics, on a dépensé un montant considérable pour les travaux de drainage et pour la construction d'une annexe dont le besoin se faisait sentir. Si l'honorable député visitait cette propriété, il constaterait combien ces travaux étaient nécessaires. L'ex-ministre des Finances était au courant de toutes les circonstances se rapportant à ces travaux de réparations et d'entretien, et il n'a trouvé rien à reprocher au gouvernement à ce sujet. Il a posé une ou deux questions. Lorsqu'il connût comment se faisait cette dépense, sans déclarer positivement qu'il approuvait ma ligne de conduite, il n'a plus attaqué ce sujet, et cela m'a convaincu qu'il approuvait cette dépense.

M. WILSON : Comment l'honorable ministre peut-il expliquer la dépense de l'année suivante ? S'il avait mis Rideau Hall en si bon état, en ne dépensant que $24,000 ou $25,000 par année, comment se fait-il que, dès l'année suivante, on ait dépensé au delà de $31,000 pour le même objet ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'étais plus à la tête du ministère des Travaux publics.

M. WILSON : Chaque membre du cabinet doit prendre la responsabilité de tout ce que fait ce dernier. L'année suivante, on a réduit ces dépenses à $14,000, mais cette année, elles se sont élevées à $28,000. Je me rappelle que le directeur général des Postes n'a pas seulement critiqué les dépenses de Rideau Hall, mais encore le nombre des ministres du cabinet et le traitement du Gouverneur général. Il a établi une comparaison entre ce que coûte le gouvernement des Etats-Unis, qui ne compte que huit ministres, et celui du gouvernement canadien, composé alors, de quatorze ministres. Depuis l'arrivée de son parti au pouvoir, nous n'avons plus entendu l'honorable directeur général des Postes parler de tous ces sujets.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous sommes dans un temps de prospérité.

M. WILSON : Oui, et je dis que les ministres profitent de l'avantage de cette prospérité ; mais cela ne les excuse pas d'avoir failli à tout ce qu'ils avaient prôné, lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore si l'on peut me reprocher quelques crimes que j'aurais commis, lorsque j'étais dans l'opposition. J'avais alors les mêmes vues que celle que j'entretiens maintenant. Il y a un genre de critique qui est bien légitime ; il importe fort peu au public qui paie les dettes de savoir ce qu'un député a pu dire, soit du côté de l'opposition, soit du côté du gouvernement, sur le fait meme de ces dépenses.

Je veux simplement appeler l'attention de la Chambre sur le fait que j'ai étudié sérieusement cette question et que, pour cela, j'ai remonté quinze ou vingt années en arrière. J'ai constaté que, pour une raison ou une autre, le ministère n'avait pas été tout à fait loyal à l'égard de ces dépenses de Rideau Hall. J'ai trouvé qu'il fallait $25,000 par année pour entretenir cet édifice, et que de temps à autre on demandait des crédits trop peu élevés. Comme résultat, les comptes s'accumulaient et la dette pareillement. Je crois que le parlement et le peuple de ce pays ont le droit de connaître quel est le coût réel de l'entretien de cette propriété. Quant à moi, à mon titre de ministre, je ne veux pas présenter ici et demander un crédit, en prétendant consacrer à l'entretien de Rideau Hall une somme moins élevée que celle qu'il faut absolument dépenser. Si, après une étude sérieuse et après avoir consulté les fonctionnaires du ministère, je constate qu'on peut économiser quelque chose, je serai prêt à essayer de diminuer ces dépenses. Je veux que tout membre du gouvernement ou de l'opposition qui croit que certaines dépenses inutiles ont été faites sous ce rapport se lève ici et me signale le fait. Comme je viens de prendre la direction de ce ministère, j'ai cru devoir

me présenter ici et dire franchement aux membres de cette Chambre ce que l'entretien de Rideau Hall nous a coûté, depuis tant d'années. Je me propose de demander au comité un crédit supplémentaire pour régler toutes les vieilles dettes qui existent, et je dis loyalement à la Chambre que l'entretien de Rideau-Hall nous coûtera environ $25,000 par année.

M. CLARKE : Combien a-t-on dépensé en moyenne depuis vingt années pour l'entretien de cet édifice qui tombe en ruine?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $25,000.

M. CLARKE : Ce chiffre représente l'intérêt de trois quarts de million de dollars à 3 pour cent. Il est évident qu'il vaudrait mieux construire un édifice au prix de $250,000, et combler ainsi ce gouffre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra toujours entretenir un édifice plus considérable, et par là même, dépenser plus d'argent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce chiffre représente encore le coût d'entretien du terrain. Il ne s'agit pas simplement des améliorations ou des annexes faites à ces bâtiments.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a un item de $8,000 pour le chauffage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas pour le chauffage.

M. CLARKE : Un édifice construit d'après les plans les plus nouveaux nous coûterait la moitié de cette somme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On dépensera $3,000 pour l'entretien du terrain. Celui-ci n'est pas entretenu d'une façon bien extravagante, si on le compare aux propriétés de certains habitants du Canada, et surtout au propriétés publiques des autres pays. Ces terrains ne peuvent être entretenus dans l'état où ils sont maintenant, à moins de dépenser $3,000 par année. Les membres de la Chambre savent, par expérience, qu'il faut dépenser beaucoup d'argent pour maintenir dans un état convenable des terrains beaucoup plus étroits. A moins qu'on ne me signale d'autres économies à opérer, je désire déclarer au comité et au pays qu'il me faut le crédit en question pour l'entretien de Rideau Hall, crédit qu'on a demandé depuis plusieurs années.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que nous comprenons tous qu'il faut entretenir Rideau Hall dans un état convenable, ou plutôt dans un état tel qu'il fasse honneur à tout le pays. J'avais déjà songé à ce dont a parlé mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke). Les dépenses nécessitées par la construction d'annexes, par des réparations à cet édifice, au cours des vingt dernières années, doivent représenter un montant énorme. Le ministre des Travaux publics ne se poserait-il pas une question bien juste, en se demandant s'il ne vaudrait pas mieux, pour le pays, raser ce bâtiment et en construire un autre, pour l'entretien duquel il ne faudrait pas sacrifier autant d'argent ? Il me semble que dépenser $8,000 par année, pour éclairer et chauffer un bâtiment de ce genre, est chose absolument absurde. Je n'ai pas une grande expérience de toutes ces choses, mais je crois qu'il n'en saurait être question. Je suis certain qu'on a dû et qu'on devra nécessairement dépenser cette somme vu l'état où se trouve actuellement cet édifice. Si l'on a dépensé $100,000 en améliorations et dans la construction d'annexes à ce bâtiment, depuis dix ou quinze ans, et j'ose dire qu'on a sacrifié ce montant, celui-ci serait suffisant pour nous permettre de construire un édifice moderne dont l'entretien ne nous coûterait pas aussi cher. Je n'ai pas foi dans cette pratique qui consiste à réparer un vieux bâtiment, à l'agrandir de temps à autre, tout en n'ayant à la fin qu'une vieille bicoque dont l'entretien est difficile et dispendieux.

M. BLAIN : Je veux rafraîchir la mémoire de l'honorable directeur général des Postes relativement à ce qu'il disait en 1895.

Ces dépenses sont exagérées comparées aux ressources du peuple canadien. Depuis 25 ans, nous avons payé en moyenne chaque année pas moins de $21,785 et de plus $4,754 pour l'ameublement de cet édifice.

L'honorable ministre nous expliquera peut-être comment les revenus du Canada pourront s'accorder avec une dépense annuelle de plus de $30,000, et qu'il défend ce soir, lui qui condamnait des dépenses moins considérables faites par le gouvernement conservateur, en 1895.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Blain) a lu cet extrait à la lumière des circonstances dans lesquelles j'ai fait cette remarque. Il dit qu'en 1895, j'ai exprimé l'opinion que $21,785 et $4,754 formaient une dépense trop considérable pour les revenus du Canada. à cette époque. Je parlais en 1895. Nous sommes maintenant dans l'année 1903. Le Canada, sous un gouvernement libéral, est un pays bien différent de ce qu'il était en 1895.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il me fait plaisir de constater que mes opinions sont partagées par les honorables membres de l'opposition.

M. CLARKE : Les cultivateurs ne sont pas plus riches aujourd'hui.

M. BLAIN : L'honorable gentleman veut-il dire qu'il faut avoir pour système de dépenser davantage en achat de meubles et autres choses pour Rideau Hall à mesure que les revenus publics augmentent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député ferait mieux de répondre lui-même.

M. BLAIN : Je voudrais obtenir de l'honorable ministre une explication : comment se fait-il qu'il condamnait dans cette Chambre une dépense annuelle de $25,000, lorsque le parti conservateur était au pouvoir, et qu'il se lève aujourd'hui pour défendre une dépense de plus de $30,000 par année, pour les mêmes fins ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je voudrais croire que l'honorable député (M. Blain) est un observateur des temps ; dans ce cas, il peut trouver lui-même la réponse à sa question. L'état du pays, à cette époque, était bien différent de ce qu'il est aujourd'hui. Nous avions alors à la tête des affaires un parti arriéré, et dont la politique paralysait le commerce du Canada ; il fallait de toute nécessité se montrer économe jusqu'au point même de gêner le service public. Nos revenus étaient limités et notre dette s'accumulait de jour en jour. Veut-on que je fasse un discours électoral et que j'explique toutes ces choses ? On connait quel était l'état du pays et des finances de ce dernier, avant 1896, de même qu'on est au courant de l'état de ce pays et de ses finances aujourd'hui. Il nous est plus facile, maintenant, d'administrer nos affaires de manière à répondre aux exigences de la situation, que nous ne le pouvions faire alors. Aussi longtemps que le gouvernement produira des résultats aussi heureux, le Canada pourra se montrer plus libéral dans toutes les dépenses nécessitées par l'administration des affaires publiques.

M. CLARKE : Alors les facteurs profiteront de cette politique ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, ainsi que toutes les autres divisions du service. Sous mon administration, j'ai eu beaucoup de plaisir à améliorer la condition des facteurs qui est bien différente de ce qu'elle était lorsque les conservateurs se trouvaient au pouvoir.

M. BENNETT : Il est consolant d'entendre le directeur général des Postes parler de l'état du pays, lorsque dans son propre ministère, on nous vend un timbre postal qui ne peut vous servir pour l'expédition d'une lettre ordinaire. Qu'a fait ce ministère pour grossir ses revenus ? Il y a quelques mois, il a vendu des timbres dit " du jubilé " et représentant différentes valeurs jusqu'à concurrence de $10 ; si aujourd'hui vous apportez un de ces timbres de $10 à un bureau de poste quelconque du pays, on ne voudra pas vous l'échanger pour un timbre de deux cents. Cela a été fait pour grossir les revenus du ministère des Postes.

M. CLARKE : Cela laisse entendre que le pays ne vaut que deux sous.

M. BARKER : Le directeur général des Postes a fait une comparaison entre 1895 et aujourd'hui, afin de justifier l'augmentation des dépenses par la prospérité du pays. Je prétends qu'en 1895 le peuple était prêt à payer tout ce qui était nécessaire pour l'entretien de Rideau Hall.

La prospérité du pays ou autre chose de ce genre n'a rien à faire là-dedans. Il ne s'agit simplement que de maintenir cette propriété dans un état convenable comme résidence du Gouverneur général du Canada. Le directeur général des Postes, lorsqu'il était dans l'opposition, se plaignait parce que l'entretien de cette propriété d'une façon convenable pour le représentant de notre Souveraine coûtait la somme de $21,000, mais maintenant il dépense $30,000 par année pour le même ouvrage.

M. CLARKE : Et il ne le fait pas aussi bien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Barker) m'a mal compris. S'il me lit attentivement, il verra que je n'ai parlé que de dépense dépassant les moyens du pays. Si l'on compare les revenus de ce temps-là avec ceux d'aujourd'hui, on trouvera que le pays n'était pas alors, peut-être, en position de faire ce qu'il aurait dû faire pour Rideau Hall. Il le peut maintenant.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes ne semble pas du tout comprendre la situation. L'honorable député de Peel, (M. Blain) a cité un discours dans lequel l'honorable directeur général des Postes faisait une attaque véhémente contre ses prédécesseurs au gouvernement au sujet des dépenses d'entretien de Rideau Hall. Lorsque le directeur général des Postes arriva au pouvoir il trouva que la dépense pendant un quart de siècle avait été, en moyenne, de $20,000 ou $25,000 par année. mais le directeur général des Postes et ses collègues, qui prétendent être un gouvernement d'affaires, dépensent $30,000 par année. S'ils étaient les gens pratiques qu'ils veulent faire croire, ils construiraient un édifice moderne qui pourrait être entretenu beaucoup plus économiquement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quel prix ?

M. CLARKE : Disons $500,000, si c'est nécessaire ; à trois pour cent cela ferait $15,000 par année. Mais, aujourd'hui, le directeur général des Postes essaye de justifier une dépense annuelle qui dépasse de beaucoup celle faite par ses prédécesseurs qu'il critiquait alors, et je suis certain que si l'on faisait aujourd'hui une inspection de Rideau Hall, on ne le trouverait pas en meilleur état qu'il était lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, bien que l'entretien eût coûté beaucoup moins cher.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oh ! oui, il est en meilleur état. C'est

un édifice tout différent ; il y a autant de différence qu'entre le jour et la nuit.

M. CLARKE : On devrait démolir ce vieux bâtiment et le remplacer par un édifice neuf. Si l'honorable ministre se décidait à faire cela il sauverait de l'argent au pays.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peut-être.

M. CLARKE : Il est facile pour tous ceux qui visitent Rideau Hall de voir que c'est gaspiller de l'argent que de dépenser $30,000 tous les ans, à tenir debout ce vieux logement. Je suis d'avis qu'il est du devoir du gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour la construction d'un édifice moderne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous serions de même obligés d'entretenir le nouvel édifice.

M. CLARKE : Son entretien ne coûterait certainement pas autant que nous dépensons aujourd'hui pour l'entretien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Combien coûte l'entretien de l'hôtel de ville à Toronto ?

M. CLARKE : Oh ! c'est une question différente.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet entretien coûte bien cher.

M. CLARKE : La ville ayant été obligée par le Grand Jury et par la magistrature de construire un palais de justice, on a cru que l'on ferait une économie si le palais de justice et l'hôtel de ville étaient réunis sous le même toit. C'est un édifice extravagant, mais la ville a été obligé de faire cette dépense parce qu'elle y était forcé par le Grand Jury et la magistrature.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a aucun doute qu'avec un édifice moderne, nous ferions une grande économie d'entretien, surtout de chauffage et d'éclairage. Je ne crois pas que l'on pourrait économiser beaucoup ailleurs. Ainsi que le dit mon honorable ami, M. Clark, il serait beaucoup plus satisfaisant d'avoir un édifice qui ferait plus honneur au pays. Quoi qu'il en soit, nous n'avons dans le moment, qu'à nous occuper du crédit actuel, et j'ai considéré qu'il était de mon devoir, après avoir fait un examen de la dépense, pendant les quinze ou vingt dernières années, de demander une somme en rapport avec la dépense des années passées. Ces estimations ont été préparées deux ou trois semaines après mon arrivée au ministère des Travaux publics, et j'ai depuis découvert qu'il serait nécessaire de demander un crédit supplémentaire égal au coût moyen des dernières années. Il n'est que juste de dire que sur ce chiffre on a dépensé environ $3,000 pour l'entretien des terrains de Rideau-Hall. Je ne crois pas que ce soit extravagant; je crois qu'il est nécessaire que ces terrains soient bien entretenus. La question de construire un nouvel édifice en est une qui mérite d'être étudiée. Ce serait plus satisfaisant pour ceux qui résident à Rideau-Hall et pour le pays. L'entretien annuel pourrait être un peu réduit, mais pas beaucoup ; peut-être d'environ 25 pour 100, pourvu qu'il ne surgisse pas de dépenses imprévues. L'entretien de ces vieux édifices tout racommodés coûte certainement plus que ne coûterait l'entretien d'un édifice moderne. Je veux que la Chambre connaisse les faits tels qu'ils sont, car il est inutile de s'illusionner au sujet de l'entretien de ces édifices. Tant que je serai ministre des Travaux publics je ne craindrai pas que la Chambre scrute la manière dont cet argent aura été dépensé. Si je découvre que l'on puisse faire quelque réduction, je la ferai, mais l'expérience est là pour nous dire que pendant les quinze dernières années, il a fallu à peu près cette somme pour entretenir cette propriété.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement paie tous les ans $33,500 en loyers. Je suppose que l'on pourrait se dispenser de quelques édifices lorsque le recensement sera terminé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'était pas ici, lorsque j'ai donné les explications à ce sujet. La somme totale que nous payons en loyers, dans tout le Canada, est de $44,500. Dans la ville d'Ottawa, nous payons en chiffres ronds, environ $30,000.

M. BORDEN (Halifax) : Au taux d'intérêt que le gouvernement paye aujourd'hui, cela représente un capital de $1,000,000. On a discuté pendant la session dernière la question de construire un autre édifice ; et il me semble que si l'on se décidait à cela, on ferait peut-être une économie. On a dit qu'il y aurait peut-être quelque difficulté à se procurer un terrain, mais je crois que le gouvernement a suffisamment de terrain pour construire un édifice. Il n'y a pas besoin d'en acheter. Il y a l'emplacement actuel de la cour Suprême, entre la rue Bank et la serre, et qui est suffisamment grand pour y construire un édifice qui serait un ornement pour les environs et dans lequel on pourrait loger tous les autres bureaux, outre l'avantage qu'il fournirait de donner un logement convenable à la cour Suprême qui est très mal logée à présent ; on pourrait aussi donner plus de place à la bibliothèque de la cour Suprême qui est aujourd'hui trop à l'étroit. Je voudrais que le ministre s'occupât de cette question. Je sais qu'il y a beaucoup de mécontentement chez les membres du barreau qui viennent à Ottawa, à cause du peu de commodité qu'offre la cour Suprême. Je puis ajouter qu'il y a réellement suffisamment d'espace dans les édifices publics dont dispose le gouvernement pour tous les besoins

du pays, si cet espace était convenablement utilisé. La chose n'est pas possible aujourd'hui parce que l'édifice actuel de la cour Suprême a été construit pour un autre objet. Mais mon honorable ami est allé, sans doute, dans quelques-uns des grands édifices de New-York tels que la halle au blé, dans le soubassement de laquelle on donne à un grand nombre de fonctionnaires toute l'installation dont ils ont besoin dans un espace comparativement petit. Si l'on construisait un édifice à l'endroit que je propose, je crois que l'on diminuerait la dépense annuelle du pays, tout en logeant la cour Suprême et plusieurs bureaux dans un édifice qui ferait honneur au pays.

M. COCHRANE : Je dois avouer que j'ai été très surpris lorsque j'ai vu dans le budget, cette après-midi, cette somme de $30,000 pour loyers de bureaux. Je n'ai pas besoin de me reporter bien loin en arrière pour me rappeler avec quelle indignation les membres du gouvernement actuel, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, protestaient contre l'extravagance du parti tory qu'ils accusaient de remplir les édifices publics à Ottawa de la cave au grenier de fonctionnaires inutiles. On disait aux cultivateurs du pays qu'on les volait pour faire vivre ces employés, et on leur faisait croire que les bureaux étaient si remplis que le toit de l'édifice en soulevait. Les bureaux sont-ils trop pleins maintenant ? Oui ; autrefois le personnel du recensement était logé dans le palais Langevin, mais aujoud'hui il a ses bureaux dans un vaste édifice ; on a aussi transporté ailleurs l'exposition des modèles d'invention, et tout le palais est maintenant rempli de fonctionnaires de la cave au grenier; de plus le gouvernement paie $30,000 en loyers de bureaux ailleurs. Pouvez-vous ici employer l'argument du "*tu quoque*" et dire que nous avons fait comme vous ? Je me souviens très bien lorsqu'un de mes confrères parlementaires d'autrefois qui vit maintenant dans une sphère plus sublime—et nous savons tous avec quel mépris l'honorable directeur général des Postes traitait les députés qui acceptaient des emplois de la couronne—venait dans mon comté prêcher contre l'extravagance du parti tory au sujet des dépenses d'entretien de Rideau Hall; il se plaignait même du coût de blanchissage des serviettes. Aujourd'hui le directeur général des Postes nous dit que le pays peut supporter ces dépenses. Est-ce ainsi qu'un cultivateur prudent conduit ses affaires ? Lorsqu'il a de l'argent n'essaye-t-il pas à se libérer de sa première hypothèque au lieu de s'engager dans de folles dépenses ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On ne doit jamais faire de folles dépenses.

M. COCHRANE : Que le directeur général des Postes se tienne coi. Il a déjà dit à un honorable député de faire son discours. Je fais le mien, et je veux lui dire qu'il est là pour répondre aux questions qu'on lui pose et non pour m'en mettre dans la bouche. L'honorable ministre se pense le roi de tout ce qui l'environne et que personne ne peut le contredire ; mais pour moi l'honorable ministre est le serviteur du peuple et il devrait se convaincre de cela au lieu d'essayer à me dicter ce que je dois dire. Je veux ici répondre aux accusations audacieuses et extravagantes que le directeur général des Postes avait habitude de porter contre le parti conservateur. Il accusait le parti conservateur de saigner le peuple. Aujourd'hui le revenu est abondant, et le parti libéral fait des dépenses folles. Comme les choses ont changé ! Je m'étonne que l'honorable ministre n'ait pas de cauchemars et ne s'éveille pas en criant : Seigneur, ayez pitié de moi, à cause de mon hypocrisie.

M. LENNOX : Au chapitre des dépenses de Rideau Hall, page V—144 du rappart de l'auditeur général, je vois la note suivante : J. A. Tisdale, 12 taies d'oreillers, à $3, payés deux fois $72. Cela demande des explications. Quant à la proposition de reconstruire Rideau Hall, elle aurait eu un peu de bon sens il y a quelques années avant qu'on y eût fait les dépenses considérables dont a parlé l'honorable directeur général des Postes, mais vu les annexes considérables que l'on a faites à ce bâtiment depuis quelques années, je ne crois pas qu'il soit à propos de songer à nous engager dans de nouvelles dépenses maintenant. Je doute fort que la diminution dans le coût de l'entretien annuel serait assez forte pour justifier la dépense d'un fort capital. Ainsi, dans le compte d'entretien de Rideau Hall, il y a un très grand nombre de dépenses qui seraient les mêmes quand même nous construirions un nouvel édifice. Je suis même porté à croire que la dépense augmenterait ; il faudrait des meubles nouveaux, des tapis neufs et une variété d'autres articles que nous ne pouvons pas prévoir maintenant, et nous aurions, à part cela, les dépenses annuelles ordinaires qui seraient aussi fortes, sinon plus, qu'aujourd'hui. Il est regrettable que l'on n'ait pas songé dans le passé, que l'on en reporte la faute sur les gouvernements précédents ou sur le gouvernement actuel, à construire un hôtel plus moderne et plus compact. Mais vu qu'en ces dernières années on a dépensé des sommes considérables en annexes, je ne crois pas que l'on doive laisser croire que l'on songe à faire la dépense de construire un nouvel hôtel du gouvernement à Rideau Hall.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous a dit que le gouvernement payait $44,500 en loyers, dont $30,000 à Ottawa. Ces $14,500 suffisent-ils à payer tous les loyers dans le reste du pays ? Cette somme comprend-elle le loyer des différents bureaux de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela comprend tout ce que le ministère paie.

M. INGRAM : Les bureaux de poste sont-ils compris ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les bureaux de poste sont compris dans ce chiffre, si nous en payons, mais je ne crois pas que nous en payons.

M. INGRAM : Dans plusieurs petites villes où le gouvernement n'a pas d'édifices lui appartenant, le maître de poste reçoit une allocation pour loyer du bureau. Cette allocation est-elle comprise dans ces $14,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère des Travaux publics n'a rien à voir dans ces bureaux de poste. La somme que j'ai mentionnée est pour loyers d'édifices publics dans toute l'étendue du Canada.

M. INGRAM : Je veux savoir ce que le ministère des Travaux publics paie, et ce que le gouvernement paie en outre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas que le gouvernement paie d'autres loyers que ceux-là.

M. INGRAM : Je ne me suis pas alors expliqué assez clairement. Il y a dans le pays un grand nombre de bureaux de poste qui ne sont pas logés dans des édifices publics, mais pour l'usage desquels le gouvernement accorde une allocation au maître de poste. Ces allocations, je présume, ne sont pas comprises dans les $14,500, mais sont payées par le ministère des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous allouons une certaine somme au maître de poste pour l'installation de son bureau, mais nous ne leur payons rien pour l'entretien ou les réparations. Le maître de poste fournit les boîtes et en perçoit le loyer et nous lui donnons une indemnité pour le logement qu'il fournit.

M. INGRAM : C'est là le point. Je ne veux pas laisser dire dans le pays que le gouvernement ne paie que $44,500 en loyers, car je crois qu'il paie beaucoup plus que cela. Prenons la ville d'Ottawa comme exemple. Vous dites que vous payez $30,000 en loyers. Tous les baux sont-ils à longs termes ou y en a-t-il qui finiront prochainement, ce qui diminuerait les loyers à payer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est plutôt probable que la somme à payer pour loyers augmentera si nous voulons répondre aux demandes de plus d'espace de la part des différents ministères. J'ai refusé dans plusieurs cas d'accéder à ces demandes, et nous nous efforçons de nous arranger avec l'installation actuelle, mais l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest s'est tellement accrue qu'il faut plus d'espace pour suffire aux besoins. Je n'aimerais pas à dire que je vois jour de diminuer les loyers que nous payons, à moins que le gouvernement construise lui-même des bureaux.

M. SUTHERLAND.

M. INGRAM : Le gouvernement devrait étudier l'à-propos de construire de nouveaux bureaux à Ottawa, parce que c'est un fait bien connu que le prix des loyers à Ottawa que paie le gouvernement est bien au-dessus de ce qu'il devrait être. Ne serait-il pas beaucoup mieux alors si le gouvernement achetait un terrain et y construirait des bureaux convenables ? Quand bien même il en coûterait plus dans les commencements, nous ferions une économie en définitive. Cette dépense de loyers au lieu de diminuer est sujette à augmenter, et je crois qu'il serait de bonne politique si le gouvernement se décidait à construire des bureaux qui lui appartiendront. Je crois comprendre d'après ce qui a été dit avant six heures que le gouvernement songe à ériger un édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien que je n'aie pas fait de promesse formelle avant six heures, j'ai promis cependant de produire avant la fin de la session un rapport sur ce qui pourrait être fait à ce propos. La construction de nouveaux édifices coûtera beaucoup d'argent, et il est nécessaire que nous puissions étudier soigneusement les plans, etc., avant de faire aucune recommandation. Je crois que c'est une question que nous devrions régler le plus vite possible.

M. COCHRANE : Si le recensement peut se terminer, une fois, on pourra fort bien se dispenser de l'édifice où les travaux du recensement se font. J'ai toujours pensé que $30,000 pour dix ans était un loyer excessif à payer pour cet édifice de quatre étages de hauteur sur la rue O'Connor. Je ne crois pas qu'il soit occupé en entier, et lorsque le recensement sera terminé nous devrons pouvoir économiser les $10,000 ou $15,000 de loyer à payer pour cet édifice.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce crédit a été voté il y a une demi-heure.

M. COCHRANE : Et je ferai remarquer, M. le Président, que le ministre des Travaux publics a répondu aux questions que nous lui avons posées à propos de ce crédit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je le sais; mais le crédit présentement soumis à la discussion est celui de $17,000 pour Rideau-Hall.

M. LENNOX : Le ministre est-il prêt à donner l'explication que j'ai demandée au sujet de cette somme de $36 qui a été payée deux fois. J'appellerai en même temps son attention sur un autre paiement de même genre: item 8, page V—114, deux paillassons à $3.50 la pièce, $7.00, payé deux fois. $14. Il me semble que l'administration est défectueuse quelque part. Apparemment l'on n'a pas surveillé d'assez près, puisque dans la même page nous trouvons deux comptes qui ont été payés deux fois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un contrôle attentif a montré que

ces comptes avaient été payés deux fois, et la somme a été remise. Le comptable m'a remis un mémoire expliquant comment l'erreur a été commise.

Rideau-Hall—Chauffage et éclairage, $8,000.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes (l'honorable sir William Mulock) doit certainement avoir quelque chose à dire au sujet de ce crédit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai toujours approuvé cette dépense. Je crois n'avoir rien à me reprocher à ce sujet.

M. CLARKE : De quel genre de combustible se sert-on à Rideau-Hall, M. le Président? Cette dépense me semble exorbitante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a quelques années—je crois que c'était pendant que lord Dufferin était ici—un arrangement a été conclu avec le gouvernement d'alors et qui a été continué depuis, en vertu duquel le gouvernement, au lieu de chauffer et éclairer l'édifice lui-même, paye au Gouverneur une somme de $8,000.

M. CLARKE : Je ne savais pas cela. C'est une simple question de tenue-de-livres alors. Le gouvernement paie $8,000 par année à Son Excellence, et cette somme est portée à la dépense du chauffage et de l'éclairage.

M. BENNETT : Accordait-on cette somme lorsque le directeur général des Postes a proposé sa mémorable résolution à l'effet de réduire de $50,000 à $35,000 le traitement du Gouverneur? Je ne sais pas si le ministre des Travaux publics a voté en faveur de cette résolution.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Bennett), pourrait-il me donner la date? Autant que je m'en rappelle et d'après les renseignements que l'on me fournit, cet arrangement a été fait du temps de lord Dufferin.

M. BENNETT : Je me souviens de ce vote. C'était en 1892 ou 1893. J'ai voté contre la proposition du directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet arrangement a été fait avant cela.

M. BLAIN : Quand a-t-on fait cet arrangement de payer $8,000 pour chauffage et éclairage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pendant que lord Dufferin était ici ; il y a vingt-cinq ou trente ans.

Ameublement d'édifices publics, $12,000.

M. FOWLER : Cette somme servira-t-elle a acheter des meubles pour les nouveaux édifices que le gouvernement construit en dehors d'Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour l'achat de meubles nécessaires dans les bureaux publics de tout le Canada.

M. FOWLER : Y a-t-il quelque rapport avec les bureaux d'Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Si mon honorable ami aime à savoir comment la somme est utilisée je lui donnerai le détail de son emploi l'année dernière : Nouvelle-Ecosse, $704 ; Ile du Prince-Edouard, $63 ; Nouveau-Brunswick, $1,112 ; Québec, $1,800 ; Ontario, $2,500 ; Manitoba, $847 ; Territoires du Nord-Ouest, $423 ; Colombie Anglaise, $944. Ces dépenses portent jusqu'au 1er janvier dernier, et le total est de $8,490.

M. INGRAM : Vu qu'il y a un petit excédent, se propose-t-on de l'utiliser a payer des comptes en retard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regretterais d'apprendre qu'il y eut des comptes non payés. Je crains que les ministères, y compris celui des Travaux publics, soient un peu lents à payer leurs comptes. Cela est la faute du système de demander un crédit insuffisant pour l'année. Je n'approuve pas ce système. C'est une mauvaise politique. S'il reste de l'argent je paierai les comptes qui sont dus ; sinon, je demanderai un crédit supplémentaire pour les payer.

M. INGRAM : Mais il vous reste encore de l'argent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, il en restait à la date du 1er janvier.

M. INGRAM : En reste-t-il encore ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Encore une petite somme probablement.

M. INGRAM : Je veux appeler l'attention du ministre sur un ou deux petits comptes qui devraient être payés.

M. BENNETT : J'aimerais a savoir quand est-ce que l'on a augmenté à $300 le salaire de M. John Frawley, gardien à l'édifice public d'Orillia ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudra-t-il faire cette question lorsque nous serons arrivés au crédit en vertu duquel ce salaire est payé ? Je lui donnerai alors le renseignement qu'il demande.

M. BENNETT : Très bien. J'ai à dire à ce sujet——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami voudra bien m'excuser ; mais nous serons bientôt rendus au crédit en question.

M. BENNETT : Très bien.

M. BORDEN (Halifax) : Nous sommes arrivés au bas de la page, et peut-être que l'ho-

norable ministre ne se propose pas d'aller plus loin que cela pour ce soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes maintenant à l'item n° 124. Je crois qu'il y a eu une entente qu'en considération du fait que nous avons déjà passé plusieurs veillées sur ces crédits, nous adopterions celui-ci. Ce crédit s'applique presqu'entièrement aux édifices d'Ottawa.

M. BORDEN (Halifax) : Naturellement, vu que c'est aujourd'hui vendredi, il y a bon nombre de députés absents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à réserver à l'honorable député le droit de faire plus tard toutes les remarques qu'il lui plaira concernant ce crédit, qu'il soit adopté aujourd'hui ou non. Mais il n'y a pas un seul de ces crédits, autant que je sache, qui ne reviendra pas dans les estimations supplémentaires de 1902-03. De sorte qu'il y aura alors la même occasion de discuter que maintenant. Mon honorable ami voudra bien remarquer que ces crédits sont pour les édifices publics à Ottawa ; mais il y a à part ceux-là deux ou trois crédits sur lesquels on pourra reprendre la discussion.

Edifices publics d'Ottawa—Chauffage, y compris les salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, $67,000.

M. CLARKE : Cela comprend-il le combustible acheté par soumission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, cela comprend le combustible nécessaire aux édifices publics d'Ottawa seulement.

M. CLARKE : Quel a été le coût l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il faut que, depuis plusieurs années, l'on ait voté ces crédits d'une façon bien relachée, car les dépenses d'une année ont toujours empiété sur celles de l'année suivante. Mais autant que je puis me rendre compte le combustible coûte environ $85,000.

M. CLARKE : Ce gouvernement de gens d'affaires va bien perdre sa réputation s'il permet aux choses d'aller bien longtemps comme cela et d'emprunter sur les crédits de l'année suivante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est certainement un état de choses sérieux, je ne cherche pas à le cacher. Cette pratique existe depuis un grand nombre d'années. Le gouvernement actuel qui l'a conservée est peut-être aussi coupable que le gouvernement précédent qui l'a commencée, savoir la pratique de demander des crédits trop faibles, et de reporter la dépense à l'année suivante. Je demanderai l'appui des députés des deux côtés de la Chambre pour qu'ils m'aident à porter remède à l'état peu satisfaisant de ces comptes.

M. BORDEN (Halifax).

M. CLARKE : Dans ces circonstances, je crois que le comité pourrait lever la séance, et dans l'intervalle le ministre pourrait porter son attention à cet état de choses sérieux, ainsi qu'il l'admet lui-même. Nous avons assez avancé le travail ce soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande à l'honorable député la faveur de laisser passer ce crédit ce soir.

M. CLARKE : Il nous faudrait avoir tous les détails, le prix du charbon, la quantité que l'on a achetée, à qui les paiements ont été faits, et combien l'on doit encore à chaque fournisseur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comité pourrait voter ce crédit, car il y en aura beaucoup d'autres à propos desquels cette discussion pourra avoir lieu. Je veux faire faire une enquête minutieuse dans ces comptes par les fonctionnaires du ministère des Travaux publics, mais il faut du temps pour cela, et le comité sait qu'ils sont ici depuis trois heures de l'après-midi jusqu'à cette heure avancée de la nuit. Je puis donner à l'honorable chef de l'opposition l'assurance que cette question reviendra de nouveau, et qu'elle pourra être discutée alors et que je donnerai les explications les plus complètes. Nous n'avons rien à gagner en ne votant pas ce crédit maintenant.

M. CLARKE : Nous ne voulons pas du tout empêcher la besogne du ministère de se faire en retenant les fonctionnaires ici jusqu'à une heure trop avancée de la nuit, et vu la déclaration du ministre qu'il donnera tous les renseignements au comité avant que l'on ait voté tous les crédits, je n'ai aucune objection à laisser passer celui-ci.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que le ministre pourrait nous donner une bonne partie de ces renseignements maintenant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après l'enquête que j'ai faite, je puis dire que depuis nombre d'années le comité n'a jamais voté un crédit spécial pour cette dépense.

M. CLARKE : C'est une méthode incohérente.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à peu près.

M. INGRAM : Le ministre s'engage-t-il à nous donner un état de ce qui a été payé pour le combustible, et à qui les paiements ont été faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis donner ces renseignements pour l'année présente. Dans les années dernières, la pratique était de demander un crédit trop faible et tous les ans on dépensait plus que la somme qui avait été votée. Je trouve deux objections à ce système. Premièrement, nous ne savons pas exactement ce que nous dépensons en combustible;

secondement, ce n'est pas une manière correcte de faire les affaires et nous ne savons pas au juste quel crédit il faut demander. La commande du charbon a été donnée cette année à John Heney et Cie. Les prix ont été comme suit : Charbon à fournaise, $6.45 ; charbon egg, $6.50 ; charbon à poêle, $6.50 ; charbon à forge, $6.

M. INGRAM : En quel temps de l'année a-t-on demandé les soumissions ? Parce que si vous demandez les soumissions de bonne heure dans l'année vous pouvez avoir le charbon à meilleur marché ; tandis que si vous attendez à plus tard, vous le payez plus cher.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière nous avons demandé les soumissions en mai ; cette année elles sont déjà publiées. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire nos achats de charbon avant avril ou mai.

M. CLARKE : Ces prix sont-ils pour la tonne de 2,000 livres ou pour la grosse tonne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour la tonne de 2,000 livres.

M. CLARKE : Le prix semble passablement élevé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami était obligé de fournir le charbon à ces prix, il ne dirait pas cela. Je dois dire que le fournisseur d'Ottawa s'est tenu à ses prix pendant la rareté du charbon ; il n'a pas fait comme des commerçants de charbon dans d'autres villes.

M. CLARKE : Vous ne donnez pas vos commandes en été, je suppose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas à quelle époque le charbon a été commandé, mais il nous est livré chaque semaine, chaque mois, à mesure que nous en avons besoin ; et le fournisseur en livre encore présentement au prix convenu.

M. BLAIN : Quelle quantité de charbon est-il obligé de fournir au gouvernement en vertu de l'arrangement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six mille quatre cent douze tonnes.

M. BLAIN : Quel système de pesage suit-on ? Est-ce le vendeur qui fait le pesage, ou le gouvernement a-t-il un inspecteur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le charbon est pesé aux balances du gouvernement et le pesage est surveillé par un de nos fonctionnaires.

M. CLARKE : On achète du bois aussi, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, 276 cordes de bois franc mêlé, à $4.75 la corde, ce qui est très bon marché.

M. CLARKE : Le ministre voudra-t-il relire les prix du charbon ? C'est du charbon anthracite, je suppose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, tout de l'anthracite.

M. CLARKE : Ne brule-t-on pas de charbon bitumineux dans les bureaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut parler du charbon que l'on brûle dans les grilles. Ce charbon vaut $7.70 la tonne. Nous ne brûlons pas de charbon mou ou bitumineux dans les fournaises ; rien que du charbon anthracite. Nous avons payé $7.70 pour le charbon à grille.

M. CLARKE : Et pour le charbon anthracite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six dollars quarante-cinq cents.

M. CLARKE : Et il y en a aussi à $6.50 la tonne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a 200 tonnes de charbon egg, et de charbon à poêle, à $6.50 ; le charbon à forge est payé $6.00. Nous n'en avons acheté que douze tonnes de celui-là.

M. FOWLER : Le ministre voudra-t-il nous donner la date de l'achat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En mai dernier.

M. FOWLER : Mai 1901, ou mai 1902 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mai 1902.

M. INGRAM : C'est là un prix exorbitant, à cette saison de l'année. C'est le prix que j'ai payé pour mon charbon et je n'ai pas à faire un approvisionnement de mille tonnes, comme le gouvernement. Avez-vous demandé des soumissions, à Ottawa, pour l'approvisionnement des ministères, et dans l'affirmative, quel est le chiffre le moins élevé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions.

M. CLARKE : Combien en avez-vous reçu?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas les noms des soumissionnaires sous les yeux ; je sais toutefois que, l'année dernière, il y a eu six soumissions.

M. CLARKE : Et la soumission en question est la moins élevée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Franchement, le gouvernement paie aux entrepreneurs un prix passablement raide pour son charbon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et encore, nous estimons-nous heu-

reux d'avoir pu rencontrer un fournisseur qui nous ait délivré le charbon. Je regrette, toutefois, d'avoir à ajouter que les prix, cette année, sont encore plus élevés. Nous avons demandé des soumissions par la voie des journaux.

C'est une commande d'un chiffre fort respectable et rien n'empêche les marchands de houille, dans n'importe quelle partie du pays, de faire des soumissions. L'honorable député compare peut-être le prix que nous avons payé avec celui exigé dans certaines villes où le taux du transport est beaucoup moins élevé qu'il ne l'est à Ottawa. Ainsi, il y a un très grand écart entre les prix de transport entre Ottawa et Toronto, j'entends pour les chargements venant de la région de l'anthracite. Nous n'importons que l'anthracite de Pennsylvanie. Que l'honorable député compare le prix que nous avons payé avec celui de la houille dans les autres villes et il conviendra que ce prix est loin d'être excessif.

M. INGRAM : Si l'entreprise date de mai 1902, et que la livraison n'ait eu lieu qu'en décembre, j'en conviens, les prix sont fort légitimes, pourvu que l'entrepreneur ait tenu son engagement. Je connais nombre de marchands de charbon au pays qui n'ont pas rempli leurs conventions. Si l'entrepreneur a tenu son engagement et que la livraison de la houille dût se faire en été, alors je dois dire que, relativement au prix payé ailleurs, le prix en question est élevé. Comme de raison, j'ignore le chiffre des prix de transport. Je ne fais qu'établir la comparaison avec le prix courant dans la ville où je demeure.

M. CLARKE : Il est entendu qu'on nous donnera tous ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fournirai à la Chambre les renseignements voulus, lorsque je demanderai le reste du crédit en discussion, ce qui se fera à brève échéance.

Edifices publics d'Ottawa—Préposés aux ascenseurs, $9,000.

M. BORDEN (Halifax) : Que signifie ce crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté au service des ascenseurs, dans les édifices publics d'Ottawa, c'est-à-dire les édifices du parlement, de l'Est, de l'Ouest, l'édifice Langevin et celui occupé par le personnel du recensement. Dans les édifices parlementaires il y a quatre hommes préposés aux ascenseurs et leur salaire est de 45 par mois. Ils demandent une augmentation de salaire.

M. CLARKE : Ce salaire de $45 n'a certainement rien d'exagéré.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise d'entendre l'honorable député exprimer cet avis ; car ces individus ne cessent de m'importuner de leurs doléances. Dans les édifices de l'Est et de l'Ouest, il y a trois hommes attachés au service des ascenseurs ; dans l'édifice Langevin, un ingénieur, un chauffeur et six préposés aux ascenseurs ; tandis que dans l'édifice consacré au service du recensement, il n'y a qu'un seul préposé à l'ascenseur.

M. CLARKE : Combien y en a-t-il en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quinze.

M. BENNETT : Je tiendrais à savoir s'il y a un employé préposé au service de l'ascenseur dans l'édifice Seybold. Combien l'intallation de l'ascenseur a-t-elle côûté ? L'ascenseur est-il mû par l'électricité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'ascenseur a coûté au ministère, $2,000.

M. BENNETT : Voilà qui surprendra le public. Cet item ne figure pas ailleurs, et le ministère que dirige l'honorable ministre pourra se vanter, non seulement d'avoir établi un service de calorifère à eau chaude, mais en outre, d'avoir installé un service d'ascenseur au bénéfice du propriétaire de l'édifice. Certes, voilà une administration qui entend les affaires.

Ottawa, édifices publics—Eclairage au gaz et à l'électricité, y compris chemins et ponts, $24,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable John Sutherland) : Toute réflexion faite, je crois que cette somme de $24,000 répondra aux besoins de l'éclairage.

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi, le coût d'entretien des édifices publics à Ottawa dépasse donc $200,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'item de $125,000 est affecté à l'installation et aux travaux relatifs à la ventilation et à l'éclairage ; j'entends par là, les matériaux mis en œuvre et les travaux exécutés.

M. BORDEN (Halifax) : Tout de même, on reste stupéfait de la totalité de ces dépenses. Laissant de côté Rideau Hall, voici ces item, $125,000, $67,000, $9,000, $24,000, $7,000, $8,000, $5,500 : près d'un quart de million de dollars, voilà une somme assez ronde pour l'entretien de ces édifices.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis que je suis chargé de la direction de ce ministère, je me suis livré à toutes les recherches possibles afin de savoir comment se font ces dépenses. Je tiens à économiser autant que possible, et je veux que la Chambre soit parfaitement renseignée sur le chiffre réel de cette dépense.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le chiffre réel de la dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à l'item en discussion, le crédit demandé sera suffisant.

Ottawa, édifices publics, service téléphonique, $7,000.

M. INGRAM : J'ignore si la chambre n° 16 est pourvue d'un téléphone, mais on devrait en installer un dans la chambre n° 6.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y pas de téléphone dans la chambre n° 16 ; d'aucuns sont d'avis qu'il faudrait y en installer un, mais je ne suis pas de cet avis.

M. INGRAM : Il y a un téléphone dans la chambre du whip libéral, tandis que dans celle du whip conservateur, il n'y en a pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'époque où j'avais l'honneur de remplir la charge de whip, simultanément avec le titulaire actuel de l'opposition, c'était notre habitude invariable de faire mutuellement la demande de tous ces privilèges, et j'ignorais jusqu'aujourd'hui que le whip de l'opposition fût privé de l'avantage dont jouit son collègue ministériel. En ce qui concerne cette Chambre, les deux partis devraient jouir de tous ces privilèges, sur un pied d'égalité.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si le whip de l'opposition veut avoir un service téléphonique, je comprends qu'il est de mon devoir d'accéder à sa prière, de le mettre sur un pied d'égalité avec son collègue ministériel.

M. CLARKE : Combien y a-t-il de téléphones dans tous ces édifices publics d'Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans les édifices du parlement et des ministères, il y a 223 téléphones.

M. CLARKE : Le ministre conviendra que c'est là un chiffre énorme. Y a-t-il 223 chambres dans tous ces édifices ? Peut-être il y a-t-il quelques téléphones en dehors de ces édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici comment se répartit ce service téléphonique. Ministère de l'Agriculture, 14 ; auditeur général, 3 ; douanes, 5 ; police fédérale, 8 ; ministère des Finances, 3 ; hôtel du gouvernement, 6 ; commission des études géologiques, 3 ; Chambre des communes, 14 ; service des affaires des Sauvages, 3 ; ministère du Revenu de l'intérieur, 9 ; ministère de l'Intérieur, 19 ; ministère de la Justice, 16 ; bureau du Travail, 1 ; gendarmerie à cheval, 3 ; ministère de la Milice, 8 ; service de la rivière Ottawa, 3 ; ministère des Postes, 8 ; Bureau d'imprimerie, 5 ; bibliothèque du parlement, 4 ; Conseil privé, 10 ; Travaux publics, 38 ; Chemins de fer et Canaux, 6 ; ministère du secrétaire d'Etat, 5 ; Sénat, 4 ; ministère du Commerce, 5. Total, 223.

M. CLARKE : Au ministère des Travaux publics li y a 38 téléphones. Est-ce que les employés ont un surcroît de besogne, ou enfin, comment expliquer un pareil nombre de téléphones ? On ne saurait demander au ministre de nous renseigner sur l'utilisation des téléphones dans les autres ministères ; mais peut-être pourrait-il nous dire dans quels bureaux de son ministère ces téléphones sont dispersés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas assez familièrement ces détails, pour être en mesure de renseigner l'honorable député.

M. CLARKE : La chose mérite enquête.

M. BENNETT : Est-ce qu'il n'y a pas un certain nombre de téléphone installés dans les résidences des fonctionnaires du ministère ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce serait sans doute chez les ministres, les sous-ministres et les principaux fonctionnaires publics.

M. BENNETT : Au ministère du Conseil privé, non seulement y a-t-il un téléphone à la résidence du secrétaire du ministre, mais en outre, on en a installé un à la maison d'habitation du sous-secrétaire.

M. CLARKE : Au ministère du Travail, où la besogne s'accroît rapidement, il n'y a qu'un seul téléphone, tandis que l'important ministère des Finances n'en compte que trois ; et cependant cela semble suffisant. La chose demande éclaircissement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au ministère du Travail il n'y a qu'un téléphone et un seul chef, tandis qu'au ministère des Travaux publics, on en conviendra, il est bien légitime que les sous-ministre, l'architecte en chef, l'ingénieur en chef et les ingénieurs chargés de travaux à l'extérieur aient des téléphones. J'irai aux renseignements à ce sujet. De fait, la liste est sur mon pupitre, et je vais voir s'il est possible de faire quelque économie ; toutefois, je ne saurais n'en promettre à cet égard, sans avoir étudié la situation et les besoins.

M. CLANCY : Sur cette totalité de 223 téléphones, combien y en a-t-il tant dans les édifices publics qu'à l'extérieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a 138 à l'intérieur et 85 au dehors. Il ne s'en suit pas nécessairement que ces derniers soient installés dans des maisons d'habitation ; toutefois, ils se trouvent en dehors des édifices publics. Je ferai le dépôt d'une liste détaillée, afin que les députés puissent se renseigner parfaitement à ce sujet. Ainsi, on m'a demandé aujourd'hui même d'installer un téléphone au troisième étage de la Chambre des communes, que nous venons de faire terminer. Entre

onze heures et une heure, nombre de députés se rendent aux séances du comité des chemins de fer situé à cet étage, et on m'a représenté qu'un téléphone serait d'une grande utilité aux messieurs qui occupent des chambres à cet étage. Le ministre ne saurait guère fermer l'oreille à pareilles demandes. Quelques-uns de ces téléphones ne sont utilisés qu'à l'époque des séances.

M. CLANCY : J'ignorais que les députés qui ont des chambres à leur usage demandait des téléphones. J'ignorais qu'il y eût des chambres à l'usage des députés de la droite et de la gauche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là ce que j'ai dit. Nous avons fait terminer des chambres qui sont mises à la disposition des députés de la droite et de la gauche, et ces messieurs ont demandé un téléphone. La chose reviendra sur le tapis, lorsque je soumettrai la liste en question.

Edifices publics d'Ottawa—Terrains, $8,000.

M. CLARKE : S'agit-il ici de l'entretien des terrains ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Ces travaux d'entretien se font-ils à la journée ou à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée. Il y a un contremaître chargé de la direction de ces travaux.

Parc de Major's Hill, $5,500.

M. BORDEN (Halifax) : Cet item accuse une augmentation de $1,000. Pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIS : On a demandé cette nouvelle somme, parce que le crédit déjà voté a été trouvé insuffisant. On a érigé une nouvelle serre dans ce parc et peut-être ces terrains sont-ils mieux entretenus que d'habitude. La moitié des appointements du surintendant est imputée sur ce crédit, $720 ; puis, il a deux gardiens à $40 par mois et sept journaliers à $35 par mois, pendant neuf mois ; il y a ensuite, l'item de nouvelles plantes, semences, d'approvisionnement d'eau, d'engrais et diverses dépenses casuelles ; soit une totalité de $5,500. Il n'est guère possible d'entretenir le parc et les bâtiments qui s'y trouvent aujourd'hui à un coût inférieur à celui-là. J'ai étudié la chose et à mon avis, tant que le soin de ce parc restera à nos frais, il importe de l'entretenir convenablement. Nous demandons ce crédit, afin de ne pas nous exposer à dépasser le montant du crédit.

M. CLARKE : A mon avis, c'est là une excellente comptabilité, et d'ailleurs les salaires des jardiniers et des journaliers ne semblent pas excessifs ; loin de là ils sont fort modestes. S'il arrive que ce chapitre ne soit pas suffisamment doté, où prend-ont les fonds pour solder ces comptes ? Vous faut-il différer le paiement de ces individus jusqu'à ce que le parlement ait voté les crédits voulus ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là ce qui se fait d'habitude, mais c'est un système fort défectueux.

M. CLANCY : Le ministre obtient-il des mandats du bureau de la Trésorerie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Appointements des ingénieurs, des chauffeurs, des gardiens, etc., édifices publics fédéraux, $99,000.

M. BENNETT: Le ministre peut-il me dire à quelle date on a commencé à payer à John Frawley, gardien de l'édifice public à Orillia, un salaire de $300 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je n'ai pas ce renseignement ici, je prends note de la question.

M. BENNETT : Alors, le ministre peut-il me dire s'il se propose de payer à John Frawley $300 l'année prochaine, à titre de gardien de l'édifice en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'agit-il ici d'une nouvelle nomination ?

M. BENNETT : Cette nomination date de l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On ne m'a pas encore signalé le fait.

M. BENNETT : Je n'ai rien a redire à ce qu'on paie ce salaire. Je tiens, toutefois à appeler l'attention du ministre sur toute cette affaire. Vers 1893 ou 1894, sous le régime précédent, Baskerville fut chargé du soin de l'édifice d'Orillia, aux appointements de $300 par année. En 1897, au cours d'une élection complémentaire dans le comté de Simcoe-est, le ministre des Postes, suivi de ses satellites, vint établir sa tente dans ces parages, et piqué au vif par la défaite que lui avait infligée les électeurs de ce comté, il revint à la capitale, jurant de se venger de tous ceux qui avaient de près ou de loin contribué à ce résultat. On lui apprit qu'il y avait un gardien de l'édifice public d'Orillia qui, en toute probabilité, avait voté en ma faveur ; et séance tenante, le ministre décida de le démettre.

Il était absolument impossible de prouver que cet individu eût manqué aux devoirs de sa charge, ou qu'il se fût ingéré dans les luttes politiques, sauf le fait d'avoir exercé son droit de suffrage. Or, qu'arriva-t-il? Le gardien en question reçut l'ordre péremptoire de vider les lieux. Quand la question vint devant la Chambre, l'ex-ministre des Travaux publics nous informa, comme le compte rendu en fait foi, qu'il avait décidé d'adopter une nouvelle attitude au sujet de

l'édifice public d'Orillia, et cela d'après les désirs d'un de ses collègues. Or, cette nouvelle ligne de conduite consistait à congédier le gardien de l'édifice et à confier, à l'avenir, ce soin au directeur de la poste de cette ville. C'était, sans doute, le cas de dire que la fin justifie les moyens. Bien qu'il fût impossible de formuler de plaintes sérieuses contre cet individu ou de prouver qu'il se fût immiscé dans les luttes politiques, on le mit à la porte, sur instructions du directeur général des Postes; car c'est lui qui avait la direction des affaires politiques de ce collège électoral et c'est évidemment à lui que l'ex-ministre des Travaux publics faisait allusion, en disant qu'il obtempérait aux vœux d'un de ses collègues. Un peu plus tard, ce monsieur Frawley, auquel je n'ai rien à reprocher, puisqu'il remplit parfaitement bien ses devoirs, fut nommé à cette charge. Or, pour donner une quasi couleur de légitimité à une affaire passablement scabreuse, on n'alloua à cet employé pendant quelque temps qu'un minime salaire de $10 par mois. Et lorsque le ministre crut l'heure venue de mettre à exécution son projet, sans trop scandaliser l'opinion publique, il fit donner à Frawley les mêmes appointements qu'avait reçus Baskerville. Si jamais on a fait preuve de mesquine vengeance et d'esprit de parti, c'est bien ici. Furieux de la défaite qu'on lui avait infligée dans ce comté, le directeur général des Postes fit tout ce long circuit, afin de satisfaire sa vengeance et d'évincer cet employé. Bien que privé de son emploi, Baskerville est encore pleine de vie et vote comme toujours en faveur du parti conservateur, tandis que la conduite du ministre à son égard restera comme un monument destiné à perpétuer le souvenir de la plus mesquine vengeance qui se puisse concevoir chez un homme politique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au meilleur de mes souvenirs, les observations du député de Simcoe-est sont entièrement dénuées de fondement.

M. BENNETT : Que le ministre veuille donc se rappeler les faits. N'est-il pas vrai qu'il dirigea la campagne électorale dans ce comté et qu'à son retour, il était piqué au vif de la défaite qu'on lui avait infligée? N'est-il pas vrai que celui qu'il a donné pour successeur à Baskerville touche les mêmes appointements que ce dernier?

Quand je fis des remontrances à l'ex-ministre des Travaux publics, dans son bureau, au sujet de cette démission, il demanda de ne pas le blâmer, ajoutant que, pour son compte, il aurait dédaigné de se mêler à une aussi sale affaire, mais qu'on lui avait forcé la main ; qu'il avait reçu des ordres venant d'autres bureaux. Ce bureau, je le connais bien, c'est celui du directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai à peine besoin de réitérer ma dénégation. C'est la première fois, ce soir, que j'apprends l'existence de ce nommé Frawley. Je ne me rappelle pas avoir jamais prêté mon concours à la démission de cet individu.

M. CLANCY : J'ai un renseignement à demander au directeur général des Postes : Lorsqu'on congédie des employés du service extérieur, et cela sans qu'il ait été formulé d'accusations contre eux, comme cela se fait d'habitude, est-ce que ces démissions sont le fait des fonctionnaires du ministère, ou bien se font-elles du plein gré et avec l'approbation du ministre ? Il s'agit de démissions faites sans aucune forme de procès, lorsqu'on se contente d'avertir l'employé que son utilité a cessé, et qu'on lui a donné un successeur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député entend-il par là les directeurs des bureaux de poste ?

M. CLANCY : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quant aux directeurs de la poste, j'ai le devoir de prendre connaissance de chaque démission. Il est hors de doute que j'ai autorisé chacune de ces démissions ; dans tous les cas, j'en assume la pleine responsabilité. Parfois, un de mes collègues a administré par intérim les affaires de mon ministère ; mais je suppose qu'il aurait tenu une ligne de conduite semblable à la mienne. J'ai donc autorisé chaque démission qui a eu lieu.

M. CLANCY : Je suis bien aise que le comité et le pays sachent l'attitude prise par le ministre. Mais je douterais fort qu'il osât formuler en public, la dénégation qu'il a opposée, ce soir, à l'exposé de faits du député de Simcoe-est (M. Bennett). Je ne sais rien au sujet de l'affaire signalée par ce dernier, mais il est venu à ma connaissance des démissions qui trahissent tant de petitesse d'esprit, que j'ai hésité à croire que le ministre en était l'auteur. Or, il nous avoue, ce soir, qu'il est au fait de tout cela et qu'en tout état de cause il en assume l'entière responsabilité. Je sais qu'en une foule de circonstances, on a démis des employés ne touchant que de minimes salaires, et cela sans aucune autre forme de procès, sans qu'on eut formulé de plaintes contre leur conduite qui, d'ailleurs, était au-dessus de tout reproche. Seulement, on avait ourdi quelque trame dans l'ombre pour les faire congédier et le ministre s'est empressé de le faire. Le pays n'apprendra pas sans stupeur la déclaration du ministre, ce soir. Il assume pleine responsabilité de ces démissions dans toute l'étendue du pays, et il oppose une dénégation catégorique aux faits signalés par le député de Simcoe-est.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député me demande un renseignement au sujet des directeurs de la

poste, tandis que dans l'affaire dont parle le député de Simcoe-est, il s'agit du gardien d'un édifice public. J'assume toute la responsabilité des démissions de directeurs de la poste. En justice, l'honorable député devrait me citer les faits dont il s'agit, et discuter chaque affaire au fond. Alors il serait en mesure de juger si j'ai eu raison ou tort d'agir de la sorte. Je suis prêt à prouver la légitimité de chacune de ces démissions. Il resterait convaincu que j'ai protégé les directeurs de la poste. Les conservateurs qui remplissent ces charges ne se rallieront certainement pas à son avis ; car, dans cette vaste armée de préposés à la direction des bureaux de poste qui remplissaient ces fonctions, à l'époque où je pris la direction du ministère, je n'ai fait que fort peu de changements.

M. CLANCY : Je dois informer le ministre que je me propose de lui signaler quelques faits au sujet desquels j'ai reçu des renseignements que j'ai en ma possesion et qui confirment mes affirmations de ce soir. Au dire du ministre, les conservateurs ne sont pas en lieu de se plaindre de lui, puisqu'il les a maintenus dans leur emploi. Voilà, en substance, ce qu'il a dit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, et voilà la reconnaissance qu'on m'en témoigne.

M. CLANCY : Tout ce que le ministre a droit d'exiger des préposés aux bureaux de poste, qu'ils soient libéraux ou conservateurs, c'est qu'ils s'acquittent fidèlement de leurs devoirs, et lorsqu'un directeur de la poste, qui s'est ainsi acquitté de ce service, garde son emploi, ce n'est que simple justice. Si un préposé à la poste, libéral ou conservateur, manque aux devoirs de sa charge, qu'on le démette. Les conservateurs qui détiennent l'emploi de directeurs de la poste, nous a dit le ministre, lui doivent ce témoignage qu'il les a traités avec justice. Le ministre a-t-il accordé quelque faveur exceptionnelle?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mainte et mainte fois, je les ai maintenus dans leur charge, quand j'aurais pu légitimement les démettre. Je leur ai toujours donné le bénéfice du doute. J'ai toujours favorisé les directeurs de la poste en fonctions. Que l'honorable député me signale donc une seule circonstance où j'ai commis quelque injustice. Je n'ai fait que fort peu de démissions. Dans les provinces de l'ouest, ces démissions se réduisent presque à rien, et c'est sans doute à ces provinces que l'honorable député fait allusion.

Souvent, j'ai dû user de ma discrétion à cet égard et j'ai toujours penché du côté de la clémence. Que l'honorable député consulte son voisin, et il saura de lui ce qu'il faut penser de mon attitude à cet égard.

M. FOWLER : Est-ce que le ministre est d'humeur à discuter la question de ces démissisons ?

Sir WILLIAM MULOCK.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En temps et lieu; mais pas maintenant.

M. FOWLER : Fort bien.

M. INGRAM : Comme on a invoqué mon témoignage, je tiens à manifester loyalement ma pensée aux deux côtés de la Chambre. Mon frère, directeur de la poste à Saint-Thomas, ayant été suspendu de ses fonctions, on fit enquête. On le réintégra dans son emploi et on lui versa, en outre, tous ses appointements pour la période entière de sa suspension. Le directeur général des Postes se convainquit que les accusations portées contre mon frère étaient dénuées de fondement, et voilà pourquoi il l'a réintégré dans ses fonctions. Le ministre a donc rendu justice, après enquête faite, et je tiens ici à lui en rendre un témoignage public.

Le directeur de la poste de Windsor avait aussi été suspendu, j'ignore les détails de l'enquête, mais je sais que, comme résultat, l'employé en question a été réintégré dans ses fonctions. A l'avènement du gouvernement au pouvoir, en 1896, il arriva que par suite d'un règlement alors adopté, certains employés nommés dans le cours d'une certaine période de temps antérieure au changement de gouvernement, furent démis de leurs charges. A Aylmer, dans mon propre comté, monsieur D. H. Price avait été nommé directeur de la poste par les conservateurs. Il servit plusieurs mois sous le gouvernement actuel, puis fut démis de sa charge et on lui donna un successeur. On n'avait rien à lui reprocher, et la raison alléguée pour sa démission, c'est que le règlement en question stipulait que les employés nommés au cours d'une certaine période de temps depuis l'avènement des libéraux au pouvoir seraient démis. Voilà les faits que je soumets à la Chambre en toute franchise.

M. BENNETT : Le 24 avril 1890, je fis l'interpellation que voici :

1. Qui est le gardien de l'édifice public à Orillia ?
2. Quelle est la date de sa nomination ?
3. Qui l'a recommandé ?
4. Quels sont ses appointements ?

Le ministre des Travaux publics de cette époque fit la réponse suivante :

1. John Frawley. 2. Le 4 novembre 1898. 3. Frawley avait été employé par l'ancien directeur de la poste, qui était en même temps gardien, pour nettoyer l'édifice. On constate qu'il s'acquittait fort bien de son emploi, et voilà pourquoi il a été nommé. 4. $15 par mois.

Chaque mot de cette réponse confirme ce que j'ai affirmé il y a un instant : qu'après le renvoi de Baskerville, l'ancien gardien, la besogne retombant sur le directeur de la poste, le ministre des Travaux publics nomma Frawley gardien à $15 par mois. Personne ne songerait sérieusement à soutenir que l'ex-ministre des Travaux publics fût en lieu de nourrir quelque ressentiment à

l'endroit de Baskerville, et je défie le directeur général des Postes de prouver qu'on eût transmis au ministère des Travaux publics quelque painte contre cet employé. J'ajoute que le compte rendu des débats prouve que le ministre des Travaux publics, en cherchant à expliquer la raison de la démission de Baskerville, donna clairement à entendre qu'un de ses collègues du cabinet avait exercé une pression sur lui dans ce sens. Le directeur général des Postes ne saurait nier qu'il s'est rendu dans ce comté, comme il avait parfaitement droit de le faire, et comme il le fera encore à l'avenir. On le sait, on confie à chaque ministre la direction de la campagne politique dans une certaine partie du pays, et c'est le directeur général des Postes qui avait la direction de la lutte dans les comtés en question. Je laisse aux députés le soin de décider si la démission de Baskerville est due à la rancune du directeur général des Postes et à la déception qu'il avait éprouvée, ou bien si elle est le fait de l'ex-ministre des Travaux publics qui, ne sachant rien de cette affaire, aurait décidé de démettre Baskerville, pour des motifs que personne ne saurait soupçonner. Je porterai la réponse du ministre à la connaissance des électeurs d'Orillia, et je ne crois pas qu'ils se forment une bien haute idée de la véracité de ce monsieur.

M. INGRAM : A-t-on nommé une gardien pour l'édifice public de Saint-Thomas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. FOWLER : Cet item accuse une augmentation de $10,000. Pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère prend à sa charge le soin des bureaux de poste de Montréal et de Toronto, et en outre, au cours de l'année prochaine, il lui faudra prendre soin de six édifices nouveaux.

M. FOWLER : Par le passé, qui était chargé du soin des bureaux de poste de Montréal et de Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce service laissait beaucoup à désirer. C'est le ministère des Postes qui était chargé de ce soin. Nous sommes mieux outillés pour ce service, puisque nous avons à notre disposition des préposés aux travaux publics qui auront leurs équipes d'hommes et pourront mieux s'acquitter de cette besogne. Il s'est élevé de sérieuses plaintes sur l'insuffisance de ce service.

M. FOWLER : Les dépenses du ministère des Postes accuseront sans doute une diminution, de ce chef. Le directeur général des Postes s'est glorifié d'une plus-value dans son budget. Au début, il a annoncé un excédent de recettes, mais cette plus-value s'est bientôt changée en moins-value, avant même que le chapitre des services de l'auditeur général et du ministère des Finances eût été épuisé. De combien la dépense serait-elle réduite de ce chef ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quelques cents dollars.

M. FOWLER : Alors ce gonflement de dépenses me semble inexplicable. Il vous faudra, dites-vous, prendre soin de six édifices nouveaux, au coût de $300 en moyenne, soit $2,000. Or, ici figure une augmentation de dépense de $10,000. D'où vient cet écart de huit mille dollars?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député le sait, le crédit n'a pas subi d'augmentation correspondant au service. L'année dernière, la liste s'est gonflée de seize édifices et cette année viennent s'y en ajouter six nouveaux. Quant à l'économie effectuée par le ministère des Postes, par le fait que nous prenons à notre charge le soin des bureaux de poste de Montréal et de Toronto, je ne saurais rien dire. Les fonctionnaires préposés à ces bureaux prétendent que la besogne se fait très mal. Peut-être l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) pourrait-il nous renseigner à ce sujet.

M. CLARKE : J'allais demander au ministre s'il y a dans les cartons du ministère quelque plainte à cet égard. Je n'ai jamais entendu formuler de griefs au sujet de la négligence des gardiens. Est-ce que les fonctionnaires se sont plaints?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il y a une lettre de l'inspecteur du bureau de poste, se plaignant de l'état des bureaux.

M. CLARKE : Cette lettre sera sans doute, déposée sur le bureau?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Quel est le nom de l'inspecteur qui a porté plainte?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai oublié ce détail. Cette réforme a été faite à la demande du ministère, après quo'n se fût plaint que l'entretien du bureau de poste était bien défectueux.

M. FOWLER : Je veux savoir à quoi m'en tenir à ce sujet. Le ministère des Postes, affirme-t-on, effectue une économie de $2,000 par ce changement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : Alors combien pourrait-on économiser en transférant cette dépense au ministère des Travaux publics?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais ce qu'il en coûtera, pour l'entretien convenable des bureaux de poste de Montréal et de Toronto; probablement, quelques centaines de dollars, par année.

Il faudra employer de la main-d'œuvre, des femmes de journée. C'est vraiment une réforme qu'il s'agit de faire; car on a adressé des représentations au ministère au sujet de l'urgence de ce changement.

M. CLARKE : Je ne m'oppose nullement à la réforme qu'on veut faire, s'il en doit résulter quelque économie. Emploiera-t-on un nouveau gardien et un personnel plus nombreux à Toronto?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelques-uns de ces gardiens sollicitent une augmentation de salaire. Plusieurs ne reçoivent que $400. Ils se plaignent amèrement et affirment qu'il leur est impossible de pourvoir aux besoins de leur famille à même ce maigre salaire, et en pareilles circonstances, il sera accordé à ceux qui sont faiblement rémunérés $25 ou $50 de plus.

M. INGRAM : Les gardiens semblent avoir la haute main sur les édifices publics et cette remarque s'adresse aux ministères du Revenu de l'intérieur, des Postes et des Douanes. A mon avis, tout gardien d'un édifice public devrait être soumis aux ordres du chef du ministère. On devrait leur donner les instructions voulues pour l'entretien convenable de ces édifices. Dans notre district, de fait, les gardiens ne veulent pas recevoir d'ordres de leurs supérieurs.

On fait rapport sur quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 6 avril 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie Canadienne (à responsabilité).—(M. Lemieux).

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick.—(M. Belcourt).

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et Baie Georgienne.—(M. Clare).

Bill (n° 86) modifiant l'Acte des marques des fruits, de 1901.—(M. Smith, Wentworth) —par M. Gourley).

VACANCE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu avis d'une vacance survenue dans la représentation du district électoral de Russell, dans la province d'Ontario,—le député siégeant, William Cameron Edwards, écr., ayant été appelé au Sénat, et que j'ai, en conséquence, adressé mon mandat au greffier de la Couronne en chancellerie, lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral.

DISTRICT ELECTORAL DE SAINT-JACQUES.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que conformément à l'ordre de la Chambre, vendredi dernier, le 3 avril, j'ai adressé mon mandat au greffier de la Couronne en chancellerie, lui enjoignant de préparer un nouveau bref pour le district électoral de Saint-Jacques, Montréal.

TERRITOIRE DU YUKON—CONCESSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour j'aimerais à savoir du gouvernement s'il a reçu quelque communication de la chambre de commerce du Yukon concernant ce qu'on appelle la Concession Treadgold. Plusieurs députés ont reçu de cette chambre de commerce une communication dans laquelle il est dit :

La chambre de commerce de Dawson désire vous communiquer une copie d'un télégramme qui a été envoyé aujourd'hui même à l'honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada ; Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur ; William Mulock, directeur général des postes et James Hamilton Ross, représentant du Yukon au parlement. Ce télégramme se lit comme suit :

Combattez toute tentative qui sera faite pour faire adopter un arrêté ministériel ou un acte du parlement, qui pourrait en aucune manière confirmer la concession Treadgold. Nous sommes à faire signer une pétition monstre et à recueillir des données authentiques qui seront envoyées à Ottawa pour demander au gouvernement d'apporter son conceurs pour fournir de l'eau pour l'exploitation des mines. La population est unanime à faire cette demande et elle insistera pour obtenir la protection du gouvernement contre le monopole de la pieuvre du Treadgold.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE DAWSON,
H. C. Macaulay, président.

Ladite chambre de commerce désire aussi s'assurer de votre concours, votre aide et votre influence pour faire auprès du parlement canadien les recommandations nécessaires pour empêcher la confirmation de la concession Treadgold et de privilèges hydrauliques sur la rivière Klondike et le crique Rock, de la nature de ceux qu'on cherche à obtenir.

La consession Treadgold, et les privilèges hydrauliques accordés par un arrêté du Conseil, et qui auront force de loi quand cet arrêté aura été ratifié par le parlement, à sa prochaine session, sont dans l'opinion de cette chambre de commerce la plus grandee iniquité qui ait jamais été commise envers une population, car elle aura pour effet de conduire virtuellement à la banqueroute tous les propriétaires de Dawson et des environs, et le Klondike, au lieu de

devenir le pays prospère que nous espérions, deviendra la propriété de M. Treadgold et de ses associés dans ce projet.

Nous sommes à préparer une immense pétition dont un exemplaire vous sera envoyé au parlement canadien pour annuler et révoquer cette concession. Cette requête se signe rapidement et elle contient les objections de la population du Yukon à ce projet et demande au gouvernement d'assurer de l'eau aux mineurs de ce territore.

Le document expose ensuite, très au long, les raisons qui militent contre l'octroi de cette concession, mais je n'en imposerai pas la lecture à la Chambre. Le document est accompagné d'une requête dont le deuxième paragraphe dit :

Que les privilèges accordés aux concessionnaires sont d'une valeur incalculable et permettent une scandaleuse exploitation des ressources de ce territoire au profit de quelques favorisés.

Et plus loin, au quatrième paragraphe :

Que ce qu'il faut à ce territoire, ce n'est pas la création de monopoles, mais plutôt l'encouragement individuel des mineurs, en leur assurant des privilèges égaux et les mêmes chances de succès, en tant que la loi et l'administration peuvent y pourvoir.

Le document se termine en demandant que l'arrêté du Conseil du 21 avril 1902, soit révoqué. Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre quelle conduite le gouvernement entend tenir au sujet de la concession Treadgold, et si le gouvernement a reçu le document dont il est ici question. Je recevrai avec plaisir tout renseignement que mon honorable ami croirait pouvoir communiquer à la Chambre dans le moment.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, j'ai reçu une copie du document dont l'honorable chef de l'opposition vient de lire une partie; je ne puis dire si le gouvernement a reçu sur cette question d'autres communications que celle-là. Mais comme cela arrive souvent, il y a peut-être les deux côtés de la question; le côté de ceux qui sont opposés à la concession et le côté de ceux qui sont en faveur. Il y a environ un an, le gouvernement a modifié les conditions de la concession Treadgold d'une manière qu'il supposait devoir donner satisfaction aux mineurs du Yukon. Nous n'avions certainement pas l'intention d'établir un monopole, car nous croyions qu'en agissant comme nous l'avons fait nous procurions de l'eau aux mineurs, pour faciliter leurs travaux.

Cette manière de voir n'a pas été celle de tout de mande et on a représenté l'affaire sous un jour tout différent. Quoi qu'il en soit, rien n'a encore été fait et le gouvernement n'a pas l'intention de rien décider pour le moment. Il est possible que le gouvernement revienne sur ce qui a été fait, si on lui fournit la preuve que ces récriminations sont fondées, mais pour le moment, je ne puis pas en dire davantage.

PRESENTATION DE RAPPORT.

Sommaire des relevés des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1902.—(Honorable M. Fielding.)

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport Nationale du Canada.—(M. Campbell.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 24) pour étendre les pouvoirs des compagnies de prêts—(M. Thompson, Haldimand.)

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale.—(M. Bickerdike.)

Bil (n° 72) concernant la Banque de Montréal.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.—(M. Thompson, Haldimand.)

Bill (n° 76) à l'effet de permettre à la ville de Vancouver d'acquérir des terrains et intérêts dans le voisinage du havre de Vancouver.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de Winnipeg.—(M. Scott.)

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des Terres du Nord-Ouest du Canada (limitée).—(M. McCarthy.)

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest. —(M. Morrison.)

QUESTIONS.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TRANS-CANADA.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il reçu quelque proposition de la part de la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada au sujet de la construction d'une nouvelle ligne ferrée transcontinentale ?

2. Le gouvernement a-t-il demandé à ladite compagnie de lui soumettre ses conditions pour la construction de ladite ligne ?

3. Dans tout arrangement pour ladite construction, sera-t-il expressément stipulé que ladite ligne sera commencée par son terminus-est ?

4. Quelque demande pour une aide financière pour ladite construction a-t-elle été faite au gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair): Je ne puis répondre à aucune de ces questions pour le moment. J'ai déjà informé la Chambre que des communications, la plupart verbales, ont eu lieu entre le gouvernement et

les intéressés, mais il serait prématuré de les rendre publiques à présent. Dès que l'intérêt public le permettra, tous les renseignements seront fournis au parlement.

GUERRE SUD-AFRICAINE—FONCTIONNAIRES COMME VOLONTAIRES.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Quels employés du gouvernement, permanents ou temporaires, sont allés dans le Sud-africain avec chacun des 3e, 4e, 5e ou 6e bataillons de carabiniers à cheval du Canada ?

2. Leur a-t-on conservé leur emploi jusqu'à leur retour ?

3. Quels sont ceux qui n'ont pas été réinstallés ?

4. Lesquels d'entre eux, pendant la durée de leur service en Afrique, ont retiré leurs appointements en tout ou en partie comme employés du service civil du Canada ?

5. Ceux qui n'ont pas encore été réinstallés dans leur emploi, le seront-ils sans plus tarder ?

6. Quelque ministre a-t-il promis à ceux qui étaient au service du gouvernement que leur position leur serait conservée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (sir F. W. Borden): Je demanderai que les quatre premières questions soient posées sous forme de motion demandant un rapport. Si l'honorable député veut se conformer à ce désir, je lui fournirai avec plaisir tous les renseignements qu'il demande; et qu'il serait difficile de lui donner dans une réponse à une interpellation. Quant à la question n° 6, je suis informé qu'aucun ministre n'a promis aux fonctionnaires qui sont allés en Afrique-sud que leur position leur serait conservée.

M. CLARKE : Et à la question n° 5 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Je ne puis pas y répondre.

RETOUR DE LA FORCE CONSTABULAIRE.

M. INGRAM :

1. Le ministère de la Milice et de la Défense a-t-il reçu quelques documents se plaignant du traitement infligé aux Canadiens servant dans la force constabulaire sud-africaine ?

2. Dans l'affirmative, le ministère a-t-il pris quelque mesure, ou le gouvernement se propose-t-il de prendre quelque mesure à ce sujet ? Et, dans ce cas, laquelle ?

3. L'attention du ministre de la Milice ou d'aucun officier de son ministère a-t-elle été attirée sur l'article suivant publié dans le "Star" de Montréal, lundi le 30 mars 1903 ?—

DES MEMBRES DE LA FORCE CONSTABULAIRE DE RETOUR D'AFRIQUE EXPOSENT LEURS GRIEFS.

Ils disent avoir été traités très mal dans le Sud-africain.

Raisons de leur départ.

Dans une entrevue aujourd'hui avec un reporter du "Star", ils ont, un peu à contre cœur, exposé les motifs qui leur ont fait quitter la force constabulaire dans le Sud-africain.

M. MONK.

Quelques-uns de leurs griefs.

Ils allèguent que les officiers anglais, en exécutant les ordres du gouvernement pour la réduction de l'effectif de la force constabulaire de 10,000 à 6,000 hommes, ont essayé, sans motifs valables, de licencier la majeure partie des Canadiens.

Si un Canadien, dont ils voulaient se défaire, n'achetait pas son congé, il était renvoyé du service sous prétexte qu'il n'était pas propre au service dans le corps constabulaire.

Ce renvoi était une très mauvaise note pour ceux qui étaient renvoyés sommairement, et il équivalait à une accusation de mauvaise conduite. Une personne ainsi renvoyée était obligée de payer ses frais de retour au Canada. Lorsqu'il avait été décidé de se dispenser des services d'un Canadien et que ce dernier refusait d'acheter son congé, on portait des accusations contre lui, ce qui ne laissait d'autre alternative que de quitter le service. Quand il s'agissait de nommer un sous-officier dans l'escadron canadien de la gendarmerie, les Canadiens étaient ignorés complètement, et les sergents anglais étaient invariablement nommés à mesure que les vacances se produisaient. Dans quelques cas, les officiers anglais ont nommé des officiers hollandais et des sous-officiers de préférence aux Canadiens quand on faisait des promotions. Les autres troupes anglaises recevaient régulièrement leurs effets d'habillement, mais il n'en était pas ainsi pour les Canadiens. Dans beaucoup de cas, les Canadiens ont été obligés de payer de leur poche les effets d'habillement qui auraient dû être fournis par les autorités anglaises, sinon ils auraient souffert du manque de ces articles. En moyenne, un Canadien était obligé de dépenser £1.10s. par mois de son propre argent pour se procurer les choses nécessaires à la vie. On a tenté de faire des Canadiens de simples automates militaires. Un acte d'indépendance bien excusable de leur part était taxé d'insubordination. Les plus légères fautes de discipline de la part des Canadiens étaient sévèrement punies, tandis que les mêmes fautes commises par des soldats anglais n'étaient même pas remarquées. Au cours de leur entretien avec le reporter du "Star", les soldats ont déclaré que rien au monde ne pourrait les engager à retourner en Afrique pour y mener semblable vie.

Seulement une couverture en laine à chacun.

Quelques-uns des soldats n'ont eu qu'une seule couverture pendant toute la durée de leur séjour en Afrique. Pour pouvoir prendre un peu de repos avec quelque confort pendant les froides nuits des hivers africains, ils ont dû recourir aux couvertures—une paire par homme—qui leur avaient été données au Canada.

Les effets d'habillement.

En fait d'uniformes, de ceintures et autres accoutrements, les Canadiens prétendent avoir été très mal traités comparativemnt aux soldats anglais. Quand ils ont quitté le corps constabulaire, ils ont reçu un billet de passage pour Durban. A partir de Durban, ils ont dû payer de leur poche leur passage jusqu'en Angleterre. Le voyage coûte $60 ou 15 guinées, par homme. Lord Strathcona a payé leur passage d'Angleterre au Canada.

4. Si l'attention du gouvernement a été attirée sur ces faits, quelles mesures (s'il en est) le ministère ou le gouvernement se proposent-ils de prendre à la suite de ces sérieuses allégations ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A la première et deuxième

question je réponds : tant que je n'aurai pas lu l'article cité dans la question de l'honorable député. A ce propos, je crois qu'il conviendrait de faire entrer dans les Débats, à côté de l'article cité, les extraits suivants d'un article publié dans le Mail and Empire, de Toronto, deux jours plus tard. Cet article se lit comme suit :

SOLDATS CANADIENS.

Des lettres reçues de Canadiens servant actuellement dans la force constabulaire du Sud-africain laissent voir qu'il y en a d'autres qui sont satisfaits du traitement qu'ils reçoivent. Un correspondant qui signe : " Un soldat canadien ", est indigné des histoires racontées ici par des soldats renvoyés du service. Il laisse entendre qu'un grand nombre de ces hommes ont été renvoyés comme étant impropres au service. Sans exprimer aucune opinion à cette phase de la question, il est bon d'ajouter que ce correspondant semble parler en connaissance de cause sur d'autres sujets. Il explique qu'à la fin de la guerre la force constabulaire était deux fois plus forte numériquement parlant que cela était nécessaire en temps de paix. Toutefois, on ne tenta aucun effort à ce moment là pour en réduire le nombre et cela pour des raisons bien faciles à comprendre. Maintenant que la paix est rétablie dans tout le pays, l'ordre est arrivé de licencier un grand nombre de soldats. Notre correspondant laisse entendre, ce qui est beaucoup à son avantage, que l'on conserve les meilleurs soldats et que l'on congédie ceux dont les autorités ne sont pas satisfaites. Pour démontrer que tout va bien il ajoute : " Soyez certain d'une chose, c'est que, pour ma part, je reste ici." Les Canadiens qui ont protesté contre la manière dont ils étaient traités, disent : Croyez nous ; il nous était impossible de rester plus longtemps." D'autres preuves ont été mises sous les yeux du public. La vérité doit se trouver dans un juste milieu entre ces deux déclarations opposées : " Ils nous maltraitent parce que nous sommes Canadiens ", et " Ils sont bons pour nous parce que nous venons du Canada." Il est assez difficile de supposer qu'un officier anglais maltraitera un soldat colonial parce qu'il est Canadien. Tout porte à croire que c'est le contraire qui doit être vrai. La difficulté provient du fait qu'un grand nombre d'officiers traitent les Canadiens comme ils sont habitués à traiter les indigènes de Londres, ces derniers ne s'en occupent plus ; mais il n'en est pas de même pour les Canadiens, ils ne sont pas habitués à un pareil traitement, et le public canadien ne veut pas que nos soldats se fassent les valets des officiers anglais. Le cavalier canadien est un combattant ; ce n'est pas un soldat. Notre correspondant ne parle pas de la manière d'agir des officiers. Mais il critique le langage de ceux qui prétendent avoir été renvoyés du service sans le sou. Il laisse entendre que le jeu de cartes et l'ivrognerie sont responsables de cet état de choses et que ces hommes n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes de leur pauvreté. Si cette prétention est bien fondée, elle devrait suffire à faire taire les récriminations de ces victimes de l'ivrognerie. Nous ne compatissons pas à ces malheurs. Les cavaliers ont reçu leur paye ; tous ne sont pas arrivés au Canada sans le sou, et nous avons là une preuve suffisante, dans les circonstances. S'ils n'ont pas su faire des économies, personne ne leur en fera de reproches, du moment qu'ils ne se plaindront pas. Voilà les faits de la cause. Le verdict final dépendra beaucoup de la conduite future des ex-gendarmes. S'ils se conduisent comme des hommes à l'avenir, dans la nouvelle carrière qui s'ouvre devant eux, le public sera justifiable de les croire quand ils critiqueront l'armée. Sinon, leurs paroles resteront sans effet.

En réponse à la quatrième question, je dois dire que le gouvernement ne peut rien y faire. Quand bien même les cavaliers de la force constabulaire du Sud-africain auraient été traités injustement, le gouvernement ne peut en être tenu responsable.

COMMISSION RELATIVE A LA REFONTE DES STATUTS.

M. SPROULE demande :

1. Quels sont les membres qui composent la commission de revision des statuts ?
2. Quand la commission a-t-elle commencé ses travaux ?
3. Quel progrès a été fait dans le travail de la revision ?
4. A quelle date approximative la commission aura-t-elle terminé ses travaux ?
5. Le chiffre de la rémunération des membres et officiers de la commission a-t-il été fixé ? Et dans l'affirmative, quel est-il ?
6. Quel est le coût estimatif de la revision projetée, quand le travail sera complété ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable M. H. G. Carroll) :

1. Le ministre de la Justice et le Solliciteur général sont membres de cette commission *ex officio*. Les autres membres sont : le très honorable sir Henry Strong, président ; Edmund Leslie Newcombe, C.R., sous-ministre de la Justice ; Wentworth E. Roscoe, C.R., Kentville, N.-E.; Augustus Power, C.R., du ministère de la Justice ; Edward R. Cameron, C.R., greffier de la cour Suprême du Canada; Henry Robertson, C.R., de Collingwood, Ontario, avocat, et Louis Philippe Sirois, de Québec, notaire public ; Honorable R. J. Ritchie, de Saint-Jean, et Horace Saint-Louis, de Montréal, avocats, secrétaires de la commission.

2. Le 21 novembre 1902.

3. Les commissaires ont tenu deux séances à Ottawa et un grand nombre de statuts ont été revisés et imprimés par chacun des commissaires en particulier. On espère que la commission pourra prendre connaissance de tout le travail actuellement fait et imprimé vers la fin du présent mois.

4. Il est encore trop tôt pour dire quand les travaux seront terminés.

5. Le chiffre de la rémunération que devra recevoir chaque commissaire a été fixé comme suit :

	par année.
Le très honorable sir Henry Strong....	$ 3,500 00
M. Newcombe....	1,500 00
M. Power....	1,200 00
M. Cameron....	1,200 00

La rémunération des autres commissaires et des secrétaires n'est pas encore fixée.

6. Aucune estimation du coût de ce travail n'a encore été faite.

LES DOUKHOBORTSES.

M. BLAIN demande :

1. Le gouvernement a-t-il quelques renseignement sur le prétendu pélerinage ou la migration des gens connus sous le nom de Doukhobortses, en novembre et décembre 1902, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la province du Manitoba ? Dans l'affirmative, quels sont ces renseignements ?

2. Combien de personnes ont pris part à ce pélerinage ou à cette migration ?

3. Quel en était l'objet ?

4. Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour empêcher ce mouvement ? Et, dans l'affirmative, quelles mesures ont été prises par le gouvernement à cette fin ?

5. En vertu de quelle loi ou autorité, le gouvernement a-t-il agi ainsi ?

6. Si le gouvernement a saisi et vendu des chevaux, moutons et bestiaux appartenant aux Doukhobortses en novembre et décembre derniers, en vertu de quelle autorité ou de quelles dispositions de la loi en a-t-il agi ainsi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) :

1. Le gouvernement fut informé par ses officiers qu'un certain nombre de Doukhobortses voulaient et avaient même fait un pèlerinage dans les mois d'octobre et novembre derniers.

2. Des 8,000 Doukhobortses actuellement établis dans l'Ouest, environ 1,800, comprenant des hommes, des femmes et des enfants, entreprirent ce pèlerinage et se rendirent jusqu'à Yorkton. Environ 450 hommes et enfants continuèrent jusqu'à Minnedosa.

3. Il s'agissait pour eux de faire une croisade religieuse.

4. Le gouvernement, par l'entremise de ses officiers, conseilla à ces Doukhobortses de ne pas entreprendre ce pèlerinage, et quand ils se furent mis en route quand même, il les persuada de retourner. Les femmes et les enfants furent ramenés à leur point de départ dans des convois spéciaux et des voitures, partie des hommes revint en chemin de fer et les autres firent le trajet de retour à pied.

5. Sans se baser sur aucune loi spéciale, attendu qu'il n'était besoin d'auc ne loi particulière pour justifier la conduite du gouvernement.

6. Le gouvernement n'a pas saisi et vendu de chevaux, moutons et bestiaux appartenant aux Doukhobortses dans les mois de novembre et décembre, mais dans le mois d'octobre du bétail et des chevaux qui avaient été laissés errant par les Doukhobortses furent, avec le consentement de ces derniers, vendus à l'enchère par le gouvernement.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. MONK demande :

1. Jusqu'à quelle date le gouvernement a-t-il l'intention de recevoir des propositions pour la construction d'un chemin de fer transcontinental ?

2. Le gouvernement se propose-t-il de recommander l'octroi par le parlement d'une subvention en argent aux personnes qui sont disposées à exécuter cette entreprise ?

3. Le gouvernement accueillerait-il une demande de subvention en terres en faveur de l'entreprise ?

4. Quelles sont les principales conditions qui seront imposées par le gouvernement aux personnes disposées à entreprendre ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je ne puis répondre à aucune de ces questions pour le moment. La Chambre a déjà été informée que des pourparlers avaient eu lieu entre le gouvernement et certaines personnes, mais il serait prématuré d'en faire connaître le teneur pour le moment. Aussitôt que la chose pourra se faire dans l'intérêt public, le parlement sera mis en possession de tous les faits.

IMMIGRATION IRLANDAISE.

M. CLARKE demande :

1. Le bureau canadien d'émigration à Belfast, Irlande, a-t-il été fermé ? Dans l'affirmative, pourquoi et à la recommandation de qui ? Si le bureau n'est pas fermé, quel est l'officier qui en a la direction et quand a-t-il été nommé ?

2. Combien y a-t-il d'agences canadiennes d'émigration en Irlande, où se trouvent-elles et quel est le titulaire de chacune ?

3. Combien d'émigrants irlandais ont-ils été envoyés au Canada par les agents du gouvernement au cours de la dernière année ? Et quelles ont été les dépenses résultant de l'entretien et des opérations desdites agences d'émigration irlandaise, sous forme d'appointements d'agents, frais de voyage, etc. ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) :

1. Le bureau de Belfast a été fermé durant quelques jours, le ministre ayant donné instruction à M. O'Kelly, l'agent de l'endroit, de remplacer M. C. R. Devlin, qui a donné sa démission comme commissaire canadien de l'émigration à Dublin, le 5 mars. Le bureau de Belfast est maintenant ouvert et la direction en a été confiée temporairement à M. Kilburn, depuis le 1er avril.

2. Deux. Une à Dublin, sous la direction de M. O'Kelly, et l'autre à Belfast sous la direction de M. Kilburn.

3. Un. Tous les immigrants irlandais qui sont arrivés au Canada durant l'exercice finissant le 30 juin 1902, ont été envoyés par l'entremise des agents d'immigration en Irlande. Les émoluments des agents, leurs dépenses de voyage et autres, les loyers des bureaux, les frais d'entretien et autres dépenses résultant de l'opération de ces agences d'émigration en Irelande ont coûté en 1902-03, $14,173.60.

ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER.

M. CLARKE demande :

Y a-t-il un officier public qui est tenu de s'enquérir et de faire rapport au gouvernement de tous les accidents de chemins de fer qui se produisent au Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Non,

mais depuis les derniers accidents survenus, le gouvernement s'occupe sérieusement de la question.

"LE CANADA" ET L. J. LATOUR.

M. LEONARD :

1. Le gouvernement sait-il que la circulaire suivante a été adressée aux maîtres de poste dans différentes parties du pays, et principalement dans la province de Québec ?

Montréal, 24 mars 1903.

Monsieur le maître de poste,

Monsieur,—Comme vous le savez, nous devons commencer dans quelques jours la publication du nouvel organe libéral "Le Canada".

L'administration de la compagnie me charge de vous écrire, au nom de la bonne cause, pour vous demander de favoriser notre circulation—dans la mesure du possible, bien entendu.

Inutile de vous dire que le maître de poste joue un rôle important dans sa localité vis-à-vis les journaux et peut rendre de grands services.

Nous comptons sur vos sympathies légitimes et sur votre concours pour "Le Canada". Votre travail sera rétribué.

Nous vous donnerons la commission que voici: 10 pour 100 sur la collection et 25 pour 100 sur les abonnements, d'après la liste que vous nous préparerez.

J'ose espérer que ces offres seront bien accueillies.

Je termine en vous remerciant à l'avance pour tout ce que vous ferez pour le journal et notre entreprise, dont vous aurez, sans doute, le succès à cœur.

Votre tout dévoué,

L. J. LATOUR,
Gérant général de la circulation.

2. Quelle position ledit L. J. Latour occupait-il dans le service civil, à Ottawa ? Quand a-t-il été nommé ?

3. Quand ledit L. J. Latour a-t-il obtenu un congé de six mois et pour quelles raisons ?

4. Quand a-t-il retiré son salaire la dernière fois et quel montant a-t-il retiré ?

5. Est-il vrai que le nommé L. J. Latour est actuellement remplacé dans le service civil par son jeune fils, complètement incapable de remplir les devoirs de son emploi ?

6. Quel est l'âge et le salaire du jeune Latour?

7. Est-il vrai que L. J. Latour a prélevé et prélève parmi ses collègues du service civil des souscriptions et des abonnements pour le nouveau journal "Le Canada" ?

8. Le gouvernement veut-il s'informer de ce fait connu de ceux qui vivent à Ottawa et déclarer aux employés civils qu'ils pourront conserver leur position, même en ne souscrivant pas au journal "Le Canada", pourvu qu'ils fassent leur devoir dans leur emploi respectif ?

9. Le gouvernement approuve-t-il ces souscriptions ?

10. Quels moyens le gouvernement se propose-t-il de prendre pour faire cesser cet état de choses ?

11. Va-t-il faire remettre à ces employés le montant de leur souscription ou augmenter leur salaire en conséquence ?

12. Quels sont les directeurs du nouveau journal auquel il est référé dans ladite circulaire ?

13. Quels sont les ministres du gouvernement actuel et quels sont les députés de cette Chambre intéressés financièrement dans ledit journal ?

14. N'est-il pas vrai que ledit journal sera publié sous l'égide des membres du parlement fédéral et de la législature de Québec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Non.

2. Celle de fonctionnaire des postes pour le ministère des Travaux publics, à raison de $3 par jour, depuis le 1er mai 1902.

3. Le 6 mars dernier, 1903, sans avoir le droit de toucher son traitement.

4. Le 6 mars dernier, il a touché les appointements mentionnés ci-dessus.

5. Un fils de M. Latour est à l'emploi du ministère des Travaux publics qui le trouve capable de s'acquitter de ses fonctions.

6. Vingt et un ans ; appointements, $3 par jour.

7, 8, 9, 10, 11. Le gouvernement n'en connaît rien.

12, 13, 14. Ces affaires ne concernent pas le ministère qui n'en a pas entendu parler.

MAITRE DE POSTE DE ERNESTOWN-STATION.

M. WILSON :

Le maître de poste de Ernestown-Station, comté de Lennox, a-t-il été remplacé ? Dans l'affirmative, pour quels motifs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : Le maître de poste a démissionné et Mme Orianna Johnston l'a remplacé ?

COMMISSION DES GARDE-BESTIAUX.

M. LENNOX :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux ayant déclaré à la Chambre, le 2 avril courant, en réponse à une question, que M. Robertson s'était retiré de la commission des barrières à bestiaux le 14 février dernier, que les travaux de la commission tiraient à leur fin, suivant toute apparence, et qu'un rapport préparé après entente entre les deux commissaires n'avait plus qu'à être rédigé et signé ;—

1. Pourquoi le rapport de la commission, telle qu'originairement constituée, n'a-t-il pas été rédigé, signé et adressé au ministère ?

2. M. Robertson a-t-il eu quelque chose à faire avec l'enquête, les essais ou les opérations après le 14 février dernier ?

3. Quels sont les motifs allégués pour expliquer la retraite de M. Robertson ?

4. Quel a été le coût de la commission jusqu'au 14 février ?

5. M. Robertson s'est-il retiré volontairement et de son propre mouvement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: (Honorable A. G. Blair):

1. Bien que la plus grande partie des travaux de la commission, l'enquête et les essais concernant les garde-bestiaux dont se servent les principales compagnies de chemin de fer des Etats-Unis et du Canada, fussent terminés lorsque M. Robertson s'est retiré de la commission, et qu'il ne restât plus, en apparence, qu'à mettre à l'épreuve quelques garde-bestiaux d'inven-

tion récente, le nombre de ces derniers a augmenté et c'est ce qui a empêché les commissaires de mettre la dernière main à leur rapport. On préfère que le rapport déclare si un garde-bestiaux efficace a été inventé, en se basant sur les essais récemment faits.

2. M. Robertson n'a assisté à aucun essai depuis le 14 février dernier.

3. M. Robertson a demandé à se retirer jugeant à propos de le faire, vu qu'il allait prendre part à une élection provinciale.

4. Le coût de la commission jusqu'au 14 février dernier a été de $3,624.32.

5. M. Robertson s'est retiré volontairement et de son propre mouvement.

TABAC CANADIEN.

M. MONK, par M. Clarke :

1. Le gouvernement a-t-il un rapport écrit de M. Blaise Dugas, de Saint-Jacques de l'Achigan, au sujet de son voyage en Europe ayant eu pour objet la vente du tabac canadien en pays étranger ?

2. Quel a été le coût de ce voyage ?

3. Quel est le montant payé à M. Blaise Dugas, et ce montant couvre-t-il tout ce qui lui est dû ?

4. Quel a été le résultat de ce voyage ?

5. S'il y a un rapport écrit de M. Dugas, sera-t-il imprimé et déposé sur le bureau de cette Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. Oui.

2. $470.25.

3. $470.25 ont été payés pour la durée et les frais d'un voyage en Belgique ; $146.25 pour le temps employé à réunir des échantillons de tabac et à faire des conférences dans la province de Québec ; $35.50 sont encore dus pour avoir fait des conférences en 1903 et pour les dépenses que celles-ci ont entraînées.

4. D'utiles renseignements ont été obtenus et rendus publics au moyen de conférences dans les districts de Québec où se cultive le tabac.

5. Oui.

IMPORTATION DE L'OXIDE D'ALUMINIUM.

M. ROBINSON (Northumberland) :

Combien de tonnes d'oxide d'aluminium ont été importées au Canada au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1902 ? Quels sont les pays d'exportation ? A quels ports la déclaration a-t-elle été faite, et quelle était la valeur imposable de cet aluminium ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : Les commis du ministère m'apprennent que l'article auquel cette question se rapporte n'est pas mentionné sous ce nom dans les tableaux du commerce et de la navigation, et qu'ils ne pourront pas obtenir les renseignements demandés sans faire un examen spécial des envois dans différents postes de la douane. Si l'honorable député veut préciser les différents articles, tels que baroxite, corindon, émeri, etc., au sujet desquels il désire obtenir des renseignements, les employés iront aux informations.

M. BLAIR.

STATISTIQUE CONCERNANT L'IMMIGRATION.

M. ROSS (Ontario) :

1. Quel a été le chiffre total de l'immigration au Canada, chaque année, pendant les derniers dix ans ?

2. Quel a été le coût total de l'immigration, chaque année, pendant la même période ?

3. Quel a été le chiffre total de l'immigration, chaque mois de l'année civile actuelle ?

4. A quelle date la première immigration des Etats-Unis au Canada, sur laquelle le gouvernement a des données, a-t-elle commencé ?

5. Combien de colons ou d'immigrants sont venus des Etats-Unis au Canada, chaque année d'après les données du ministère ?

6. Sur la totalité des immigrants venus des Etats-Unis au Canada, combien ont déclaré qu'ils étaient Canadiens d'origine ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Ce relevé sera un peu long, et l'honorable député voudra bien demander la production des documents, par motion.

NAVIGATION DANS LE DETROIT DE NORTHUMBERLAND.

M. J. J. HUGHES (King, I.P.-E.) : Je demande le dépôt d'une

Copie de toute correspondance reçue par le gouvernement ou par quelque ministère et des réponses faites, au sujet de la navigation dans le détroit de Northumberland, pendant la saison d'hiver de 1902-03.

Je désire expliquer cette motion en quelques mots. En 1873, lorsque l'Ile du Prince-Edouard entra dans la confédération, il fut convenu :

Que le gouvernement fédéral établira et maintiendra, toute l'année durant, un service efficace de bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme, de manière que la population de l'île soit constamment en communication avec l'Intercolonial et les autres voies ferrées du Canada.

La population de l'Ile du Prince-Edouard et les délégués choisis pour établir les bases d'une entente n'ont pas attaché à aucune clause autant d'importance qu'à celle-ci. qui devait mettre fin à leur isolement; mais nulle autre condition ne fut aussi peu respectée. Le service des bateaux pendant la saison dernière a été le pire que nous ayons eu depuis notre entrée dans la confédération. Toute proportion gardée, il a été pire parce que le commerce de l'Ile, ainsi que celui des autres parties du Canada, a beaucoup augmenté dans les années dernières et que, par conséquent, nous avons souffert plus vivement et plus gravement de l'interruption du trafic pendant plusieurs mois de l'année. Depuis quelques années, le commerce des produits agricoles façonnés du pays s'est tellement accru—ceci s'applique à toutes les vieilles provinces du Canada à l'est des grands lacs—que de 1890 à 1902, les exportations de ces articles se sont élevées de $24,000,000 à $80,000,000.

Les cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard ont contribué leur large part à cette augmentation, et ils ont de plus subvenu aux besoins sans cesse grandissants du marché national. Pour le prouver, il me suffira de mentionner un seul article, le fromage. Pendant la période de temps que j'ai mentionnée, l'augmentation dans la fabrication du fromage sur l'île du Prince-Edouard a été de 6,700 pour cent. Il y a également eu augmentation d'autres produits agricoles—lard, bacon, jambon, bétail sur pied, bœufs, moutons, œufs, beurre, etc.—de sorte qu'aujourd'hui notre commerce est bien plus considérable qu'autrefois et, par conséquent, quand les moyens de transporter nos produits vers la terre ferme nous manquent, nous souffrons plus qu'auparavant. A part l'augmentation des produits agricoles, un gros trafic de poissons gelés s'est établi entre notre province et les grandes villes de Boston et New-York. Pendant la saison dernière, nous avons dirigé plusieurs wagons de poissons sur Georgetown pour les exporter comme d'habitude, mais nous avons constaté que nous ne pouvions pas les faire parvenir aux marchés auxquels ils étaient destinés. Ils restèrent plusieurs semaines à Georgetown ; l'été arriva et il fallut, pour acquitter les frais de transport, vendre cette marchandise qui fut transportée dans les champs pour servir d'engrais. L'impossibilité où nous étions de les faire transporter pendant l'hiver ne nous fit pas perdre ces produits seulement, mais d'autres également, représentant une valeur de dizaines de milliers de dollars pour la population de l'Ile du Prince-Edouard. Le commerce fut détourné de l'Ile, les négociants, malgré leurs efforts, ne purent remplir les commandes reçues; les acheteurs s'approvisionnèrent ailleurs, au grand détriment des nôtres.

Je ne saurais dire présentement quelles furent les pertes essuyées ; cependant elles furent considérables non seulement dans l'île mais sur la terre ferme également. Les représentants de la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse m'ont appris qu'il s'est produit une hausse dans le prix des marchandises qu'on s'attend généralement de recevoir de l'Ile du Prince-Edouard. De fait, il était difficile de se les procurer.

L'hiver dernier, à vrai dire, a été exceptionnellement rigoureux; pourtant, les erreurs commises par le ministère à Ottawa ajoutèrent aux difficultés de la navigation hibernale. Depuis quelques années, et l'an dernier surtout, le ministère de la Marine et des Pêcheries eut le tort d'écouter les conseils d'un trop grand nombre de personnes sur la manière d'entretenir la navigation pendant l'hiver et cette conduite contribua largement à l'insuccès des tentatives qui furent faites. A l'heure qu'il est, on s'agite, dans l'Ile du Prince-Edouard, pour obtenir qu'un comité de citoyens de cette province prenne la direction de ce service. Je désire protester énergiquement contre ce projet. Selon moi, nous n'obtiendrons pas un service satisfaisant en hiver à moins que le ministre de la Marine et des Pêcheries entreprenne de le diriger sans souffrir aucune intervention. Les bateaux qui font le service pendant l'hiver sont confiés à deux bons capitaines. Le commandant Finlayson, qui a vingt-cinq années d'expérience, n'a pas son supérieur, et le capitaine Brown, commandant du " Stanley," était déjà un marin accompli avant d'être appelé au commandement de ce vaisseau, et il y a cinq ans de cela. Je conseille donc au ministre de la Marine et des Pêcheries de prendre conseil de ces capitaines, s'il a besoin de plus amples renseignements. Personne n'est plus qu'eux en état de donner des conseils. Que le ministre consulte également les archives du ministère et qu'il prenne ensuite la décision de faire naviguer ces vaisseaux dans la route la plus praticable, d'après les archives. Je lui suggère de donner beaucoup de latitude à ces deux capitaines ; grâce à leur concours et aux lumières des fonctionnaires qu'il a sur l'Ile, il sera en mesure d'établir un service satisfaisant pour la population de l'Ile et celle de la terre ferme.

Il est un autre point que je désire faire ressortir. L'an dernier, le chemin de fer qui dessert la navigation hibernale dans le détroit a été partiellement mal administré. Souvent, à l'arrivée à Georgetown du steamer qui transportait plusieurs passagers et une grande quantité de matières postales, il n'y avait pas de train de chemin de fer. Le steamer, il va sans dire, ne pouvait pas arriver à l'heure dite, à cause des obstacles qu'il rencontrait ; pourtant, les années précédentes il y avait toujours un train spécial à l'arrivée du vaisseau. L'an dernier, néanmoins, il n'en a pas été ainsi, et à l'arrivée du steamer qui transportait les passagers et la malle, le train était parti et il ne devait pas y en avoir un autre avant vingt heures environ. Les représentants de Queen-ouest, de Queen-est et aussi, je crois, le député de l'une des divisions de Prince, durent délier les cordons de leur bourse et déposer le montant nécessaire pour louer un convoi particulier, afin de faire transporter à Charlottetown la malle et les voyageurs. Cet état de choses était inconnu jusqu'ici, et il ne devrait pas exister. Un jour, à l'arrivée à Georgetown de plusieurs voyageurs—il y en avait assez pour engager dans des circonstances ordinaires le ministère des Chemins de fer à fournir un train spécial—les fonctionnaires de l'endroit refusèrent de leur en procurer un. Le représentant de Queen-ouest se rendit auprès du surintendant et lui offrit de l'indemniser de toute perte qu'il pourrait subir, si le nombre de voyageurs n'était pas suffisant pour couvrir les dépenses ordinaires ; néanmoins le surintendant refusa et mon collègue dût tout payer lui-même. Un autre jour, plusieurs commerçants arrivèrent ; ils étaient en retard de plusieurs jours ; la malle l'était également, et ils voulurent avoir un train. Il fallait un

convoi spécial pour transporter la malle. Mais même dans ces circonstances-là, le gérant local refusa de fournir un train spécial, tant qu'un des voyageurs n'eut pas déposé un montant suffisant, à savoir, un dollar par mille du parcours entier, environ quarante-six milles ; ensuite, le gérant refusa de transporter la malle qui dut attendre au lendemain. Il en résulta tant de désagréments et une si grande perte que, de tous côtés, s'éleva un concert de protestations dont les annales de cette province ne contiennent pas d'exemple.

Je ne puis croire un seul instant que le ministre des chemins de fer, ou aucun de ses collègues, approuverait cette conduite de leurs subalternes. Ils entendent, j'en suis sûr, que les fonctionnaires tiennent compte de difficultés semblables, lorsqu'elles se présentent, et donnent au public le service raisonnable qu'il a le droit de demander.

J'espère qu'il y aura une enquête à ce sujet, s'il n'y en a pas déjà eu une, et qu'on ne souffrira pas la répétition de pareils actes. Je suggère au ministre de la Marine et des Pêcheries d'étudier cette question et de prendre des mesures pour mettre dans le meilleur état possible ces deux vaisseaux, le 'Minto' et le 'Stanley.' On dit que le 'Stanley', qui est vieux et qui a subi beaucoup d'avaries depuis plusieurs années, a besoin de nombreuses réparations. S'il en est ainsi, je conseille au ministre de la Marine et des Pêcheries d'étudier la question au cours de l'été et de faire également inspecter le steamer 'Minto' afin de mettre ces deux vaisseaux, dans le milleur état possible. Je voudrais qu'il prît conseil des commandants de ces deux steamers, qui relèvent de son ministère, qu'il profitât de l'expérience acquise au cours des trente dernières années, qu'à la fermeture de la navigation d'été, il mît ces vaisseaux sur la route la plus praticable d'après les données obtenues depuis trente ans. Je voudrais également qu'il donnât plus de latitude aux commandants de ces deux steamers et qu'il tînt les fonctionnaires du ministère sur les lieux responsable de l'efficacité du service et qu'il les remplaçât, au cas où ils ne donneraient pas satisfaction à la population. Au ministre des Chemins de fer je demanderais de prendre des mesures pour qu'un train spécial rencontrât à leur arrivée, soit à Georgetown, soit à Charlottetown, naviguant pendant l'hiver afin de transporter la malle et les voyageurs du port au lieu de leur destination sur l'Ile. Je crois qu'il devrait prendre ses dispositions au cours de l'été afin de procurer à la population un service raisonnablement satisfaisant. En prenant ces dispositions au cours de l'été prochain, je crois que le service sera satisfaisant et j'espère que la décision du ministre ne sera pas influencée par les conseils des citoyens de l'endroit.

J'objecte à la création d'un comité de citoyens de la province ayant mission de diriger le service de ces bateaux parce que, je le répète, ce comité ne servirait qu'à augmenter les désagréments que nous avons subis l'hiver dernier. L'influence et les préjugés des citoyens des environs se feront sentir dans les décisions du comité et le service ne sera pas efficace. Les habitants de l'Ile du Prince-Edouard prétendent à bon droit que le gouvernement fédéral devrait mettre à exécution les conditions de l'union, le pacte conclu à l'époque de la confédération; et s'il confie l'administration de ces vaisseaux à un comité, les intéressés le tiendront responsable de l'inefficacité du service et de la mauvaise gestion des affaires. Les autorites fédérales doivent avoir des données suffisantes pour leur permettre de donner un service satisfaisant et, si elles faillissent à la tâche, nous saurons sur qui rejeter la responsabilité. Si, comme je le crois, les fonctionnaires qui sont sur les lieux sont responsables des difficultés survenues l'hiver dernier, les ministres devront s'en prendre à eux et le peuple s'en prendra aux ministres.

J'ai confiance que les désagréments éprouvés l'an dernier ne se répèteront pas ; ils ont causé des ennuis et des pertes non seulement aux habitants de l'Ile du Prince-Edouard, mais aux citoyens des autres provinces également, principalement à ceux de la Nouvellle-Ecosse avec lesquels nous entretenons tant de rapports commerciaux et sociaux. J'ai le plaisir, M. l'Orateur, de proposer la motion dont j'ai donné avis.

M. EDWARD HACKETT (Prince-ouest, I.P.-E.) : Je désire dire quelques mots sur cet important sujet. La question des moyens de communication entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme n'est pas nouvelle ; la Chambre en a été saisie de temps à autre depuis la confédération. Depuis que j'ai l'honneur de représenter dans cette enceinte l'un des collèges électoraux de l'Ile du Prince-Edouard, j'ai cherché à plusieurs reprises à faire comprendre aux ministres combien il est nécessaire de prêter plus d'attention que dans le passé à la solution de ce problème. Le représentant de King, Ile du Prince-Edouard (M. Hughes), parlant à l'appui de sa motion, à corroboré ce que j'ai déclaré et il m'est inutile d'entrer maintenant dans des détails.

Mais il a fait, cette après-midi, une déclaration qui contient un reproche à l'adresse du gouvernement du jour. Le service pendant la dernière saison, a-t-il dit, a été le pire depuis la confédération. Malgré tous les conseils que nous avons donnés aux honorables gentlemen qui siègent sur les banquettes ministérielles, malgré tous nos efforts pour les engager à faire quelque chose d'efficace afin de maintenir les communications entre l'Ile et la terre ferme, voilà qu'un de leurs partisans, représentant une des circonscriptions électorales de l'Ile du Prince-Edouard, avoue que le service l'an dernier a été le pire que nous ayons eu depuis la confédération. Cette assertion corrobore carrément d'autres déclarations qui ont déjà été faites dans cette enceinte. J'ai retardé

cette année à agiter cette question ; car elle a déjà été tellement débattue dans cette Chambre que j'espérais que le gouvernement agirait sans y être sollicité davantage. Mais après la mercuriale que le gouvernement a reçu de l'un de ses partisans, je me crois excusable de revenir encore une fois sur ce sujet.

L'honorable député a parlé de la grande importance de ces communications. Nous savons qu'elles sont importantes non seulement pour les citoyens de la plus petite et quoique de la plus belle province du Canada, la province de l'Ile du Prince-Edouard, mais aussi pour tous les habitants du Canada, depuis Vancouver jusqu'à Sydney. Je ne répéterai pas ce que l'honorable député a dit des conditions de l'union. L'entretien de communications au moyen de bateaux à vapeur entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme fut l'un des grands avantages que l'on fit miroiter aux yeux de la population de l'Ile du Prince-Edouard, en 1873, lorsqu'elle a uni ses destinées à celles du peuple canadien. C'est le principal mobile qui a engagé l'Ile du Prince-Edouard à faire partie de cette immense confédération. Pourtant, cette promesse n'a pas été remplie. A en juger par les luttes des vaisseaux contre la glace dont j'ai été témoin dans le détroit de Northumberland, je crains que cette promesse ne soit jamais fidèlement tenue, et que nous soyons obligés d'en revenir au plan suggéré, il y a quelques années par le sénateur Howtern, un représentant de cette province, et de percer un tunnel entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. La distance n'est que l'environ 8 milles. Nous savons quelles merveilles le génie civil accomplit de nos jours et sir Douglas Fox, ingénieur éminent d'Angleterre, a exprimé l'opinion qu'on pouvait percer ce tunnel à raison de $12,000,000. Nous avons dépensé $12,000,000 l'an dernier pour nos voies ferrées, sans maugréer. Or, voici une province, à qui le pacte d'union a garanti des communications par bateaux à vapeur toute l'année durant et le peuple canadien qui a pris cet engagement est tenu, en vertu de cette convention, de délier les cordons de sa bourse pour entretenir ces communications, et le seul moyen efficace de le faire, c'est de construire un tunnel sous le détroit de Northumberland.

L'honorable député a parlé de l'accroissement du commerce qui s'est produit depuis la construction des steamers destinés à la navigation hibernale. Il a mentionné en particulier le commerce des poissons gelés pendant l'hiver dernier. Ce négoce a pris beaucoup d'importance dans l'Ile du Prince-Edouard. Nos jeunes gens en hiver prennent dans les rivières et près des côtes, de grandes quantités de poissons qu'ils congèlent et ils ont besoin de moyens de communications pour les transporter sur les marchés du continent. L'an dernier, faute de communications, vingt wagons de ce poisson ont été retardés à Georgetown. En venant à Ottawa, j'ai fait le voyage avec un jeune homme qui, s'il a peu de ressources financières, a beaucoup d'énergie et d'esprit d'entreprise, et qui m'a appris qu'il avait complètement perdu sept tonnes de poissons dont le transport avait ainsi été retardé. Et il ajouta : " Eh bien ! quand vous serez à Ottawa, vous aurez une bonne corde à toucher ; vous pourrez prouver que le Canada et le gouvernement canadien ne tiennent pas la promesse qu'ils ont fait à l'époque de notre entrée dans la Conofédération, en 1873. Aucun esprit de révolte ne nous anime, lorsque nous parlons ainsi. Nous ne désirons pas nous séparer de la Confédération. Nous n'imitons pas la conduite d'un citoyen de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui ministre, qui demandait à sa province de se séparer du Canada. Nous agissons avec loyauté envers nos institutions. Pourtant comme il y a dans le cabinet un homme qui prônait la séparation de la Nouvelle-Ecosse de l'union, à une époque où cette province n'avait pas la moitié autant de motifs d'en agir ainsi que n'en a l'Ile du Prince-Edouard, nous insistons pour que lui et ses collègues remplissent la promesse qui nous a été faite de nous fournir ces moyens de communication. Autrement nous serons peut-être tenus d'imiter l'exemple que le ministre des Finances nous a donné.

L'honorable député (M. Hughes, King) a parlé de la rigueur de l'hiver. L'hiver a pu être froid et rigoureux. En traversant le détroit de Northumberland dans un petit traîneau à voile du genre de ceux que l'on voit en hiver depuis un siècle sur le détroit, je me disais en moi-même : Voici que je me rends au parlement du Canada où m'envoient les électeurs de l'une des divisions de l'Ile du Prince-Edouard, et nous en sommes encore aux mêmes moyens de communications dont se servait la population de cette province longtemps avant la Conofédération. La traversée du détroit dans ces embarcations, en hiver, présente beaucoup d'obstacles et de désagréments, et on devrait non seulement procurer les moyens de voiturer la malle et les marchandises, mais aussi faciliter la traversée aux voyageurs, en hiver, et leur éviter ces incommodités et ces désagréments.

L'honorable député a parlé d'un comité local. J'abonde dans son sens; le gouvernement du Canada aurait tort de déléguer ses pouvoirs en cette matière à un comité de citoyens de l'Ile du Prince-Edouard. Le gouvernement canadien est responsable du maintien de ces moyens de communication et la population de cette province et le peuple canadien tout entier lui demanderont compte de sa conduite. C'est pourquoi je ne voudrais pas que le gouvernement déléguât ses pouvoirs à un comité local. Ainsi que l'a dit l'honorable député, des intérêts de clocher pourraient diviser le comité et les mauvais conseils l'emporter.

Il a aussi été question des commandants, et on a dit que le ministère devrait les con-

sulter. Si je comprends quelles sont leurs instructions, les commandants sont responsables de la conservation de leurs vaisseaux, en hiver, lorsqu'il y a des glaces dans le golfe. S'il a un bon sujet, le capitaine doit pouvoir conduire à travers les glaces son steamer qui a été construit pour faire ce service, comme il pourrait conduire un vaisseau ordinaire en temps ordinaire. L'honorable député a mentionné les capitaines Finlayson et Brown. Je ne critique ni l'un ni l'autre de ces hommes. Cependant qu'est-il arrivé au capitaine Brown. Lorsqu'il allait sortir du havre de Summerside, un vent violent du nord-ouest soufflait. Tous ceux qui ont observé les mouvements des glaces savent que ce vent a beaucoup à faire à la direction qu'elles prennent. Le pilote conseilla au capitaine Brown de rester dans le havre et de ne pas tenter de traverser au cap Tourmentin, ce jour-là. Nonobstant cet avis le capitaine sortit du havre et, rendu à la hauteur du phare de Seacow-Head, il dirigea son vaisseau sur les glaces qui descendaient le détroit et qui l'emprisonnèrent. Le pilote est au courant des mouvements des glaces et, lorsqu'il ne l'écoute pas, le capitaine doit à juste titre être tenu responsable de ses actes. Je n'ai rien à dire contre les capitaines. Je considère que ce sont d'excellentes gens. Celui qui commande un vaisseau est responsable de la conservation du vaisseau et de la cargaison et je crois qu'on aurait tort de critiquer les gestes ou la conduite du capitaine.

L'honorable gentleman a aussi parlé du service de la malle. Il a sans doute compris par là ce qui touche à l'administration du directeur général des Postes aussi bien que ce qui concerne le service des steamers qui relève du ministre de la Marine et des Pêcheries. Et que nous dit l'honorable député? Il nous déclare que, plusieurs années après l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la confédération—et je puis corroborer ses assertions, car je suis au courant de la situation—le directeur général des Postes ne veut pas payer le coût d'un train pour transporter la malle de Georgetown ou Summerside à Charlottetown. Ainsi, les hommes d'affaires doivent attendre qu'une noce ou des funérailles aient lieu et que les gens retiennent un train spécial ou bien qu'un homme généreux dépose la somme nécessaire.

Telle est la triste situation où nous nous trouvons quant au transport de la malle, et j'abonde entièrement dans le sens de l'honorable député en ce qui a trait à cette question. Les citoyens de Charlottetown, Souris, Summerside, Atherton et Tignish et ceux de toute la province ont été privés de leur correspondance par la parcimonie et la mesquinerie du gouvernement, et du directeur général des Postes surtout, qui n'a pas fourni un train pour transporter la malle à destination. En ceci le gouvernement n'a pas observé les engagements qu'il avait pris à l'époque de notre entrée dans l'union. Le

M. HACKETT.

ministre des Chemins de fer et Canaux eut volontiers accordé ce train, si le directeur général des Postes eut consenti à le payer. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a plusieurs convois et un grand nombre d'employés pour les faire circuler et il aurait fourni un train, mais le directeur général des Postes a été assez parcimonieux pour refuser de donner $20 afin de faire transporter la malle de Georgetown ou de Summerside à Charlottetown, si bien que la malle a dû attendre plus de vingt-quatre heures le départ du train régulier. Vers la fin de la saison, lorsque l'indignation s'empara de tous les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard, car il n'est pas question ici de libéraux ou de conservateurs, l'indignation fut générale—on dépêcha à Ottawa un délégué qui y passa quelques jours. Aussitôt qu'il fut de retour à Charlottetown, il télégraphia à Ottawa et nous eûmes un train spécial. Bien que la saison tirât à sa fin, que les temps les plus mauvais où le peuple avait le plus souffert faute de recevoir sa correspondance, fussent passés, bien que la navigation fût à la veille de s'ouvrir, on nous donna un convoi pour transporter la malle. J'approuve tout ce que le représentant de King a dit à ce sujet.

Je le répète, je ne me proposais pas de soulever cette question dans le moment. Depuis deux ans, j'ai fait tous mes efforts pour en saisir la Chambre. Si j'élève la voix, c'est parce que l'honorable député a présenté sa motion, et je vois avec plaisir qu'à la troisième session du parlement, depuis 1900, il y a un partisan du gouvernement venant de l'Ile du Prince-Edouard pour corroborer tout ce que j'ai dit depuis trois ans, et pour censurer le gouvernement avec plus d'énergie que je ne saurais le faire.

M. A. C. BELL (Pictou) : Je désire toucher brièvement à ce sujet, car il n'est pas bon, je crois, de laisser à la Chambre l'impression que les députés des autres provinces du Canada se désintéressent de cette question. Je désire raconter en quelques mots ce que je sais, car j'habite à la Nouvelle-Ecosse, vis-à vis le détroit, et corroborer tout ce qu'ont dit aujourd'hui les représentants de l'Ile du Prince-Edouard qui ont adressé la parole, parce que j'ai intérêt au maintien de ce service.

Je sais que les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard ont accusé les différentes administrations qui se sont succédées d'avoir négligé de tenir les importantes promesses que renfermait l'acte d'union entre cette province et le Canada tel que primitivement constitué. Je sais aussi parfaitement bien que les administrations successives ont tenté d'établir un service satisfaisant entre les deux rives du détroit. D'après ce que je connais des lieux, je crois qu'aujourd'hui deux steamers donnent le meilleur service possible, en l'absence du tunnel dont l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett) a parlé et qui offrirait la meilleure solution de cette difficulté. Il y a

longtemps qu'on ne parle plus d'un tunnel dans nos luttes politiques ; néanmoins, je crois fermement que cette question reviendra sur le tapis un jour ou l'autre lorsque des moyens plus simples d'excavation et le bon marché de l'argent rendront ce projet praticable.

Si le taux de l'intérêt continue à baisser, comme depuis plusieurs années, nous pouvons espérer voir l'Etat entreprendre de relier l'Ile du Prince-Edouard à la terre ferme par un tunnel. Ce ne serait pas une mauvaise opération financière. Le coût de cette entreprise peut facilement être déterminé et les grands perfectionnements apportés dans le creusement des tunnels et le bas prix de l'agent, le coût de cette entreprise va en diminuant tous les ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Existe-t-il une estimation du coût ?

M. BELL : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A quelle somme ce travail est-il évalué ?

M. BELL : A $14,000,000, je crois. Il y a eu deux ou trois estimations pour des tunnels de différentes dimensions, mais la construction d'un tunnel qui livrerait passage à une locomotive moderne coûterait environ $14,000,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle en serait la longueur ?

M. BELL : Neuf milles. Le projet devient de jour en jour plus réalisable. Quant à la longueur, elle n'a rien d'extraordinaire ; on termine actuellement en Europe un tunnel de onze milles ; il paraît avoir été construit assez facilement, et sans avoir causé de trop nombreuses pertes de vie chez les ouvriers employés à ces travaux. Je crois que les études faites à l'époque où il fut question de ce projet, établissent que la nature des couches à traverser n'offre pas de grandes difficultés.

Je ne crois pas que le gouvernement soit prêt à s'occuper sérieusement, pour le moment, de la construction d'un tunnel, mais il est en son pouvoir de nous donner avec l'Ile du Prince-Edouard un service de bateaux à vapeur presque parfait, s'il voulait s'en donner la peine. L'honorable député de King. I.P.-E. (M. Hughes) nous apprend que le service de cet hiver a été le plus défectueux que nous ayons eu depuis la Confédération. Je crois qu'il exagère, car il y a eu des hivers où il n'existait d'autres moyens de communications que les bateaux à glace d'anciens modèles. Je suppose qu'il veut dire que jamais les bateaux à vapeur qu'on emploie actuellement n'ont éprouvé autant de difficultés que cet hiver. Cela est dû entièrement à une cause unique. Si on n'avait pas tenté de maintenir les communications entre Summerside et le Cap Tourmentin, ou si on les avait abandonnées quand le temps est devenu trop mauvais, on aurait maintenu tout l'hiver, entre Pictou et Georgetown, un service régulier, avec les deux bateaux, et donné entière satisfaction sous le rapport du transport des passagers et du trafic des marchandises.

Il ne serait pas juste de condamner le service actuel, parce qu'une expérience a été tentée en réponse aux sollicitations d'une partie importante de la population de l'Ile du Prince-Edouard, tentative au cours de laquelle un des navires s'est trouvé emprisonné dans les glaces et l'autre a eu son hélice brisée en voulant aller le dégager, ce qui a eu pour résultat de désorganiser tout le service pendant plusieurs semaines.

Au lieu d'augmenter et de perfectionner les communications par une route sûre et consacrée par l'expérience de longues années, on a voulu établir des communications nouvelles avec le résultat que je viens de donner. Tous ceux qui connaissent un peu la question savent que Charlottetown et Summerside sont des centres importants qui doivent avoir un service postal régulier en été, mais quand vient l'hiver, les conditions ne sont plus les mêmes, et si l'on veut maintenir des communications régulières entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, il faut que ça soit viâ Pictou et Georgetown. Cela est établi et démontré par l'expérience de tous les navigateurs depuis que nos ancêtres sont venus dans ce pays.

Je n'irais pas jusqu'à blâmer le gouvernement d'avoir cédé aux sollicitations de la population de la partie ouest de l'île, mais j'espère que la leçon de l'hiver dernier suffira pour lui ôter l'envie de recommencer. S'il s'en tient au service entre Georgetown et Pictou, avec deux navires comme le Stanley et le Minto, nous pouvons être certains d'avoir des communications régulières entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse tout l'hiver. Il est vrai que nous avons eu cette année un hiver rigoureux, mais je me rappelle en avoir vu de plus mauvais ; d'ailleurs, je suis convaincu que ce n'est pas la rigueur de l'hiver qui a été cause de l'interruption des communications ; c'est le fait d'avoir envoyé le "Stanley" dans le port de Summerside où il s'est trouvé emprisonné dans les glaces. Cet accident nous a privé des services des deux bateux pendant plusieurs semaines.

Je comprends qu'il serait très agréable pour la population de Charlottetown et de Summerside d'avoir des communications directes avec la terre ferme, toute l'année, mais cela est impossible en hiver, avec des navires à vapeur ou les bateaux brise-glace, quelque prix que le gouvernement pourrait y mettre. A l'entrée de ces ports, l'eau n'a que peu de profondeur, la glace s'y amasse en grande quantité et par suite de l'immense pression exercée, elle se forme en une masse solide que rien ne peut franchir. D'un autre côté le port de Pictou est constamment ouvert et libre de glace et on peut

en dire presqu'autant de celui de Georgetown. Puisque le gouvernement a à sa dispositon les moyens de maintenir un service régulier, ainsi que l'expérience du passé l'a démontré, il ne devrait plus exposer le pays à se voir privé de communications, comme l'hiver dernier. Ce contretemps est déplorable et nous regrettons tous de voir nos amis de l'Ile du PrinceEdouard victimes de ces inconvénients, et une des raisons qui m'ont engagé à prendre la parole sur cette question c'est que je désirais leur exprimer les sympathies de la Nouvelle-Ecosse et leur dire jusqu'à quel point nous désirerions voir le gouvernement faire tout en son pouvoir pour mettre à exécution les engagements du pacte fédéral.

J'aurais une autre recommandation à faire. Les deux honorables députés qui ont pris la parole sur cette question nous ont appris beaucoup de choses sur les défectuosités du service des chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. Ils nous ont dit que les trains n'étaient pas prêts quand les bateaux arrivaient avec les voyageurs, les malles et les marchandises. Ces plaintes s'adressaient en grande partie au directeur général des Postes; il en mérite certainement une bonne part, et heureusement qu'il a les épaules assez larges pour les supporter sans en être trop affecté.

Mais ce qui m'a surtout frappé dans cette discussion, c'est que la base même de toute cette organisation est défectueuse. Ces deux navires sont sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Pourquoi ne pas assimiler ce service à celui du détroit de Canso; pourquoi ne pas en faire un simple service de bacs, une partie du service de l'Intercolonial réunissant cette voie ferrée au chemin de fer du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard? Par ce moyen, il y aurait une action concertée, et les bateaux étant sous la direction de l'administration du chemin de fer il y aurait toujours à leur arrivée au port, des trains prêts à recevoir les malles, les voyageurs et les marchandises. De cette manière aussi, on pourrait utiliser les services d'un nombreux personnel de fonctionnaires compétents qui sont à Moncton, à Pictou et à Truro. Les employés du ministère des Chemins de fer et Canaux sont très au courant des conditions atmosphériques et climatériques et, à mon sens, ils seraient beaucoup plus en état de diriger le service de ces bateaux qu'un personnel complètement étranger à l'exploitation de notre grand réseau de chemin de fer, dont ces bateaux ne devraient être qu'un complément, en faisant l'office de bacs, entre deux ports. Je ne vois pas que la distance plus grande entre Pictou et Georgetown, ou entre Summerside et le Cap Tourmentin, soit une raison pour que le service de ces bateaux ne soit pas assimilé à un service de bacs, et ne soit pas considéré comme faisant partie du réseau de chemin de fer de l'Etat, tout comme les bacs qui transportent le trafic de l'Intercolonial à travers le détroit de Canso.

Là navigation hivernale au détroit de Canso offre aussi d'énormes difficultés, et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux cet hiver, a dû nommer un fonctionnaire spécial chargé de la surveillance et de la direction de tout le service des bacs sur le détroit, et le résultat a été des plus satisfaisants. Comme le savent tous ceux qui ont voyagé par cette route, la glace et les courants rendent la navigation très difficile dans le détroit de Canso, tout aussi difficile que dans le détroit de Northumberland. Je demanderais au gouvernement de vouloir bien étudier soigneusement toute la question, et il se pourrait fort bien que la concentration de tous ces services sous une direction unique donnât d'excellents résultats.

Si le département qui a actuellement ou pourra avoir plus tard la direction de ces bateaux, était indécis sur le choix des meilleurs ports dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, il n'aurait qu'à consulter les capitaines, les pilotes et les navigateurs d'expérience dont l'unique occupation est de naviguer dans ces eaux, et il ne tardera pas à acquérir la certitude que les ports les plus sûrs, pour établir ce service, durant la plus mauvaise saison de l'hiver, sont Georgetown et Pictou. Jusqu'à la fin de l'année, et peut-être aussi, en janvier, la mer est tellement libre de glace que même si le froid était très intense, le service pourrait se faire sans difficulté, puisque la route est aussi libre qu'en été. Mais lorsque vint la nouvelle année——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est au mois de janvier que le " Stanley " a été pris dans les glaces.

M. BELL : C'est peut-être dans la première partie de janvier, mais il arrive quelquefois que tout le mois est très favorable. C'est ordinairement en janvier que les difficultés commencent. Les mois de janvier et février sont les plus pénibles de l'année pour la navigation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le " Stanley " a été pris dans les glaces le 12 janvier.

M. BELL : A Summerside et dans les bordages ; non pas dans les glaces flottantes qui, plus tard, encombrent le détroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le " Stanley " a été pris et bien pris.

M. BELL : Il est possible de maintenir les communications entre le Cap Tourmentin et Summerside jusqu'à la fin de décembre, mais les difficultés réelles commencent en janvier et durent tout le mois de février et quelques fois une partie de mars. Si le gouvernement tient à nous donner un bon service toute l'année, il faut qu'il fasse savoir à qui de

droit qu'il est bien décidé à adopter définitivement Pictou et Georgetown.

M. H. R. EMMERSON : Vu que je représente le comté de la terre ferme le plus rapproché de l'Ile du Prince-Edouard, on me pardonnera si je me permets quelques remarques sur la question qui nous occupe. A mon sens, il ne s'agit pas autant d'une question d'administration que d'une question de circonstance. Tout le monde ne sait peut-être pas qu'avant 1902, on n'avait jamais essayé d'établir de communications au moyen de la navigation à vapeur, ailleurs qu'entre Pictou et Georgetown. Durant l'hiver de 1902, on fit une expérience pour maintenir des communications entre Summerside sur l'Ile du Prince-Edouard, et le cap Tourmentin sur la côte du Nouveau-Brunswick. Durant tout cet hiver le Stanley donna un service très régulier, et cette première tentative semblait avoir résolu le problème de la navigation hibernale entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Cet hiver, des conditions exceptionnelles ont fait manquer le service. Je ne veux pas dire qu'il est démontré que ce service est impossible, mais les conditions athosphériques ont été telles, que la tentative a été loin d'obtenir un succès complet. Les causes principales des difficultés qui ont nui aux communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, ont été—l'honorable député de Pictou me pardonnera si j'ose le dire—des difficultés de clocher. La population de l'est de l'île voulait avoir un service entre Georgetown et Pictou et la population de la partie ouest de l'île, celle qui habite le comté de Prince, voulait que ce service se fit via Summerside. C'est pour cette raison que depuis deux hivers on a cherché à établir des communications entre Summerside et un port du Nouveau-Brunswick.

Je considère que l'expérience des deux derniers hivers a établi, au delà de tout doute, que s'il n'est pas possible de maintenir des communications régulières entre Summerside et le Cap Tourmentin, on peut en établir, tous les jours de l'année, sans exception, entre le Cap Tourmentin et l'endroit appelé Carleton-Head ou Carleton-Point. Il ne faut pas oublier que la distance entre Georgetown sur l'Ile du Prince-Edouard, et Pictou est de plus de trente milles, tandis qu'entre Summerside et le Cap Tourmentin, elle est d'environ dix-huit milles et de huit milles seulement entre le Cap Tourmentin et Carleton-Head.

On me demandera peut-être pourquoi le "Stanley" n'a pas fait le service entre le Cap Tourmentin et Carleton-Head. Voici : Il y a quelques années, le gouvernement a fait construire au Cap Traverse un brise-lames qui est encore là pour attester que des sommes considérables ont été dépensées à cet endroit ; mais il est impossible pour un navire d'un tonnage un peu considérable, comme le "Stanley," d'y accoster. Le brise-lames avance dans le banc de sable et les navires ne peuvent pas y aborder. J'ignore pourquoi ce brise-lames a été construit à cet endroit, mais s'il était à Carleton-Head, rien n'empêcherait un navire d'y faire le service d'un bout à l'autre de l'année, sans exception, parce que grâce à l'influence des marrées et des courants, deux fois par vingt-quatre heures ou une fois par douze heures, le détroit est libre de glace entre le Cap Tourmentin et Carleton-Head.

Cette question est importante non seulement pour l'île du Prince-Edouard, mais pour tout le Canada. Cette île est riche et fertile et son commerce est considérable. La population de la terre ferme est aussi intéressée à avoir des communications avec l'Ile du Prince-Edouard, non seulement en été, mais toute l'année.

La question du service postal est aussi d'une importance vitale pour la population de l'île, et sous ce rapport elle y est peut-être plus intéressée que nous. Si l'on construisait un quai à Carleton-Head pour le "Stanley," ou tout autre navire, nous pourrions avoir un service de bateau passeur, et nous aurions même plus d'un voyage par jour si c'était nécessaire, mais quant à un service quotidien, il ne ferait aucun doute.

Si je me permets de faire cette assertion, c'est que je m'appuie sur les renseignements qui m'ont été fournis par des personnes parfaitement indépendantes, qui n'ont pas d'intérêts de clocher à faire triompher et qui sont très au courant des conditions climatériques et atmosphériques dans la saison la plus difficile de l'année, durant les mois de janvier, février et mars.

Si le ministre de la Marine et des Pêcheries veut bien étudier la question et s'enquérir des conditions existantes à Carleton-Head, je suis convaincu qu'il fera construire un brise-lames à cet endroit et qu'il aura alors résolu le problème de la navigation hibernale entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, sans recourir à un tunnel que nous aurons peut-être plus tard, mais dont il ne peut pas être question maintenant.

Nous qui habitons la terre ferme et qui pouvons discuter cette question sans préjugés aucuns, nous pouvons nous permettre de demander à nos amis de mettre tout esprit de clocher de côté, et de ne pas chercher à obtenir le meilleur service pour une partie de l'île, plutôt que pour une autre. S'ils obtiennent des communications régulières entre la terre ferme et un port placé à peu près à égale distance entre Summerside et Charlottetown, ils devront être satisfaits et tout le pays le sera.

Jusqu'au malheureux accident survenu au "Stanley," qui a été pris dans les glaces du bord, qu'on appelle " des bordages," nous avons eu un service quotidien, presque ininterrompu, entre le Cap Tourmentin et Summerside.

On s'est beaucoup plaint aussi du service postal et je dois dire que sous ce rapport les arrangements pour le transbordement des matières postales de l'Intercolonial au " Stanley " étaient loin d'être satisfaisants.

La malle de l'ouest arrivait à Sackville par l'Intercolonial vers cinq heures du soir, et à moins qu'un train spécial ne se trouvât à passer, elle y restait jusqu'à une heure le lendemain; elle était alors expédiée au Cap Tourmentin par le chemin de fer Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard. Le " Stanley " quittait le Cap Tourmentin à deux heures de l'après-midi et la malle n'arrivait qu'une heure et demie ou deux heures après le départ du "Stanley," et elle y restait jusqu'au lendemain à deux heures, et n'arrivait à Summerside que le surlendemain vers cinq heures. Il fallait donc quarante-huit heures pour transporter la malle de l'Intercolonial à Sackville, jusqu'à Summerside, en supposant que le Stanley fit son service régulièrement, et je dois avouer qu'il l'a fait pendant plusieurs semaines, jusqu'au jour de l'accident dont j'ai parlé.

Dans tous les cas, on peut affirmer sans crainte qu'avec une nappe d'eau de huit milles libre de glaces, et allant d'un " bordage " à l'autre, tous les jours de l'année, hiver comme été, on ne peut pas mettre en doute la possibilité d'un service régulier entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Il faut absolument, cependant, que les représentants de l'Ile du Prince-Edouard s'entendent sur ce point, car le grand point pour eux c'est d'avoir des communications quotidiennes avec la terre ferme, que se soit par Georgetown, Summerside ou Carleton-Head.

M. J. J. HUGHES (King, I.P.-E.) : Un seul mot d'explication, M. l'Orateur. Les renseignements que j'ai pu me procurer des navigateurs ne s'accordent pas avec ce que vient de dire l'honorable député. Il semble croire que le meilleur endroit pour établir un service d'hiver est celui ou le détroit est le moins large. Mais les navigateurs au long cours et autres qui ont étudié la question disent qu'aux endroits étroits, comme par exemple, entre le Cap Tourmentin et Carleton-Head, la glace est portée à s'amonceler sous l'influence des vents de l'ouest et du nord-ouest, qui y règnent à l'automne et au commencement de l'hiver. Par conséquent, la navigation est plus difficile là où le détroit est plus resserré; mais ces endroits sont les plus facilement navigables pour les petits bateaux qu'on peut traîner sur la glace. C'est pour cette raison que les petits bateaux qui font le service quand les grands navires en sont empêchés, choisissent de préférence le Cap Tourmentin et Carleton-Head.

Mon honorable ami dit qu'à toutes les douze heures la marée et le vent forment une nappe d'eau libre entre ces deux endroits, et que les navires pourraient y naviguer s'il y avait des quais pour recevoir les cargaisons. Mais je suis informé que ces nappes libres ne se forment pas toujours au même endroit. Cela dépend du vent et du courant, et demain la nappe libre peut se trouver à un demi-mille de l'endroit où elle était hier. Par conséquent, un brise-lames peut être très utile aujourd'hui et se trouver à un demimille trop loin demain.

Tels sont les renseignements qui m'ont été fournis, et tout en ne voulant pas décourager les études et les recherches sur la possibilité d'établir un service régulier entre ces deux ports, je crois que le ministre agirait prudemment en prenant bien ses précautions avant de s'engager dans une entreprise coûteuse.

Ce que veut la population de l'Ile du Prince-Edouard, c'est le maintien de ce service à l'endroit le plus favorable. Sur ce point nous sommes tous d'accord ; mais nous disons aussi que le temps des expériences et des tâtonnements est passé. L'expérience des vingt-cinq ou trente années passées nous enseigne qu'entre Georgetown et Pictou on peut obtenir un service raisonnablement efficace et satisfaisant, jusqu'à ce que nous ayons un troisième navire. Je crois aussi que le temps est arrivé d'en avoir trois. Notre commerce a tellement augmenté que nous avons besoin de ce troisième navire ; le besoin de ce troisième navire est aussi impérieux aujourd'hui, que l'était celui d'un deuxième, quand le " Minto " a été construit.

Je suis convaincu que le reste du Canada apprendra avec plaisir que notre commerce interprovincial a fait tant de progrès qu'il nous faut de nouveaux moyens de transport. Ces réclamations ne nous sont pas inspirées par des motifs d'intérêts locaux, et nous nous réjouissons tous de voir le commerce augmenter dans toutes les parties du pays. Nous possédons le plus beau pays de la terre et partout le progrès marche à pas de géant. Ce besoin d'un troisième navire pour l'Ile du Prince-Edouard n'est qu'une preuve de plus de ce progrès universel.

Il y a un autre point sur lequel je désire attirer l'attention, et c'est celui-ci : Bien que nous possédions un réseau d'Etat qui s'étend de Montréal à Charlottetown et de Charlottetown à Halifax, les voyageus ne peuvent pas se procurer de billets d'entier parcours, ni faire consigner leur bagage pour le voyage complet.

Une personne qui part de Charlottetown pour se rendre à Halifax ou à Montréal doit commencer par acheter un billet pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, puis un autre pour les bateaux qui font la traversée entre l'île et Pictou, et enfin, un troisième pour se rendre à Halifax, Truro ou Montréal. Il est obligé de passer ses malles au contrôle trois fois, ce qui est un inconvénient très sérieux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'a pas lieu durant la saison d'été.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Durant la saison d'hiver seulement. Si les fonctionnaires du ministère voulaient étudier sérieusement cette question, ils découvriraient un moyen d'améliorer cet état de choses. Je considère

qu'eux seuls sont à blâmer dans toute cette affaire, car on ne peut s'attendre à ce que le ministre s'occupe personnellement de tous ces petits détails. Malheureusement, ce sont ces petits détails qui causent tant de difficultés et d'ennuis aux voyageurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis surpris d'apprendre que les officiers du chemin de fer n'aient pas trouvé moyen de mettre fin à cet état de choses, en procurant des billets directs aux voyageurs, pour eux et leur bagage, à partir de l'Ile du Prince-Edouard. Je sais que la chose se fait durant l'été, alors que nous avons affaire à une compagnie privée, et des billets d'entier parcours sont émis sans la moindre difficulté. Pourtant, les fonctionnaires du ministère à Charlottetown, sous la juridiction de qui tombe cette question, font tous les efforts possibles pour remédier à cet inconvénient, et je ne comprends pas comment il se fait qu'ils n'aient pas réussi à conclure les arrangements nécessaires pour donner des billets directs aux voyageurs, alors que les steamers qui font le service sont sous la direction de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je vais m'empresser de faire une enquête à ce sujet, afin de découvrir qui est en faute. Il devrait être facile, pour les deux ou trois départements intéressés, d'en arriver à une entente de nature à satisfaire les besoins du public voyageur.

Quant aux retards dont l'honorable député se plaint, et par suite desquels les voyageurs qui arrivent à Georgetown se trouvent souvent dans l'impossibilité de faire les raccordements voulus avec les convoies du chemin de fer, c'est la première fois que j'entends formuler des plaintes à ce sujet cette année, et même l'année dernière. Je lui ai demandé s'il avait fait part de ses griefs à mon ministère, mais il ne peut dire exactement si c'est au ministère des Chemins de fer et Canaux ou à un autre département qu'il s'est adressé à ce sujet. Je suis à peu près certain que ce n'est pas à mon ministère, car j'aurais considéré comme un inconvénient sérieux le fait de retarder les malles et les voyageurs durant plusieurs heures, et cela à cause de l'impossibilité dans laquelle se trouvait le steamer d'arriver au port à temps pour faire correspondance avec les convois ordinaires. Je crois que la circulation des convois sur l'île est organisée de manière à correspondre avec le service des steamers, s'ils arrivent à l'heure ou à peu près indiquée à l'horaire.

On comprend facilement qu'il n'est pas possible de retenir un convoi direct, chargé de voyageurs venant d'endroits situés plus à l'est, au point où le raccordement s'opère avec le steamer. Il faut absolument que le convoi continue sa route le plus rapidement possible. Personne n'osera prétendre que l'on devrait retenir le convoi au point de raccordement avec le steamer jusqu'à l'arrivée de ce dernier, car il pourrait être de plusieurs heures en retard. Si les voyageurs qui ont été retardés à Pictou sont encore obligés de subir un autre retard de plusieurs heures quand ils arrivent à Georgetown, je ne vois pas pourquoi les colis postaux qui sont apportés à cet endroit pour être transmis et distribués dans l'île tout entière, y seraient retenus durant plusieurs heures par suite du manque de train ou du défaut de raccordements directs. Je ne puis régler cette question seul, d'autres ministères y sont intéressés, mais il me semble qu'il devrait y avoir moyen d'en arriver facilement à une entente à ce sujet avec mon honorable ami le directeur général des Postes. Il comprend comme moi toute l'importance qu'il y a de donner au public un service de convois aussi parfait que possible. En travaillant de concert dans cette direction, nous devrions obtenir, et nous obtiendrions certainement les moyens de transport nécessaires. Mon honorable ami aurait sa part de responsabilité à prendre; quant à moi, je verrais à assurer la rapidité et la régularité des convois, et il me faudrait aussi tenir compte de toute proposition qu'il pourrait faire pour le transport des malles. Naturellement, mon honorable ami ne peut s'attendre à ce que ces colis postaux soient transportés pour rien. Mais il est certain qu'un échange de propositions raisonnables sur ce point devrait amener le règlement d'une question de cette nature. Je crois qu'il sera possible d'éviter la répétition d'incidents de la nature de ceux dont on se plaint. Je ne suis pas assez renseigné sur les avantages réciproques qu'offrent les différentes voies de communication entre l'île et la terre ferme pour donner aucun conseil à ce sujet. Cependant, je sais que le sentiment public serait en faveur de l'établissement d'un service direct du cap Tourmentin à un endroit quelconque sur l'île, à quelques milles plus loin—mon honorable ami (M. Hughes, King) dit huit milles—lequel service serait très commode pour les voyageurs venant de l'ouest ou s'y rendant.

Une foule de voyageurs se rendant à l'Ile du Prince-Edouard, des quantités considérables de marchandises et de nombreux colis postaux destinés à l'île, sont actuellement obligés de parcourir 150 ou 200 milles de plus pour aller prendre le steamer à Pictou que s'ils pouvaient le prendre au Cap Tourmentin. Si ce service existait, les malles et les voyageurs atteindraient le lieu de leur destination plusieurs heures plus tôt qu'ils peuvent le faire actuellement. D'après ce que j'ai pu comprendre de la discussion qui vient d'avoir lieu, je crois que la route de Pictou et Georgetown est la plus facile et la plus sûre. Mais je crois que l'on devrait s'assurer s'il n'y aurait pas moyen d'établir une autre voie de communication aussi facile et aussi sûre entre le cap Tourmentin et Carleton-Point. Dans tous les cas, cette dernière question mérite la pluse sérieuse attention du ministère.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable Raymond Préfontaine) : Je n'ai que quelques remarques à faire sur la question qui a fait l'objet de ce débat. Je me contenterai, jusqu'à un certain point, de faire connaître les faits contenus dans la correspondance qui sera déposée sur le bureau de la Chambre. Cette correspondance consiste en lettres et télégrammes concernant les instructions données aux officiers du département dans l'Ile du Prince-Edouard ainsi qu'aux steamers qui font le service. Mes renseignements sont que les instructions qui ont été données sont les mêmes que celles données par le ministère pour la saison de navigation de 1902. L'expérience pour cette année-là, c'est-à-dire l'année 1902—avant que je prenne la direction des affaires du ministère—a démontré, me dit-on, que ce double service avait été un véritable succès et que les steamers avaient donné satisfaction aux deux endroits. Alors, l'automne dernier, le "Stanley" fut chargé de faire le service entre Summerside et le Cap Tourmentin. Le 12 janvier il fut pris dans les glaces, et ce n'est que le 17 mars qu'il réussit à s'échapper. Le "Minto" fut chargé, comme d'habitude, du service entre Georgetown et Pictou. Mais quand le " Stanley " fut pris dans les glaces, on envoya le " Minto " à son secours. Comme la glace était excessivement épaisse—il paraîtrait qu'à certains endroits elle atteignait une épaisseur de 14 pieds—le " Minto " brisa les ailes de son hélice et se trouva désemparé jusqu'au moment où le " Stanley " réussit à se tirer de sa périlleuse position et le remorqua dans le havre de Pictou. S'il y a eu des fautes de commises, le ministère n'en peut être tenu responsable. Les deux ports d'où les steamers traversaient avaient été choisis à la demande des représentants de l'Ile du Prince-Edouard. La correspondance est là pour appuyer ce que je dis; durant des années et des années, ces messieurs ont demandé l'établissement d'un service de steamers entre Summerside et le cap Tourmentin. Il est facile de comprendre qu'avec l'hiver rigoureux que nous avons eu, du moment qu'un des steamers était pris dans la glace, il n'y avait pas d'autre chose à faire que d'envoyer l'autre à son secours. C'est ce qui a été fait et c'est aussi là la cause de tous les ennuis. La correspondance démontrera qu'il n'y a pas eu d'erreur de commise de la part des officiers du " Stanley." Et pour sauver ce steamer, qui est d'une grande valeur, les officiers du ministère n'ont cru pouvoir mieux faire que d'envoyer le "Minto" à son secours. Ce dernier steamer n'a pas réussi à délivrer le " Stanley," au contraire, il fut lui-même désemparé, et on est actuellement à réparer les avaries qu'il a subies.

Tout en n'étant pas sérieusement endommagé, il a été forcément mis au repos durant quelque temps. On a repris le service le 17 mars, et depuis ce temps tout marche à la satisfaction générale. Durant la prochaine saison, je vais essayer de connaître la meilleure route à adopter. Cependant, il ne peut y avoir, semble-t-il, le moindre doute que c'est la route de Georgetown à Pictou qui est la meilleure, car le service s'est fait presque sans interruption quand les deux steamers s'y trouvaient. Depuis 1902, les fonctionnaires du ministère ont sans cesse essayé d'améliorer le service, et si, malheureusement, ils n'y ont pas réussi l'hiver dernier, je ne crois pas que l'on puisse blâmer le ministère à cause de l'accident qui s'est produit.

Quant à la construction de navires plus puissants que ceux que nous possédons actuellement, c'est là une question bien sérieuse. Dans certaines lettres adressées au ministère on demande que ce service soit confié à un navire brise-glace de forme particulière construit sur le modèle de celui qui existent en Russie et dont on se sert sur la mer Baltique. Mais on me dit que les conditions dans lesquelles ce navire serait appelé à voyager ne sont pas les mêmes ici qu'en Russie. Dans ce dernier pays, les navires brise-glace qui y font le service n'ont à briser qu'une glace épaisse de deux à quatre pieds, et ils ne rencontrent pas des masses de glace comme celle que l'on rencontre dans le détroit de Northumberland. Mes renseignements sont qu'il est absolument impossible de construire des navires capables de briser des masses de glace de dix, quatorze et vingt pieds d'épaisseur. Cependant, je vais continuer mes recherches et essayer d'obtenir tous les renseignements possibles pour pouvoir adopter la meilleure ligne de conduite à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que la glace a toujours quatorze pieds d'épaisseur entre Georgetown et Pictou?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non; on a trouvé de la glace de cette épaisseur entre le Cap Tourmentin et Summerside. Il est certain que le " Minto " aurait pu continuer à traverser et à maintenir les communications entre l'île et la terre ferme, s'il n'avait pas été appelé à se rendre au secours du " Stanley." Nous avons cherché à avoir d'autres steamers ; nous avons même essayé de faire tenter l'aventure par deux navires de Terre-Neuve, et l'équipage de l'un de ces navires est parti pour aller au secours du " Stanley," mais ces marins se sont aperçus qu'il était impossible de l'atteindre, vu l'énorme masse de glace qui l'entourait. Tous les moyens possibles ont été employés. On envoya des hommes qui ont essayé, mais inutilement, de briser la glace à l'aide de la dynamite, et ce n'est que quand la nature est venue au secours du " Stanley " que l'on réussit à le sortir de sa prison, autrement il lui aurait fallu demeurer dans la banquise jusqu'au printemps. Je n'ai pas la moindre objection à ce que l'on dépose tous les documents concernant cette affaire sur le bureau de la Chambre, car ils serviront à démontrer que ce que je viens de dire est exact. Je répète

de nouveau que le ministère va faire tout en son pouvoir pour se procurer les renseignements nécessaires, et durant les vacances je vais visiter personnellement l'Ile du Prince-Edouard et les provinces maritimes afin de me rendre compte de la situation.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il a pris quelques renseignements sur les difficultés que pouvait offrir la route entre le Cap Tourmentin et Summerside avant de faire ce changement, car je comprends qu'avant 1902 le service se faisait entre Pictou et Georgetown seulement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons pas changé la route, nous avons établi deux services au lieu d'un, afin de donner à la population de l'Ile du Prince-Edouard l'amélioration qu'elle demandait. En 1902, le service fut divisé. Le " Minto " continua de voyager entre Georgetown et Pictou, et le " Stanley " fut placé sur l'autre route, qui était encore considérée l'automne dernier comme parfaitement sûre, puisque tout avait bien été durant l'hiver 1901-02.

M. HACKETT : Puisque la glace n'a pas la même épaisseur entre Pictou et Georgetown qu'entre le Cap Tourmentin et Summerside, l'honorable ministre voudrait-il nous expliquer comment il se fait que le " Minto " ait été obligé d'aller au secours du " Stanley " entre Pictou et Georgetown. Est-ce que le " Stanley " a amené la banquise avec lui ou bien est-ce la banquise qui a apporté le " Stanley " à cet endroit ?

La motion est adoptée.

FOIN ET AVOINE ACHETES POUR LE COMPTE DU GOUVERNEMENT IMPERIAL.

Ordre de la Chambre pour :

Copies de tous les arrêtés du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial ou aucun de ses ministères ou officiers et le gouvernement canadien ou aucun de ses ministères ou officiers, et de tous rapports et autres documents quelconques concernant l'achat, au Canada, par le gouvernement fédéral ou par aucun de ses ministères ou officiers, ou par leur intermédiaire, de chevaux, foin, avoine, approvisionnements, animaux ou marchandises pour le gouvernement impérial ou aucun de ses ministères ou officiers pendant les années 1900, 1901 et 1902.

M. BORDEN (Halifax) : L'autre jour cette motion a été laissée en suspens à la demande du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Si l'honorable député désire procéder, je suis prêt.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai cru comprendre aux paroles de l'honorable ministre qu'il y avait peut-être certains documents qu'il serait disposé à produire.

Le MINISTRE DES FINANCES: En effet.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, il est aussi bon que la motion reste en suspens pour le moment dans l'intervalle l'honorable ministre dira quels sont ces documents qu'il est disposé à produire afin que je puisse savoir s'il me sera nécessaire ou non de prendre la parole sur la motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami veut proposer sa motion immédiatement, je suis prêt à lui faire connaître mes raisons sur cette question.

M. BORDEN (Halifax) : Il se pourrait que je serais obligé de parler ensuite. L'honorable ministre consentira peut-être à me faire connaître ses intentions à ce sujet, quand cela lui sera possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ferai la chose moi-même.

La motion est laissée en suspens.

FONCTIONNAIRES DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. LEONARD—par M. Borden (Halifax) :

1. Le nombre de fonctionnaires nommés dans le ministère des Travaux publics depuis le 21 octobre 1902.
2. Leurs noms et leurs salaires respectifs.
3. Les changements faits parmi les fonctionnaires ; les noms et les salaires de ceux qui ont été remplacés ou promus, ainsi que les causes de ses changements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il puisse y avoir la moindre objection à laisser adopter cette motion. Je suis sous l'impression qu'il n'y a pas eu de nouvelles nominations ni de changements de faits durant la période mentionnée. Dans tous les cas, s'il y en a eu, j'en informerai la Chambre.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 2) modifiant le chapitre 8 des statuts de 1900 autorisant des subventions à des chemins de fer.—M. Charlton.

Article 1.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la longueur de ce chemin de fer et quel montant doit-on y dépenser ? Pour quelle raison veut-on faire réduire cette somme de $60,000 à $30,000 ?

M. THOMPSON (Haldimand) : Je dois faire remarquer à l'honorable député que le bill n'indique aucun chemin de fer en particulier. Il a uniquement pour but de réduire le chiffre de la subvention de $60,000 à $30,000, lorsqu'il s'agit de ce chemin de peu d'étendue, dont la construction ne coûte pas suffisamment cher pour permettre de demander le paiement de la subvention avec les dispositions actuelles du statut. La question a été soumise au comité des chemins de fer

qui l'a discutée et a fini par l'adopter à l'unanimité.

L'honorable M. HAGGART : La loi actuelle exige que la voie soit terminée par section de dix milles de longueur. Ce doit être à des sections de moins de 10 milles que l'on veut appliquer cette disposition. Pourquoi n'exigerait-on pas qu'un chemin de fer de 6, 7 ou 8 milles de longueur fût terminé avant de pouvoir demander le paiement de la subvention ?

M. THOMPSON (Haldimand) : L'honorable député me prend quelque peu au dépourvu. J'ai proposé l'adoption de ce bill en l'absence de son véritable initiateur et pour lui rendre service. Il a été discuté en comité, mais je suis loin de le connaître aussi bien que mon honorable ami. Si l'honorable député entend faire des objections, il faudra le laisser en suspens.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas d'objection à formuler contre l'adoption du bill, mais je voudrais savoir à quoi on veut en appliquer le principe. Ce projet de loi a pour but de modifier le principe contenu dans l'acte des chemins de fer qui stipule que l'on ne doit préparer des estimations de l'état des travaux d'un chemin de fer que lorsqu'il est en lieu de réclamer un montant de $60,000. Le bill actuel propose de réduire ce dernier montant afin de permettre au gouvernement de faire une estimation de l'état des travaux, eu égard à l'aide accordée, le montant des travaux ne dépassant pas $30,000. Il est possible qu'il s'agisse d'un chemin de fer de peu d'étendue, mais, dans ce cas, c'est une raison de plus pour respecter le principe, et persister à dire que la subvention ne sera payée qu'une fois le chemin terminé. Je suis opposé à cette manière d'agir absolument. Je considère que le parlement aurait tort de permette des estimations de l'état des travaux sur un chemin de fer dont une partie seulement peut être terminée, et qui ne sera peut-être jamais d'aucune utilité pour le public.

M. THOMPSON : Je crois avoir entendu dire au ministre des Chemins de fer, au cours de la discussion de ce bill devant le comité, que l'on était à la veille de faire disparaître ces estimations de l'état des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : On s'est en effet demandé si cette manière de procéder par estimations de l'état des travaux avait bien sa raison d'être. L'honorable ministre des Chemins de fer a prétendu que du moment que le principe existait dans l'acte des chemins de fer, il ne voyait aucune injustice à réduire le montant à $30,000, car cela permettrait aux compagnies moins importantes de pouvoir bénéficier de cette disposition de la loi, ce qu'elle ne peuvent faire maintenant, tout l'avantage en étant laissé aux grandes entreprises. Encore une fois, je sais qu'il a été question devant le comité de la valeur de ce mode de procéder par estimation de l'état des travaux, mais, du moment qu'il existe et qu'il ne peut s'appliquer qu'aux grandes entreprises, le comité fut d'avis qu'il n'y avait aucune injustice à le rendre plus favorable aux compagnies moins importantes, capables de justifier le paiement d'une subvention de $30,000, mais incapables de le faire tant qu'il s'agira d'une somme de $60,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce désir va être satisfait au moyen d'un amendement stipulant que le chiffre sera réduit à $30,000 quand il s'agira de chemins de fer ne dépassant pas une certaine étendue.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à peu près cela.

M. BORDEN (Halifax) : La loi actuelle est d'une application générale. Quand bien même le chemin de fer aurait 50 ou 100 milles de longueur, les dispositions de ce bill s'y appliqueront ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : La raison invoquée par l'honorable ministre ne manque pas de force, mais il me semble que la véritable manière d'amender le statut aurait été de dire que lorsqu'un chemin de fer n'aura qu'une certaine longueur, lorsqu'il ne dépassera pas dix, quinze ou vingt milles, le gouvernement pourra, lorsque l'estimation de l'état des travaux justifiera la remise d'une somme de $30,000, lui payer cette somme. J'ignore si cette manière de voir a été soumise au comité des chemins de fer.

Le comité fait son rapport sur le bill.

AMENDEMENAT A L'ACTE DES ELECTIONS FEDERALES DE 1900.

M. CLANCY propose la deuxième lecture du bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900, et à l'appui de sa motion il dit : M. l'Orateur, je voudrais demander au ministre de la Justice s'il est disposé à accepter ce bill ? La raison pour laquelle je pose cette question, c'est qu'il semble exister une certaine divergence d'opinion entre le chef de la gauche et le ministre de la Justice sur la question de savoir si l'offense que ce projet de loi veut atteindre ne se trouve pas déjà prévue par la loi telle qu'elle existe actuellement. Je présume que si la loi actuelle ne prévoit pas cette offense, le ministre de la Justice consentira à accepter le remède pourvu par ce bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je persiste à croire que la loi actuelle s'applique à l'offense visée par ce bill. Les mots suivants, contenus dans l'article 112 : " ou de toute manière que ce soit a recours à l'intimidation contre quelque personne " me paraissent avoir une interprétation suffisam-

ment large pour s'appliquer à l'offense dont se plaint mon honorable ami.

M. CLANCY : L'honorable ministre doit remarquer que l'on a cru nécessaire de spécifier dans cet article 112, quelles étaient les offenses que l'on avait en vue, et après les avoir énumérées les unes après les autres, l'article conclut " ou de toute manière que ce soit a recours à l'intimidation contre quelque personne ". L'offense prévue par mon bill est tout aussi spéciale dans sa nature que n'importe laquelle des offenses spécifiées dans l'article 112, cependant, elle ne s'y trouve pas mentionnée. L'offense que je veux essayer de faire disparaître est de nature à produire des effets aussi désastreux que toutes celles qui sont mentionnées dans le statut. Je ne suis pas avocat, mais parlant au point de vue du bon sens, je dis que la loi tel qu'elle existe est tellement peu précise sous ce rapport, qu'il serait difficile de faire la preuve devant une cour de justice, du genre particulier d'intimidation dont il est question dans mon bill et de le faire considérer comme une contravention à la loi. Je suis convaincu que le ministre de la Justice comprendra la position difficile qui nous est faite dans la province d'Ontario. Tout le monde sait que les élections provinciales dans Ontario, ne se font pas au scrutin secret, et malheureusement, on en profite pour intimider les électeurs.

Alors, quand arrivent les élections, on dit aux votants que le bulletin de vote fédéral n'est pas plus secret que le bulletin provincial, et c'est ainsi qu'on intimide les votants. Voilà le délit que je désire atteindre; il est possible que les termes que j'emploie dans mon bill ne décrivent pas exactement le délit que je veux punir, mais alors le ministre de la Justice n'aura qu'à substituer tels autres mots qu'il jugera devoir avoir l'effet voulu. Bien entendu, si le ministre de la Justice soutient qu'un tel délit ne doit pas être puni, cela est différent; mais s'il admet que ces tentatives d'intimidation doivent être empêchées par la loi, alors je crois qu'il devra accepter mon bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est le délit que l'honorable gentleman désir punir avec son bill?

M. CLANCY : Je me suis déjà expliqué sur ce point, et les termes dont je me sers dans mon bill sont parfaitement clairs. Il y est dit : " On emploie un langage pouvant laisser croire que le bulletin employé, ou le mode de voter aux élections, n'est pas secret."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A-t-on l'intention de défendre l'usage de ces mots, parce qu'ils peuvent être une forme d'intimidation?

M. CLANCY : Non pas " qui peuvent être " mais " qui sont " une forme d'intimidation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La réponse à cette question montre l'absolue nécesité de l'attitude que je prends, et indique à quel point les mots suggérés dans l'amendement sont absolument inutiles, parce que, s'ils veulent désigner une forme d'intimidation, les dispositions de la loi peuvent parfaitement s'y appliquer.

M. CLANCY : Il pourrait se faire que le juge hésiterait à se prononcer sur la question d'intimidation. Il pourrait ne pas être du même avis à ce sujet.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La discussion ne me semble pas être très régulière. Ne serait-il pas préférable de laisser le comité délibérer le bill?

La motion est adoptée. Le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité à ce sujet.

Article 1.

M. INGRAM : Les mots qui suivent le mot " perte " dans l'article 112 se lisent : " Ou de toute manière pratique l'intimidation sur ou contre toute personne, afin d'engager cette personne à voter ou l'empêcher de voter." Je crois que la prétention émise par le ministre de la Justice serait fort juste s'il s'agissait d'intimider quelqu'un au sujet de son vote ou pour l'empêcher de voter. Mais ce n'est pas là ce dont se plaint l'auteur du bill. Ce dont il se plaint c'est que le votant, quand on vient lui dire que son bulletin n'est pas un bulletin secret, puisse être porté à voter contre ses convictions au lieu de voter comme il l'aurait désiré.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette objection est prévue par la disposition de la loi faisant défense d'intervenir pour empêcher un votant d'exercer librement son droit d'électeur. Ne serait-ce pas, en vérité, une intervention de ce genre que de venir dire à un électeur que vous savez parfaitement en faveur de qui il va voter?

M. HENDERSON : Je crois que ce serait un empiètement très grave sur les droits d'un votant que de venir lui dire, une fois l'élection terminée, que vous savez comment il a voté. Le bill de mon honorable ami de Bothwell s'applique spécialement à la province d'Ontario, et peut-être est-ce pour cela que le ministre de la Justice n'en voit pas la nécessité, vu qu'il demeure dans la province de Québec, où le bulletin de vote provincial est absolument secret. Malheureusement, il n'en est pas ainsi dans la province d'Ontario, et cela depuis plusieurs années. Il est bien connu que, dans toutes les élections provinciales, le bulletin n'est pas secret. Les marques de bulletins sont connues de ceux qui sont au pouvoir. Ils possèdent le moyen d'obtenir ces renseignements, et il n'y a aucun doute qu'ils examinent les bulletins après qu'on les a envoyés à Toronto et remis entre les mains des fonctionnaires du gouvernement. De cette manière, il

leur est facile d'annoter leurs listes pour la prochaine élection générale. De sorte que, quand arrive une élection, ils savent pour ainsi dire parfaitement de quelle manière un électeur a voté à l'élection précédente. Pour cette raison, nous qui sommes d'Ontario, nous croyons qu'on devrait faire quelque chose pour empêcher les pratiques d'intimidation si généralement employées dans cette province.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Bothwell, non seulement a-t-on recours à ces pratiques dans les élections provinciales, mais la chose est devenue d'un usage si général qu'elle est maintenant transportée dans le domaine des élections fédérales, et que les votants sont prévenus, bien que cela ne soit pas vrai, que leur vote ne sera pas plus secret dans les élections fédérales que dans les élections provinciales. Et il s'ensuit que des votants qui ne connaissent pas la loi concernant les élections, croient volontiers que si leur vote est connu dans un cas, il le sera aussi dans un autre. Il me semble que le ministre de la Justice devrait mettre tout en œuvre pour nous aider, dans la province d'Ontario, à nous débarrasser de cela. Je ne veux pas dire que le bulletin fédéral ne soit pas absolument secret. Si le votant plie son bulletin comme il convient, je ne crois pas qu'il soit possible à l'officier-rapporteur de dire comment il a voté ; et il est certainement impossible, après que le bulletin a été déposé dans la boîte, de découvrir comment ce bulletin a été marqué. Mais je crois que l'honorable député de Bothwell a parfaitement fait voir que le bulletin d'Ontario n'est pas un bulletin secret. En fait, les fonctionnaires et les juges sont unanimes à dire que ce n'est pas là un bulletin secret. J'ai entendu le juge Armour dire : " Nous n'avons pas de bulletin secret dans la province d'Ontario." Dans ces circonstances, l'honorable ministre de la Justice peut aisément voir comment des votants peuvent être trompés dans une élection fédérale, quand quelqu'un, et souvent quelqu'un en état de savoir ce qu'il en est, vient leur dire qu'on peut découvrir pour qui ils ont voté. Je crois qu'un délit de ce genre, commis dans l'intention d'empêcher un votant de voter pour le candidat de son choix, devrait être un crime relevable des dispositions de l'acte des élections. J'espère que l'honorable ministre de la Justice permettra d'ajouter à l'acte des élections les mots proposés dans le bill. Il paraîtrait que les termes de l'acte ne sont pas suffisamment explicites pour le cas dont il s'agit. Ils sont trop vagues, et il faut les rendre plus précis. J'ai l'espoir que l'honorable ministre de la Justice nous donnera son concours dans la province d'Ontario pour faire disparaître cette sorte d'intimidation, qui ne règne en aucune autre partie du Dominion.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'approuve entièrement tout effort qui pourrait être fait dans le but d'empêcher les fraudes en temps d'élection ; mais, dans l'élaboration d'un projet de loi, on commet une grande erreur en essayant de spécialiser. La théorie légale est d'employer des mots d'une application générale, parce que, dès qu'on commence à spécifier, on limite la portée de l'acte, et le résultat est désastreux. Autant que je puis voir, les termes employés dans l'acte suffisent pour atteindre le délit dont il est question dans ce bill. Mais si les conditions existant dans la province d'Ontario sont telles qu'il soit nécessaire de légiférer en ce cas spécial, je suis prêt à prendre la chose en considération, et je propose que le comité s'ajourne, rende compte de ses délibérations, et demande autorisation de remettre le sujet en discussion.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que le comité s'ajourne, j'aimerais à faire remarquer que, pour ce qui est du mot " intimidation ", l'honorable député de Bothwell pourrait être persuadé que le délit dont il s'agit est de l'intimidation, sans qu'il s'ensuive nécesairement que la cour doive considérer la chose de la même manière. Les mots du statut sont : "—tout préjudice, dommage, tort ou perte, ou de toute manière use d'intimidation sur ou contre toute personne." Mais le simple fait que le bulletin n'était pas secret pourrait ne pas être compris par ces mots ou considéré comme intimidation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est possible que le votant ne considère pas, non plus, la chose de cette manière.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà un autre point en faveur de l'opinion que mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) a exprimée. Si je comprends bien l'observation du directeur général des Postes, c'est qu'il serait nécessaire d'avoir des mots qui seraient parfaitement compris de ceux qui ne sont pas des hommes de loi.

Mon honorable ami le ministre de la Justice est d'avis que si le délit en question ne peut pas se comprendre par le mot " intimidation ", on devrait employer les mots " ruse ou manœuvre frauduleuse ". Ce serait toujours, je crois, une question ouverte, et cela sans nous départir de la déférence qu'on doit à l'avis exprimé par le ministre de la Justice, de savoir si le simple fait de dire à quelqu'un que son vote n'est pas secret pourrait être assimilé à une ruse ou manœuvre frauduleuse. S'il y a une difficulté d'une nature particulière, ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Bothwell, je crois que le ministre de la Justice conviendra qu'il pourrait amender ce statut de telle sorte qu'il ne puisse exister aucune ambiguité sur l'interprétation générale des mots. Ainsi, par exemple, nous pourrions ajouter un paragraphe stipulant que les mots " ruse ou manœuvre frauduleuse " s'appliqueraient au cas en question. Ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'on doit adopter des lois de ce genre, mais le cas

mentionné par mon honorable ami de Bothwell me parait être l'un de ceux-là, et la difficulté dont a parlé mon honorable ami le ministre de la Justice pourrait être facilement tournée de la manière dont j'ai dit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais prendre tout cela en considération. Je propose que le comité lève sa séance et rende compte de ses délibérations.

Le comité rend compte de ses délibérations.

ACTE D'INSPECTION GENERALE.

M. THOMPSON (Haldimand) : En l'absence de M. McCarthy, je propose que le bill (n° 48) amendant l'Acte d'inspection générale soit lu une seconde fois.

M. THOMPSON : Je propose que le débat soit ajourné.

Adopté.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Loyers, réparations, mobilier, chauffage—Chauffage des édifices fédéraux, combustible, etc., $60,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable John Sutherland) : Il y a ici une augmentation de $5,000. Cela est dû à ce qu'il y a un plus grand nombre d'édifices à chauffer.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont ces nouveaux édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceux de Granby, Québec ; ceux de Deseronto, Sarnia, Cardiff ; ceux des Territoires du Nord-Ouest ; ceux de Nelson et de Rossland. Il s'est trouvé que l'item n'était pas même suffisant. Il a été difficile, l'année dernière, d'en arriver à des chiffres exacts, par suite de la grève et de la cherté du combustible ; mais, après avoir tout calculé avec le plus grand soin, on a constaté qu'il faudrait environ $60,000 pour fournir de combustible les différents édifices publics répartis par tout le Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Combien doit-on encore pour ces nouveaux édifices, et à combien se monte le déficit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On avait pensé que les $55,000 votés l'année dernière laisseraient un découvert d'environ $3,500. Le reste, soit $1,500, serait pour les nouveaux édifices.

M. BLAIN : Le ministre serait-il assez bon de nous renseigner sur les méthodes suivies par le gouvernement par rapport à la fourniture du charbon dans chaque ville ? Le gouvernement fait-il annoncer dans chaque ville qu'il a besoin de charbon, ou bien fait-il connaître ses besoins au moyen d'une annonce générale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous publions une annonce qui parvient à tous les marchands de charbon du Canada. Ils peuvent présenter leurs soumissions pour un seul édifice ou pour toute la fourniture du charbon. En outre, l'habitude est aussi de demander des soumissions dans chaque endroit.

M. BLAIN : Pourquoi le gouvernement n'achète-t-il pas tout en bloc, disons pour une valeur de $60,000 ? Il pouvait acheter à meilleur marché que tout marchand quelconque. Du moins, cela est vrai pour la province d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Blain) va voir que cela est impossible. Le charbon, en certains endroits, doit être délivré en petites quantités, et les édifices à chauffer sont distribués par tout le Dominion. Un marchand de Toronto ou de Montréal ne pourrait pas délivrer le charbon en ces divers endroits à moins d'y avoir des agents, et, bien entendu, aucun marchand n'a une organisation de ce genre. Les marchands des petites villes d'Ontario s'adressent aux marchands en gros, absolument comme ceux des grandes villes. Bien entendu, ils vendent pour ainsi dire aux plus bas prix.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il apporté le document qu'il nous a promis vendredi soir au sujet des achats concernant le charbon fourni aux édifices d'Ottawa ? Cela nous donnerait une idée des prix qu'on paie ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que si mon honorable ami (M. Ingram) consultait les Débats, il verrait que j'ai fourni tous les renseignements au sujet des principales soumissions. Il peut se faire qu'il y ait eu malentendu, et qu'il y ait d'autres renseignements à fournir. Je n'ai aucune objection à fournir plus de renseignements au sujet des prix, soumissions, etc. Mais ce que l'on demande a trait aux édifices d'Ottawa, tandis que cet item concerne le charbon destiné aux édifices publics de tout le Dominion.

M. CLARE : Je crois que si l'honorable ministre pouvait nous rendre compte du charbon acheté dans différentes villes et des prix payés, ces renseignements auraient de la valeur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je produirai avec plaisir un relevé indiquant les sommes payées dans les diffé-

rentes villes. Bien entendu, on ne s'attend pas que j'aie ce bordereau par devers moi.

M. CLARE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke), qui n'est pas ici en ce moment, m'a avisé à six heures, autant que j'ai pu comprendre, qu'il y avait certains renseignements à fournir au sujet de cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il y avait deux autres item que l'honorable député (M. Clarke) a demandé de laisser en suspens jusqu'à ce que les renseignements fussent fournis. J'ai ici un état que je vais lui remettre, et l'autre qu'il a demandé sera déposé demain sur le bureau de la Chambre. Les fonctionnaires du ministère n'ont pas pu le préparer aujourd'hui.

M. INGRAM : Est-ce que l'honorable ministre ne pourrait pas me donner les chiffres indiquant la quantité de charbon fourni au gouvernement, à Saint-Thomas, le prix payé et le nom de l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas donner les prix pour chaque endroit, mais, je le répète, je produirai avec plaisir un relevé général donnant tous ces détails.

Eclairage des édifices publics de la Confédération, $75,000.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a ici une très forte augmentation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On demande cette année au comité de voter $75,000, au lieu de $55,000 comme l'année dernière. Ce crédit pourvoit à l'éclairage des divers édifices publics. L'année dernière, nous avons voté $55,000, et je crois que, en moyenne, nous avons ajouté environ $18,000 par année dans le budget supplémentaire. Nous avons cru qu'il était préférable d'indiquer ici le montant entier. L'augmentation de $2,500 est pour les nouveaux édifices qui ont été construits. L'année dernière, le montant total s'est élevé à $73,000 ; cette année, ce montant s'élève à $75,000.

M. BORDEN (Halifax) : C'est certainement une grande amélioration que d'indiquer les dépenses en une seule fois, dans un même item. Nous pouvons donc en conclure que, pour ce qui est de ceci, on ne nous demandera pas d'autre vote.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas pour cet item. L'objet que se propose le gouvernement sera de fournir un état estimatif exact de ce dont on aura besoin. La différence entre le crédit de $55,000, et la somme dont on aura besoin, devra être indiquée dans un nouvel état estimatif, mais il n'y aura pas de budget supplémentaire pour 1903-4. On estime que ce crédit suffira à toute la dépense.

M. SUTHERLAND.

M. BORDEN (Halifax) : Le budget supplémentaire, dont parle l'honorable ministre, en est encore à être établi cette année, afin de couvrir le déficit de l'année courante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tel a été l'usage ; mais à l'avenir, le crédit comprendra tout le montant nécessaire.

Eau pour les édifices publics fédéraux, $16,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit suffit-il au paiement de la taxe de l'eau que les villes fournissent aux édifices fédéraux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il servira à payer l'approvisionnement d'eau des divers édifices publics placés sous la surveillance du gouvernement fédéral. Les fonctionnaires du ministère estiment que $16,000 suffiront ; c'est le montant qui fut voté l'an dernier, et il n'est pas entièrement dépensé.

Edifices publics fédéraux—Force électrique et autre pour ascenseurs, oblitérateurs, etc., $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici l'usage que nous faisons de la force électrique. A Montréal : pour la mise en fonctionnement de la machine à oblitérer les timbres-poste, des ascenseurs et des monte-charge de l'hôtel des postes, $3,200 ; à Québec : oblitérateur de l'hôtel des postes, $200 ; à Toronto, monte-charge de la poste à la station, oblitérateur de l'hôtel des postes, ascenseur de la douane, $950 ; à Ottawa, un ascenseur au palais de l'Est, deux dans l'édifice parlementaire, un monte-charge aux magasins militaires, courant pour la pompe à incendie, oblitérateur de l'hôtel des postes, $2,270 ; à Victoria, C.A.: ascenseur et monte-charge, $920 ; à Vancouver : oblitérateur de l'hôtel des postes.

M. LENNOX : L'honorable ministre pourrait-il nous dire combien il en coûte pour faire fonctionner l'ascensuer de l'édifice Seybold ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas mû par l'électricité. Les item que je viens d'énumérer représentent le coût de la force électrique.

M. INGRAM : N'avions-nous pas, il y a quelques années, une station de force au bas de cette éminence ? Qu'en a-t-on fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'outillage en est tellement primitif qu'il a fallu l'abandonner ; il est encore là.

Havres et cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse—Quai d'Amagandus, $2,000.

M. TAYLOR : Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire à quelle page du rapport de l'auditeur général se trouvent les détails qui se rattachent aux dépenses qu'on fait dans cette localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a pas touché au crédit voté l'an dernier.

M. TAYLOR : Dans ce cas, pourquoi en faites-vous voter un cette année ? Je remarque qu'il y a deux ans qu'on vote ce crédit et qu'on n'a encore rien fait. Si ce crédit n'est pas nécessaire, autant vaudrait peut-être le biffer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est bien vrai que ce crédit n'a pas été dépensé, bien qu'on l'ait voté, mais les travaux sont maintenant en cours d'exécution. On les fait faire à la journée, et nous nous attendons à dépenser $1,000 d'ici à la fin de l'exercice courant. Nous faisons voter de nouveau le crédit de $1,000 et nous demandons $2,000 de plus parce qu'on estime que le coût des travaux atteindra le chiffre de $4,000.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi servira ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous construisons ce quai principalement pour satisfaire aux besoins du commerce local. A en juger par les requêtes que nous ont présentées les gens de l'endroit, l'expédition du bois de chauffage et du charbon se ferait là sur un grand pied. Comme les autres quais sont situés à une assez grande distance de cette localité et que les routes y sont très mauvaises, nous avons cru faire œuvre d'utilité publique en rendant à ces gens le service de leur construire ce quai.

M. COCHRANE : Est-ce un quai neuf ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : A quelle époque a-t-on dépensé l'argent destiné à la construction de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Les travaux sont en cours d'exécution. D'ici au 30 juin, nous nous attendons de dépenser $1,000. Nous faisons voter de nouveau un crédit de $1,000, et nous demandons $2,000 de plus afin de pouvoir terminer notre entreprise.

M. COCHRANE : Quelle sera la profondeur de l'eau lorsque le quai sera terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de ne pouvoir pas fournir à l'honorable député le renseignement qu'il sollicite.

M. INGRAM : Le rapport de l'auditeur général n'indique pas qu'on ait fait la moindre dépense à cet endroit-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas touché à ce crédit-là l'an dernier.

M. COCHRANE : Ainsi, toute la recette proviendra de l'expédition du charbon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les apparences, c'est surtout du charbon et du bois de chauffage que l'on expédiera de cet endroit-là.

M. BLAIN : Avant de commencer la construction d'un quai comme celui-ci, le ministère achète-t-il le terrain nécessaire, ou se le procure-t-il autrement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le cas qui nous occupe, le propriétaire du terrain situé au bout du chemin où le quai doit être construit a gratuitement cédé à la Couronne l'emplacement nécessaire.

M. BLAIN : Quelle est la population de cette ville ou de ce village ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de familles éparses habitant la côte du Cap-Breton.

M. TAYLOR : Quelle recette s'attend-on à tirer de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je doute fort qu'il produise jamais la moindre recette.

M. LENNOX : M. le Président, je désire appeler l'attention sur les observations que le ministre vient de faire. Il a dit que, dans le cas actuel, il rend service à quelques familles éparpillées dans le voisinage de cette localité. Ce n'est pas parce que la Nouvelle-Ecosse est en cause que j'objecte à cela; mais j'ai remarqué que depuis des années on fait de ces dépenses-là non seulement dans la Nouvelle-Ecosse, mais dans ma propre province, et aussi, je crois, dans toutes les provinces du Dominion. Je puis bien me tromper, mais je suis d'avis que c'est faire un emploi bien peu judicieux des deniers publics que de dépenser ainsi l'argent du peuple en travaux de peu d'importance et d'une utilité purement locale. Qu'une province ou une municipalité se livre à ces sortes de dépenses, cela se conçoit naturellement; mais il n'est pas prudent, il n'est pas sage de faire des dépenses dont le pays en général ne devra pas profiter. Le parlement fédéral ne devrait pas sacrifier les deniers publics dans le seul but de favoriser telle ou telle localité en particulier.

Chaque fois qu'un député proteste contre ces sortes de dépenses, on est souvent enclin, si elles ne sont pas faites dans sa propre province, à le taxer d'intolérance. Je proteste ainsi parce que c'est la première occasion que j'ai de le faire depuis l'ouverture de la présente session. Et si j'appelle l'attention sur ce sujet, ce n'est pas parce que la Nouvelle-Ecosse est en cause, c'est parce que j'ai souci des intérêts de chacune des provinces du Dominion, et, dans mon opinion,—j'ignore quel est le sentiment du comité sur ce point,—cette application des deniers publics n'est ni sage ni juste, et le parlement ne devrait pas la ratifier tant qu'on ne lui aura pas démontré qu'il se fera

à cet endroit-là assez de trafic pour qu'on puisse dire que ce quai se construit dans l'intérêt du pays en général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je présume qu'on pourrait discourir à loisir sur les deux côtés de la question. Il faudrait avoir l'esprit bien subtil pour pouvoir déterminer ce qui, dans chaque localité en particulier, pourrait être d'une utilité générale. Aux municipalités importantes dont les négociants sont riches on construit à grands frais des quais qui répondent aux exigences de leur commerce, mais il arrive aussi qu'il faille construire des quais dans des localités de moindre importance où, comme dans le cas actuel, les gens s'occupent de pêche, de culture et autres travaux analogues. Depuis l'établissement de la confédération, si je ne me trompe, le gouvernement fédéral n'a cessé de prendre ces sortes de travaux à sa charge. Je ne suis pas prêt, en ce moment, à annoncer une nouvelle orientation de notre politique sous ce rapport. Les accommodations que nous donnons aux places d'importance moindre, il n'y a pas à en douter, sont tout à l'avantage du pays dont elles favorisent le développement. On ne saurait perdre de vue que l'industrie de la pêche est une très grande source de revenus pour le Canada, qu'elle procure de l'emploi—un emploi bien modeste, si l'on veut,—à un grand nombre de personnes. Il reste donc à établir que nous ne sommes pas absolument justifiables de faire cette légère dépense dans une localité comme celle dont il s'agit ici. Je ne suis pas prêt à annoncer, ni en mon nom ni en celui du gouvernement, une nouvelle orientation de nature politique. Le parlement nous a déjà autorisés à faire ces travaux, et je ne crois pas que nous soyons libres d'en arrêter le cours. A cet endroit-là, la profondeur de l'eau est de 11 pieds à marée basse.

M. INGRAM : Ce crédit n'a pas soulevé de débat l'an dernier. J'ignore où est situé ce quai, et je n'ai jamais entendu parler de cette localité-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faudra que j'envoie mon honorable ami à l'école pour qu'il y étudie la géographie de la Nouvelle-Ecosse.

M. INGRAM : Il serait assez difficile de trouver dans n'importe quelle géographie certains des endroits où vous construisez des quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque mon honorable ami sera devenu ministre des Travaux publics, il s'apercevra qu'il aura grand besoin d'étudier la géographie. Nous faisons construire ce quai dans l'Ile du Cap-Breton.

M. BORDEN : Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous les faisons exécuter à la journée sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement.

M. BORDEN : Tout fonctionnaire est-il tenu de voir à ce que les gardiens des quais rendent compte de leurs recettes, ou bien, comme je me le suis laissé dire, se montre-t-on moins sévère sous ce rapport?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque le ministre des Travaux publics remet un quai au ministre de la Marine et des Pêcheries, on nomme un gardien qui est tenu de rendre compte de ses recettes, et c'est ce qu'il fait d'ordinaire. Certains quais ne produisent qu'une recette insignifiante. Il est d'usage que les rapports soient faits, et je signalerai à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries l'observation que vient de faire mon honorable ami.

M. COCHRANE : N'est-il pas de règle que lorsque les travaux dépassent un certain chiffre on est tenu de les donner à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a cru pendant dix-huit ou vingt ans que lorsque le coût des travaux n'atteignait pas le chiffre de $5,000, on pouvait les faire exécuter en vertu d'un arrêté ministériel, sans qu'il fût besoin de demander des soumissions. On s'est aperçu qu'en agissant ainsi le gouvernement outrepassait ses attributions. Aujourd'hui tous les travaux se donnent à l'entreprise à moins qu'on ne les fasse exécuter à la journée, sous la surveillance du ministère.

M. CLARE : Il faut croire que ce quai ne saurait être de grande importance, puisque nous votons ce crédit depuis trois ans et que les travaux ne sont pas encore commencés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'a été donné de constater qu'on diffère parfois le commencement de ces travaux publics parce qu'on éprouve de la difficulté à acquérir un emplacement, et quelque fois aussi parce que le coût prévu de l'entreprise dépasse le chiffre du montant alloué ; dans ce cas, nous attendons, pour commencer les travaux, qu'un nouveau crédit soit voté.

Arisaig—Réparations à la jetée, $2,500.

M. TAYLOR : L'année dernière, nous avons voté $900 pour cet objet, et le rapport de l'auditeur général indique qu'on n'a pas touché à ce crédit-là. On nous demande maintenant $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a voté $900 l'année dernière, mais les dégâts causés par les fortes tempêtes nous obligent à demander $2,500 de plus afin que nous puissions réparer et mettre en bon état la partie supérieure de la jetée. Le crédit de $900 a été dépensé, mais comme nous ne l'avions pas utilisé avant le 30 juin dernier, cette dépense n'apparaît pas au rapport de l'auditeur général.

M. HACKETT : Dans quel comté se trouve cette jetée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Antigonish.

M. LENNOX : L'honorable ministre est-il convaincu qu'une tempête a emporté la jetée et que c'est pour cela qu'on nous demande cette très forte somme ; ou devons-nous comprendre que ceci n'est peut-être qu'une manière d'expliquer cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est un peu trop en frais d'imagination. Je n'ai pas dit que la jetée avait été emportée. Il s'agit ici d'une jetée considérable dont le coût s'est élevé à environ $35,000. Nous tenons nos renseignements de nos ingénieurs ordinaires qui ont fait une estimation de ce qu'il en coûterait pour réparer la jetée, et si les réparations n'étaient pas réellement nécessaires, ils ne nous les auraient pas conseillées dans leur rapport.

Bailey's Brook—Quai brise-lames, $3,000.

M. TAYLOR : Ce brise-lames—qui est neuf —a déjà motivé une demande de $2,000, l'année dernière ; c'est ce qu'il devait coûter, croyait-on dans le temps. Rien dans le rapport de l'auditeur général n'indique qu'on a dépensé ces $2,000. Je suppose que c'est pour parachever les travaux que mon honorable ami demande maintenant $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet. Comme nous n'avons pas touché aux $2,000 avant le 30 juin dernier, le rapport de l'auditeur général ne tient pas compte de cette dépense. Ce quai brise-lames est situé dans le comté de Pictou, N.-E., et on estime qu'il coûtera $5,000. $2,000 seront dépensés au cours du présent exercice, et nous demandons $3,000 afin de pouvoir terminer les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est l'utilité de cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai est situé sur la côte sud du comté de Pictou ; il est construit pour l'usage des pêcheurs et des gens de l'endroit. Il y avait là un autre quai, mais il était devenu en fort mauvais état, et, à l'aide de ce crédit, nous pourrons leur donner un nouveau quai. Cette construction est située à l'embouchure de la rivière et tient lieu à la fois de brise-lames et de quai.

M. BORDEN (Halifax) : Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise ou les fait-on exécuter à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée.

M. INGRAM : Devons-nous conclure qu'à l'avenir tous les nouveaux travaux se feront à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Excepté lorsqu'il s'agit de réparations ou de constructions très peu importantes, les travaux sont presque toujours donnés à l'entreprise. Je ne veux pas dire par là que les réparations ne se font pas parfois par voie d'adjudication. Le ministère a pour habitude de faire faire la plupart des réparations et de faire construire une partie de ces petits quais à la journée et sous la surveillance de l'ingénieur dirigeant ; mais chaque fois que la chose est possible, la construction d'un quai est donnée à l'entreprise.

Big Pond—Quai, $3,100.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il d'un nouveau quai ou simplement de réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un nouveau quai. Les travaux sont commencés, et on estime qu'ils coûteront $3,100.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle en sera l'utilité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous construisons un petit quai pour l'usage des pêcheurs de cette localité-là. La station de chemin de fer la plus rapprochée est celle de Grand-Narrows. C'est ce ce dernier endroit que ces gens font venir leurs marchandises par bateau à vapeur.

M. BORDEN : S'attend-on à tirer quelque revenu de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne m'est guère possible de répondre à cette question. Quelques-uns de ces petits quais produisent une recette assez rondelette, tandis que d'autres ne rapportent pas de quoi payer le salaire du gardien. Tant qu'un quai n'est pas construit et n'est pas sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, il est difficile de savoir quel revenu il est susceptible de rapporter.

M. BORDEN (Halifax) : L'expérience que l'honorable ministre a acquise au ministère de la Marine lui permettra sans doute de nous donner des renseignements sur le mode de percevoir le revenu de ces quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque la construction d'un quai est terminée, le ministère de la Marine en prend charge, et ce ministère y nomme un gardien. Lorsque les quais sont de peu d'importance, on laisse généralement au gardien tout le revenu jusqu'à concurrence de $20. Lorsque le revenu dépasse ce chiffre, le gardien a droit à 25 pour 100 des recettes, et il est obligé de faire régulièrement un rapport au ministère sur des formules imprimées qui lui sont envoyées.

M. COCHRANE : Donnera-t-on ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux coûteront tout au plus $3,100, et nous les ferons probablement faire

à la journée, sous la direction de l'ingénieur du gouvernement. L'ouvrage devra nécessairement être divisé en plusieurs parties, et il sera mieux de le faire à la journée, sous la surveillance de l'ingénieur, que de le donner à l'entreprise.

M. COCHRANE : Est-ce que la concurrence pour un ouvrage peu considérable comme celui-ci ne serait pas plus grande que pour un ouvrage plus considérable, si l'on demandait des soumissions, et de cette façon ne pourrait-il pas être fait à meilleur marché ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Nous nous inspirons beaucoup dans des cas de ce genre, des conseils de l'ingénieur de la localité. Bien qu'il nous semble à nous qu'il serait possible de faire faire les travaux meilleur marché à l'entreprise, cependant, dans des endroits éloignés des villes, villages ou habitations, là où il faut acheter le bois au loin et peut-être le flotter à certaine saison de l'année, il est possible que tout bien considéré et vu les délais qui en résulteraient, il soit mieux de faire faire ces travaux sous la direction de notre propre ingénieur.

M. LENNOX : Est-ce que ces $3,100 seront le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est à ce chiffre que l'ouvrage est estimé.

Bridgewater, N.-E.—Creusage, $5,000.

M. TAYLOR : Pourquoi cet argent n'a-t-il pas été dépensé l'année dernière ? Je vois que c'est une répétition de crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère n'a pas de dragueur pour faire cet ouvrage, et je regrette de dire qu'il est impossible d'en louer aucun. Il y a beaucoup d'endroits comme celui-ci où il faudrait faire des travaux de creusage, et il s'écoulera probablement un temps encore assez long avant que la dragueur qui est en construction soit terminé. C'est une question que je devrai étudier attentivement.

M. LENNOX : Ne pourrait-on pas envoyer le dragueur "J.-Israël-Tarte" faire cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce dragueur est employé dans le moment à des creusages importants dans le fleuve Saint-Laurent.

M. LOGAN : L'honorable ministre a-t-il pourvu de quelque façon à l'augmentation de dragage nécessitée dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous faisons construire en ce moment un grand dragueur, mais je regrette de dire qu'il ne sera pas prêt ce printemps. Le ministère va s'occuper d'une façon sérieuse de trouver les moyens de faire faire les dragages qui sont absolument nécessaires pendant l'été prochain.

M. LOGAN : J'espère que le ministère va s'occuper activement et promptement de cette question. Dans plusieurs parties de la Nouvelle-Ecosse, il y a des travaux de dragage à faire qui sont absolument nécessaires. Il y a, par exemple, le havre de Wallace où, depuis deux ans, je demande au ministère d'envoyer un dragueur. Il sera absolument impossible de naviguer dans ce port faute d'un peu de creusage, et il est très important que l'entrée en soit approfondie, car il se fait dans ce port un commerce maritime considérable. Le ministère serait justifiable de faire des efforts extraordinaires pour augmenter la quantité de creusage, particulièrement dans les havres des provinces maritimes.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Il n'y a aucun doute que la province de la Nouvelle-Ecosse souffre beaucoup de l'absence de dragueurs pour faire l'ouvrage absolument nécessaire. Il y a un havre dans mon comté qui a été creusé en 1882, et où l'on a dépensé $82,000, mais aujourd'hui, il s'y forme des bancs faute de dragage. Depuis deux ans, le creusement de ce port est devenu absolument nécessaire. L'ex-ministre des Travaux publics nous a dit que l'on construisait un nouveau dragueur, mais d'après les renseignements que j'ai, je crains beaucoup que la construction de ce dragueur ne prenne autant de temps que la construction du temple de Jérusalem.

L'honorable M. TARTE : Tous ceux qui ont suivi avec un peu d'attention l'industrie de la construction des navires dans le monde, pendant les deux dernières années, savent que les matériaux sont très difficiles à obtenir. Les constructeurs de chemins de fer et les constructeurs de navires ne peuvent se procurer tous les matériaux dont ils ont besoin, et le ministère sans doute s'est trouvé dans le même embarras. Lorsque j'ai quitté le cabinet, un grand dragueur était en voie de construction aux chantiers du gouvernement à Sorel, mais j'ai appris depuis qu'il n'était pas encore terminé. Je n'en suis pas surpris. J'espérais, cependant, qu'il serait terminé dans le mois de juillet ou août. Naturellement, pendant les derniers cinq mois, je n'ai pas suivi avec la même attention les choses en rapport avec le ministère des Travaux publics, mais ce dragueur qui est en construction à Sorel aura une plus grande capacité que tous les autres dragueurs du Saint-Laurent. Vu les changements qui ont été faits, si je suis bien renseigné, ce dragueur aura une capacité d'un million de verges cubes par mois. Il n'a jamais été bâti un dragueur de cette sorte dans le pays. Le dragueur que l'on destinait aux provinces maritimes est à la fois un dragueur à succion et un dragueur à pelle. Ce sera un grand vaisseau qui pourra aller à la mer.

Jusqu'à présent nous avons importé d'Angleterre les dragueurs en usage dans les provinces maritimes. Aujourd'hui, nous construisons nos propres dragueurs sur le sol du Canada, avec l'aide d'ouvriers canadiens et autant que possible avec des matériaux canadiens. Malheureusement jusqu'à présent, nous n'avons pu nous procurer en Canada les plaques d'acier nécessaires ; mais j'espère que le temps n'est pas éloigné où notre pays pourra les produire. La cause des délais du temps que j'étais ministre des Travaux publics a été la difficulté de trouver les matériaux. Nous n'avons pas été les seuls à être retardés ainsi. Tous les chemins de fer, non seulement dans notre pays, mais aux Etats-Unis, ont été retardés dans leurs travaux, parce qu'ils ne pouvaient pas se procurer les matériaux nécessaires. Il nous faut prendre le temps tel qu'il vient, et nous sommes à une époque d'activité dans toutes les parties du monde. Mais, qu'il me soit permis de dire que le ministère des Travaux publics a construit un grand nombre de dragueurs en ces dernières années, et qu'il nous faudra en construire un plus grand nombre encore si nous voulons faire face aux besoins que nécessitent les progrès de l'époque. Naturellement nous ne pouvons pas espérer construire des dragueurs sans que cela nous coûte de l'argent. Je ne sais pas quels sont les plans de mon successeur, mais je sais parfaitement ce qu'il est nécessaire de faire présentement, dans l'intérêt du public. Dans mon humble opinion, nous ne devrions pas hésiter une minute à voter tout l'argent qui est nécessaire pour outiller complètement nos voies fluviales.

M. FRASER : Il y a dans la Nouvelle-Ecosse et dans toutes les provinces maritimes, nombre d'endroits où il est absolument nécessaire de creuser les havres et de construire des quais, bien que les députés de l'Ontario et de l'Ouest ne voient pas cette nécessité. Par exemple, dans un comité qui est représenté dans cette Chambre non par un ami du gouvernement, mais par un député de l'opposition, je veux parler du comté de Pictou, la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse a établi une industrie considérable sur la rivière de l'Est et il serait nécessaire de faire des creusages dans cette rivière depuis le havre de Pictou jusqu'à New-Glasgow. J'espère que nous ne poserons jamais comme règle que parce qu'un comté élit un député de l'opposition, on ne devra pas faire de travaux publics dans ce comté. Ceux qui connaissent et ont l'expérience de ces choses, m'affirment que dans plusieurs endroits de la Nouvelle-Ecosse et des provinces maritimes en général, il est possible de draguer en hiver. Dans le nord de l'Europe, on fait, paraît-il, d'excellents dragages durant cette saison. On perce un trou dans la glace, on drague et on dépose la terre à quelque distance sur la glace. Au printemps, la terre est emportée par la glace ou s'enfonce sur les bords du chenal. Il y a aussi des estuaires et des rivières dans la Nouvelle-Ecosse où, comme dans Québec, je crois qu'il est possible de creuser pendant tout l'hiver. Ce qui peut se faire ailleurs devrait pouvoir se faire au Canada, et l'on m'affirme en s'appuyant sur d'excellentes autorités que cet ouvrage se fait en Europe. De cette façon un dragueur travaillerait hiver et été. Il y a plusieurs havres où le dragage peut se faire facilement pendant la belle saison, mais lorsque les gros temps arrivent, les dragueurs ne peuvent travailler et en beaucoup d'endroits le travail d'hiver est impossible. Ainsi un dragueur pourrait être utilisé tout l'été dans les havres et on l'enverrait l'hiver à la rivière de l'Est ou à un autre endroit semblable où l'on pourrait l'utiliser jusqu'au printemps. Nous ne sommes qu'au commencement de ces travaux, car nos pêcheurs ont besoin de brise-lames pour la sûreté ou pour la protection de leurs bateaux, et il est nécessaire de faire des dragages dans l'intérêt de la navigation. Je demanderai au ministre de vouloir bien s'enquérir s'il ne serait pas possible de faire ces dragages pendant l'hiver.

L'honorable M. TARTE : Je crains beaucoup qu'il ne soit très difficile de draguer en hiver, de mettre à exécution cette proposition. Mon honorable ami (M. Fraser) sait mieux que moi que la plupart des havres des provinces maritimes sont très exposés aux vents de la mer, et avec les dragueurs que nous avons aujourd'hui, je crois qu'il serait très difficile d'y travailler en hiver.

M. FRASER : Je parle de rivières.

L'honorable M. TARTE : Je sais par expérience que dans les mois d'automne, il est très difficile d'avoir des personnes qui consentent à travailler au dragage. Dans le fleuve Saint-Laurent, lorsqu'arrive novembre, nous sommes obligés de mettre les dragueurs en hivernement. Permettez-moi de dire, M. le Président, qu'il serait dans l'intérêt public de construire immédiatement tous les dragueurs nécessaires. Si vous examinez soigneusement les rapports concernant les dragages faits dans le passé, vous verrez que ces dragages coûtaient vingt-cinq, quarante et cinquante cents la verge, tandis qu'avec les dragueurs modernes que le gouvernement possède aujourd'hui, l'ouvrage ne coûte que trois, quatre et cinq cents la verge. Le dragueur qui porte mon nom, qui est le dragueur le plus moderne qui ait été construit dans notre pays, a enlevé 600,000 verges cubes dans un mois. Dans ces conditions, le dragage ne coûte pas cher la verge cube.

M. CLARKE : Le dragueur travaillait jour et nuit.

L'honorable M. TARTE : Oui, mais il peut faire beaucoup plus que cela. Avec les changements que l'on doit y apporter, il aura une capacité d'un million de verges cubes par mois. Cette immense quantité peut être draguée par un équipage de vingt-quatre hommes, et le coût par verge cube serait alors certainement très petit. Si je m'en souviens bien, on nous a demandé déjà une piastre par verge cube pour draguer dans le port de Saint-Jean, et je suis certain que cet ouvrage ne coûterait pas plus que cinq ou six cents la verge s'il était fait par un dragueur appartenant au gouvernement.

L'intérêt public exige que le gouvernement construise lui-même ses dragueurs, et les construise en y apportant toutes les améliorations modernes. Il nous faut aussi les construire sans délai. Il n'y a aucun doute que nous sommes en retard. Je ne dis pas cela pour blâmer les ministres qui m'ont précédé. Je peux dire que lorsque je suis devenu ministre des Travaux publics, le gouvernement n'avait pas de dragueurs dignes de ce nom. Nous n'avions que deux vieilles coques. Il n'est pas surprenant alors que nous soyons en retard et que plusieurs de nos ports n'aient pas été dragués comme ils auraient dû l'être. Mais, grâce aux améliorations modernes, grâce aux chantiers que nous avons construits à Sorel, grâce aussi à plusieurs autres chantiers particuliers que nous avons dans la province d'Ontario, nous pourrons rattraper le temps perdu. Je demande avec instance à l'honorable ministre des Travaux publics d'avancer sans crainte. Le pays l'appuiera certainement. Il nous faut outiller nos voies de navigation si nous ne voulons pas perdre notre commerce. Nos voisins des Etats-Unis ne perdent pas de temps. Je n'en dirai pas plus pour le moment sur ce sujet, vu que nous aurons d'autres occasions de reprendre cette discussion.

M. LENNOX : Combien le gouvernement se propose-t-il de dépenser pour la construction de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'est difficile de dire à l'honorable député quelle quantité de dragage il faudra faire à cet endroit-là. Le gouvernement avait cru qu'avec $5,000 il pourrait faire beaucoup d'ouvrage dans la rivière, mais je ne crois pas que cette somme soit suffisante pour faire tout le creusage nécessaire.

Cheverie, prolongement du brise-lames, $1,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé sur ces travaux $768 en 1901-2 et $175 l'année suivante. Ces $1,600 sont demandés pour compléter les travaux, qui coûteront en totalité la somme de $5,243.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nécessité de ce prolongement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un prolongement du brise-lames à eau plus profonde. Ce brise-lames sert aussi de quai.

M. COCHRANE : Pourquoi faites-vous une distinction entre un brise-lames et un quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais pu découvrir exactement en quoi consistait la distinction.

M. FRASER : Ce peut être un brise-lames et un quai tout ensemble. Supposez que vous ayez 200 pieds de brise-lames que vous emplissez de pierre, que vous couvriez ensuite cette pierre avec du ciment ou du bois, et que ce brise-lames s'étende jusqu'à une profondeur suffisante pour permettre aux goélettes d'accoster, alors vous avez un quai. Mais ce quai sert aussi de brise-lames pour la protection des autres navires. L'extrémité sert de quai sur lequel vous pouvez charger et décharger les marchandises. Parfois, on n'utilise pas l'extrémité du brise-lames lorsque les vaisseaux peuvent se placer de chaque côté, ce qui les protège contre le roulis. Quelquefois aussi on fait un brise-lames pour donner une certaine profondeur d'eau aux navires.

Church-Point, réparations au brise-lames, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, la Chambre a voté pour cet ouvrage $1,800 qui ont été dépensés. Il en faudra encore $3,000 pour compléter les travaux. Ce brise-lames est situé dans le comté de Digby.

M. CLARE : A-t-on dépensé ces $1,800 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Cow Bay (Port Morien) réparations au brise-lames, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames a d'abord été construit en bois, que nous remplaçons aujourd'hui par des blocs de ciment. On y a dépensé $334,000.

M. COCHRANE : Cette dépense est-elle de même genre que celle que l'honorable député et ses amis nous accusaient de faire? Cet argent du peuple a-t-il servi à acheter les électeurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce brise-lames était bien vieux et a coûté beaucoup d'argent. Il a été construit il y a plusieurs années et on y a dépensé près d'un demi million de dollars. Il faudra nécessairement y mettre encore une somme considérable tous les ans si nous voulons le tenir en bon état.

M. COCHRANE : Vaut-il l'argent que nous dépenserons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le crois. Il y a dans ce district un grand com-

merce de charbon qui promet de se développer. Encore, ce district pourrait difficilement se passer de ce brise-lames.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose qu'il sert au commerce de charbon?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. La Compagnie de Newcastle a ses opérations à cet endroit, et ce brise-lames lui est très utile.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ou sont-ils faits à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'ils sont faits à la journée. La mer a emporté environ 260 pieds de ce brise-lames, et afin d'en faire une construction permanente qui puisse résister à la tempête, il a été décidé de le construire en ciment.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il quelque raison qui empêche que ces travaux soient donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est très difficile de faire des plans et devis de réparations de vieux ouvrages.

M. COCHRANE : Qu'y a-t-il de difficile ? S'il s'agissait de la réparation d'un vieux quai, je pourrais comprendre que cela soit difficile, mais ici nous construisons un brise-lames neuf.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas un brise-lames neuf. Une grande partie a été enlevée par la tempête et il s'agit aujourd'hui de réparer la partie qui reste. Ainsi que je l'ai dit, il est difficile de faire des devis, parce que tant que le bois n'a pas été enlevé et le quai découvert nous ne savons pas quelle quantité d'ouvrage il y aura à faire. Les travaux en ciment, s'ils sont bien conduits, coûteront aussi bon marché à la journée qu'à l'entreprise.

M. LENNOX : Je n'ai pas bien saisi l'explication que l'honorable ministre a donnée lorsque nous avons discuté cette question la première fois, mais j'ai cru comprendre que les $10,000 votés l'an dernier n'avaient pas encore été dépensés. Est-ce exact ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une partie de cet argent est dépensée, et nous dépensons l'autre partie présentement. D'après l'ingénieur, tout l'argent sera dépensé avant le 30 juin prochain.

M. LENNOX : Je suppose alors que la dépense a été faite depuis le 30 juin dernier, parce qu'elle n'apparait pas dans les comptes publics, ce qui ferait que l'on a dépensé $10,000 l'année dernière et que l'on se propose d'en dépenser $25,000 cette année. C'est beaucoup. La dépense peut être justifiable, mais lorsque l'on dépense $35,000 en deux ans, il serait raisonnable, je crois, de donner ces travaux à l'entreprise. Cela peut être difficile ; tous ces travaux sont plus ou moins difficiles, mais j'ai peine à concevoir qu'on ne puisse pas les donner à l'entreprise. Lorsqu'il s'agit de dépenses aussi considérables que celle-ci, je crois que le gouvernement devrait faire des efforts sérieux pour observer le principe qui exige que tous les travaux publics considérables soient offerts à la concurrence et donnés à l'entreprise. Bien que l'honorable ministre dise que jusqu'à un certain point l'ouvrage consiste en réfections et réparations, je ne vois pas comment il ne pourrait pas être donné à l'entreprise. Les entrepreneurs comprendraient bien l'ouvrage qu'il y a à faire et l'ingénieur du gouvernement le comprendrait aussi. Celui-ci ferait son estimation, l'entrepreneur ferait la sienne ; je ne vois pas de raison valable qui puisse justifier le gouvernement de violer un principe reconnu, et de dire que cet ouvrage ne peut pas se donner à l'entreprise. Lorsqu'il s'agit de travaux de $25,000 à $30,000, il me semble que c'est véritablement se moquer de la loi que de prétendre qu'ils ne peuvent être bien faits autrement qu'à la journée. C'est absolument comme dans le cas des règlements municipaux de certaines villes pour la protection contre l'incendie. Si une maison est détruite vous ne pouvez pas en construire une autre, sans qu'elle soit suivant les règlements civiques pour la protection contre l'incendie, mais si la maison n'est qu'en partie détruite, vous pouvez la réparer sans observer les conditions imposées par ces règlements. Il me semble que c'est là une simple distinction de mots, parce que des réparations assez considérables pour coûter $35,000 équivalent réellement à un reconstruction. Ainsi le veut l'esprit, sinon la lettre de la loi qui exige que les travaux publics soient donnés à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis difficilement être de l'avis de l'honorable député, lorsqu'il s'agit d'un ouvrage du genre de celui-ci, bien que nous aurions beaucoup de tracas si les travaux étaient donnés à l'entreprise au lieu d'être faits à la journée. Mais sur rapport de l'ingénieur dirigeant, approuvé par l'ingénieur en chef aux quartiers généraux, nous avons été obligés de faire faire ces travaux à la journée, parce que vu les particularités de l'ouvrage à faire, il était impossible de préparer des devis sur lesquels on aurait pu demander des soumissions. Tous ceux qui ont eu affaire à des entrepreneurs, soit pour leurs travaux particuliers, soit par rapport aux travaux du gouvernement, savent la grande difficulté qu'il y a de donner un ouvrage de telle sorte à l'entreprise. Il est presque impossible d'éviter les difficultés et les disputes, et lorsqu'on se chicane avec un entrepreneur on perd généralement. Il n'y a aucun doute que vu les conditions particulières qui entourent ces travaux, il est possible de les faire faire beaucoup plus économiquement à la journée qu'à

l'entreprise. Je m'accorde parfaitement avec l'ingénieur en chef, lorsqu'il prétend que les travaux peuvent être faits beaucoup plus économiquement à la journée sous une bonne surveillance, qu'en demandant des soumissions et en les donnant à l'entreprise.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre nous a dit que 260 pieds de ce brise-lames avaient été complètement emportés. L'on aurait pu alors demander des soumissions pour la reconstruction de cette partie telle qu'elle était auparavant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'on avait décidé de reconstruire 260 pieds, on aurait certainement donné les travaux à faire à l'entreprise. Mais ce que nous faisons aujourd'hui sont de simples réparations ; nous refaisons le ciment sur la partie du quai qui n'a pas été emportée. On a dépensé déjà beaucoup d'argent pour ce brise-lames et dans l'opinion de notre ingénieur en chef autant qu'il lui est possible d'en juger, $25,000 suffiront pour compléter les travaux.

L'honorable M. TARTE : Combien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $25,000.

L'honorable M. TARTE : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour la partie que nous réparons, pas pour les 260 pieds qui ont été emportés. Cette reconstruction coûterait de $200,000 à $300,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la longueur de la partie qui n'a pas été emportée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous réparons présentement le brise-lames sur une longueur de 1,374 pieds.

M. BORDEN (Halifax) : Cette partie rendelle les services nécessaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, le rapport dit qu'elle est très utile.

M. INGRAM : L'honorable ministre a dit que le reste de ce quai coûterait $200,000. Est-ce exact ? Le gouvernement se propose-t-il de dépenser $200,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, aucune décision n'a été prise au sujet de donner à ce brise-lames une longueur égale à sa longueur première. On ne compte réparer, avec ce crédit, que les 1,374 pieds.

M. INGRAM: Si l'on y faisait une dépense additionnelle de $200,000, ce quai donnerait-il satisfaction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai rend de grands services. Je ne dis pas cependant qu'il rend autant de services que si le brise-lames était prolongé à 260 pieds plus loin, mais tout de même, telle qu'elle est, cette jetée est très utile.

M. INGRAM : Quel trafic y fait-on ?

L'honorable M. TARTE : Le trafic du charbon.

M. INGRAM : Est-il considérable ?

M. KENDALL : La somme qu'on nous demande pour ces travaux peut nous paraître forte, mais l'industrie qu'ils favorisent est une des plus considérables que nous ayons dans les provinces maritimes ; elle nous a été très profitable durant les trente dernières années. On a déjà expédié plusieurs millions de tonnes de charbon de cet endroit. Bien que deux des mines qui étaient exploitées soient fermées depuis quelques années, la jetée a été encore d'une très grande utilité, parce que c'est le seul refuge entre Louisbourg et Sydney, et il est fréquenté par une flotte nombreuse de cabotiers et de bateaux de pêche. Depuis deux ou trois ans, une compagnie anglaise a entrepris l'exploitation des lits de charbon sous l'eau dans la baie, et elle a creusé des galeries qui s'étendent à une distance de douze à treize cents pieds. On calcule que dans le mois de juillet prochain cette compagnie aura ouvert une grande étendue de galeries sous-marines et que la production de la houille ne sera pas moins de douze à quinze cents tonnes par jour, probablement trois cent mille tonnes par année. Tout dernièrement certaines veines de charbon que l'on ne croyait pas être la suite de celle du bassin Cow-Bay, ont été découvertes sur un autre point de territoire, et il est très probable qu'avant très longtemps—je parle d'après les hommes de science—on exploitera sous l'eau plusieurs veines que nous n'avions jamais espéré pouvoir exploiter. Bien que les réparations immédiates à faire à cette jetée soient déjà considérables, je crains fort que nous ne puissions donner à la Chambre l'assurance que nous ne demanderons pas davantage plus tard. Nous devons admettre que les champs de houille que nous avons au Cap-Breton sont probablement mieux situés que n'importe quels autres champs sur toute la côte de l'Atlantique à l'est ou à l'ouest. Nous pouvons nous vanter de charger le charbon à bord des navires à raison de cinquante cents de moins par tonne que toute autre mine en Amérique. Aujourd'hui, nous expédions notre charbon en Norvège, en Suède, à la Méditerranée, en Afrique-sud et aux Antilles, et tout indique pour l'avenir un grand développement de cette industrie. Bien que cette industrie se soit développée d'un façon étonnante dans ces dernières années, rien ne nous empêche de croire qu'elle continuera à se développer dans la même proportion. Je dois dire que je préférerais que ces travaux fussent donnés à l'entreprise, mais je crois que, dans ce cas-ci, la chose est impraticable pour les raisons que j'ai déjà données, et pour une autre que je vais ajouter. Cette raison est

que le revêtement du brise-lames est si mauvais qu'il ne serait pas sage de demander des soumissions pour le réparer, car des tempêtes pourraient, pendant qu'on y travaillerait, en démolir d'autres parties qu'il faudrait réparer aussitôt.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que la nouvelle industrie dont parle l'honorable député va utiliser ce havre comme port d'expédition ?

M. KENDALL : Oui, et celui-là seulement.

Quai de Digby—Réparations, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme servira à faire de petites réparations générales au quai et à l'entrepôt.

M. BORDEN (Halifax) : On y a déjà dépensé $3,700 l'année dernière. Est-ce que cette somme n'était pas aussi pour des réparations générales ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; le quai était en très mauvais état et il y avait beaucoup de réparations à faire.

M. BORDEN (Halifax) : Combien devront coûter ces réparations en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La somme que nous demandons représente, autant que nous sachions, le coût total pour le présent et pour l'année prochaine. Nous aurons dépensé $3,700 cette année, et nous nous proposons de dépenser $2,000 l'année prochaine pour compléter toutes les réparations nécessaires.

Brise-lames de Drumhead, $4,500.

M. INGRAM : A combien évalue-t-on le coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont donnés à l'entreprise. Le coût total en est évalué à $7,000. Bien que nous ayons voté $7,000 l'an dernier pour ces travaux, je constate que le prix de l'entreprise était de $4,865.00, de sorte que nous ne votons de nouveau cette année que $4,500, au lieu de $7,000 qui nous ont été accordés l'année dernière.

M. INGRAM : Le coût total est-il de $4,500?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous reste une petite somme à dépenser cette année et le coût total est estimé à $4,500.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi sert ce quai ?

M. FRASER : Il sert aux bateaux de pêche, petits et grands, qui naviguent sur la côte. Les pêcheurs vont aujourd'hui beaucoup plus loin dans la mer qu'autrefois, et leurs bateaux sont réellement de petites goélettes. Ce brise-lames de Drumhead qui est à environ six milles au sud-est du havre d'Isaac sert à tout le district.

M. BELL : Est-il près de New Harbour ?

M. FRASER : New Harbour est beaucoup plus à l'est. Drumhead est entre le havre d'Isaac et New Harbour, et ce brise-lames est utile aux pêcheurs.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce un havre de refuge?

M. FRASER : Ce ne sera pas un havre de refuge pour les grands bâtiments, mais il sera suffisant pour les bateaux qui vont à quinze ou vingt milles faire la pêche en eau profonde. Il sert surtout aux petits bateaux qui font la pêche à l'intérieur.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle distance est-il de New-Harbour?

M. FRASER : Environ quinze ou vingt milles.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce un brise-lames avec quai ou un simple brise-lames?

M. FRASER : C'est un brise-lames.

M. BORDEN (Halifax) : Pourrait-il servir de quai?

M. FRASER : Non, il ne peut servir de quai pour le commerce.

M. INGRAM : L'année dernière on demandait $7,000 et cette année on nous en demande $5,500. Comment expliquez-vous cette différence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La seule explication est que l'estimation l'année dernière était plus haute que la plus basse soumission.

M. BELL : On n'a rien fait l'année dernière?

M. FRASER : Non ; l'entreprise a été accordée seulement et l'ouvrage sera fait cette année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous croyons pouvoir dépenser $1,000 cette année.

M. INGRAM : Ceci prouve que le ministère des Travaux publics n'a pas de méthode certaine d'estimer le coût des travaux à faire. Il est évident que ce chiffre de $7,000 était une estimation faite à peu près, parce que les soumissions ont montré que l'ouvrage pouvait être fait pour $5,000. On nous demande pour la Nouvelle-Ecosse 49 crédits pour des havres qui servent de refuge à de petits bateaux de pêche, et sur ce nombre il n'y en a que cinq qui soient véritablement importants. Je crois que le ministre devrait, lorsqu'on lui demande de l'argent pour un havre, un quai ou tout autre entreprise, faire faire avant de s'adresser au parlement une estimation aussi juste que possible des travaux, afin qu'il puisse dire à la Chambre quel en sera le coût définitif. Je veux savoir si le ministre a fait une estimation du coût de ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas, comme mon honorable ami, que nous ayons raison de blâmer l'ingénieur. Dans le grand nombre de travaux que le gouvernement a dû faire faire, je crois que l'on trouvera les estimations assez justes. Si mon honorable ami était au fait de ces matières, il saurait qu'il est souvent très difficile d'estimer le coût d'un ouvrage, vu la variation des prix suivant les localités. Il y a aussi très souvent une grande différence dans les prix des soumissions. Il est vrai que nous avons beaucoup d'embarras à surmonter lorsque les entrepreneurs demandent un prix trop bas. Je crois que le ministre devrait avoir plus de latitude, et qu'il devrait pouvoir refuser une soumission lorsque le prix en est plus bas que ceux pour lesquels l'ouvrage peut être réellement fait, parce que dans ces cas, c'est l'intérêt public qui en souffre en fin de compte. Mais je ne crois pas que parce que, dans un cas particulier, l'estimation a dépassé le coût, on devrait mettre en doute la compétence de l'ingénieur à estimer assez juste le coût de ces travaux. Je regrette de dire que dans quelques cas les estimations ont été inférieures au coût réel. J'ai conseillé à mes ingénieurs d'être plus sur leurs gardes et de me donner un prix plutôt élevé que trop bas, parce qu'il n'est pas dans l'intérêt public que nous venions demander un certain crédit pour des travaux et qu'ensuite, lorsque les soumissions arrivent, nous constatons que ces travaux coûteront beaucoup plus que l'on s'y attendait. Il est mieux que nos estimations soient plus élevées que plus basses, parce que l'argent n'est pas dépensé et le pays ne perd rien.

M. INGRAM : Je ne veux pas condamner l'ingénieur en chef, et mes remarques ne le concernent aucunement. Mon honorable ami a dit que, si j'avais de l'expérience, j'envisagerais cette question à un autre point de vue. Je puis imaginer ce que l'expérience lui a appris. Voici : un député qui veut avoir une jetée ou un brise-lames à un endroit quelconque de son comté se rend auprès du ministre, ou se munit d'une requête ; il demande que ces travaux soient exécutés. Le ministre s'enquiert auprès de lui du coût de cet ouvrage. Le député répond : Environ $7,000. " Eh bien," rétorque le ministre, " nous allons demander un crédit de $2,000 pour cette année, et cela sera toujours un commencement." Je ne connais pas toutes ces ces roueries par moi-même, mais je crois que c'est la pratique suivie. Avant de commencer un ouvrage, le ministère devrait envoyer l'ingénieur faire une estimation juste du coût des travaux à entreprendre. Le ministre pourrait alors nous dire : L'ingénieur estime que ces travaux coûteront tant et nous demandons cette somme, pour cette année. On agirait ainsi selon les principes de la justice et non pas de façon à satisfaire uniquement les exigences d'un partisan du gouvernement.

M. INGRAM.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avant d'annoncer qu'un ouvrage quelconque sera exécuté, nous ordonnons toujours aux fonctionnaires du ministère de faire une estimation sérieuse du coût probable de ces travaux.

M. CLARE : En parcourant les estimations de 1902-3, je constate qu'on a fait voter un crédit de $2,000 pour ce même ouvrage. Aujourd'hui, on nous demande encore $7,000 aux mêmes fins. On n'a pas dépensé ces $2,000 qu'il a fallu voter de nouveau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut parler des estimations de 1901-2. Rien n'a été fait durant cet exercice, et l'on a voté de nouveau ces $2,000, en y ajoutant $5,000, ce qui faisait en tout $7,000 pour le dernier exercice.

M. RICHARDSON : Je demanderais à l'honorable ministre s'il existe une règle bien définie que le gouvernement s'est tracé lorsqu'il s'agit de ces crédits, règle qui établit une distinction entre l'intérêt du public et celui des particuliers. Je comprends que, lorsque le gouvernement ne retire aucun revenu de ces jetées et de ces quais, ces ouvrages doivent tourner considérablement à l'avantage de certains individus, ou de certaines compagnies particulières. Dans certains cas, 90 pour 100 des bénéfices retirés de ces quais tomberont dans la poche d'un particulier ou d'une compagnie quelconque ; c'est ce que l'on constate dans le cas du propriétaire d'une mine, d'une carrière, d'un moulin, ou d'une fabrique quelconque, qui a besoin d'un quai. Celui-ci ne sera pas très utile au public en général. En vertu de quel principe le gouvernement s'adresse-t-il au parlement pour lui demander de voter de l'argent pour l'exécution de ces ouvrages ? Les ministres se laissent-ils conduire par leurs affections politiques, ou par l'influence que des partisans peuvent exercer sur eux, ou agissent-ils d'après une règle déterminée et qui a pour but l'intérêt public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas qu'il soit question de politique dans l'affaire qui nous occupe maintenant. Nous demandons ces crédits dans l'intérêt général du pays, mais il peut arriver que ces travaux, exécutés dans le but de favoriser le peuple, soient encore plus utiles à certaines corporations ou à certaines compagnies particulières. Dans ce cas même, comme ces corporations puissantes donnent du travail à une partie considérable de notre population, celle-ci se trouve indirectement à bénéficier de l'exécution de ces ouvrages. Toutefois, je sais qu'aucun de ces crédits n'est destiné à favoriser une compagnie particulière quelconque.

M. RICHARDSON : Lors de la discussion sur les estimations présentées l'an dernier, on a appelé l'attention du gouvernement sur un crédit très considérable destiné à la construction d'un quai qui devait surtout servir

à l'usage d'une certaine personne ou d'une certaine compagnie qui possédait un moulin, dans les environs de ce quai. Si cet exemple était suivi, un particulier ou une corporation pourrait réaliser des bénéfices considérables grâce à des travaux payés par le peuple. Il devrait exister un système bien défini établissant ce qui est d'intérêt public et ce qui est d'intérêt particulier.

M. FRASER : Quant à cet item, je puis dire que les travaux en question seront à l'avantage des pêcheurs, sans distinction de parti politique. Il n'y a ni moulin, ni manufacture dans le voisinage. Prenons, par exemple, le crédit de $5,000 voté pour certains travaux à Bridgewater, comté de Lunenburg; cette division électorale n'élit pas un partisan du gouvernement. Je veux surtout déclarer que l'item qu'on étudie maintenant doit servir à l'avantage d'un grand nombre de pêcheurs, en leur fournissant un port pour leurs bateaux, et que ce crédit n'a rien à faire avec les sentiments politiques de la population intéressée.

M. RICHARDSON : Ma question ne se rapporte pas à tel ou tel item en particulier, mais aux dépenses générales de cette nature.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à tous ces crédits que nous avons étudiés ce soir, je n'en trouve qu'un qui intéresse une corporation, et c'est celui qui se rapporte aux travaux devant être exécutés à Cow-Bay (Port Morien), où il y a une houillère. Dans ce cas, cependant, l'ouvrage a été commencé par nos prédécesseurs, qui y ont dépensé $200,000, bien à propos, je crois. C'est le seul cas où une compagnie puissante est intéressée dans des travaux de ce genre. Tous les autres crédits seront à l'avantage des pêcheurs qui ne formeront pas de corporation commerciale, qui ne verront pas s'établir parmi eux une industrie qui profitera spécialement de la construction de ce brise-lames. Tous les avantages iront à la classe la plus pauvre de cette population.

Economy, N.-E.—Prolongement du quai, etc., $2,500.

M. COCHRANE : C'est la première fois qu'il est question d'économie dans les estimations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à prolonger de 550 pieds le quai en question.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cet ouvrage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour atteindre l'eau profonde.

Fort-Lawrence—Jetée-débarcadère, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût probable de cet ouvrage, d'après estimation, sera de $13,500. Nous demandons à la Chambre de nous voter de nouveau $5,000 seulement, parce que l'ingénieur ne croit pas que nous puissions dépenser plus que cette somme, cette année.

M. BORDEN (Halifax) : On a demandé des soumissions publiques pour l'exécution de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Friar's-Head, N.-E.—Havre des bateaux, $500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total de cet ouvrage est de $3,252. Les $500 que nous demandons nous permettront de terminer les travaux.

Baie des Glaces, port, améliorations, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a pas encore commencé ces travaux, car les plans et devis ainsi que le contrat ne sont pas complètement terminés. D'après estimation, cet ouvrage nous coûtera de $50,000 à $60,000.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous expliquer la nécessité de cette dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Baie des Glaces est le centre même des houillères du Cap-Breton. Cette ville et ses environs contiennent une population de 10,000 à 12,000 âmes, et l'on compte 20,000 habitants dans le district voisin. Il y a quelques années c'était un port d'expédition très important, mais après que la " Dominion Coal Company " eut fusionné toutes les houillères et bâti une jetée considérable à Sydney, le port de la Baie des Glaces n'eut plus d'importance et même se combla peu à peu. Comme le commerce est considérable à cet endroit et comme la population de la ville a augmenté, on a songé à demander à la Compagnie des houillères du Canada de souscrire un certain montant pour l'amélioration de ce port à condition que le gouvernement fédéral en fit autant. Le conseil de ville de la Baie des Glaces nous a envoyé une délégation dernièrement ; je crois qu'il a l'intention de nous exposer un autre projet en vertu duquel, grâce à la coopération du gouvernement et de la Compagnie Dominion, ce port pourrait être ouvert et servir aux navires d'un faible tonnage. On se plaint, quelquefois, qu'on ne fait pas de cas de ces petits navires à la jetée principale, et l'on croit qu'en ouvrant ce port ces vaisseaux pourront rendre autant de services aux expéditeurs et aux acheteurs que des bateaux semblables leur en rendent à Sydney. Un grand nombre de gens se trouvent intéressés, et ce serait les aider que de leur fournir ce combustible par bateaux aussi bien que par chemin de fer. L'honorable ministre des Travaux publics ne nous a pas dit jusqu'à quel point il poussera ce projet. Cependant, je crois que s'il fallait dépenser $60,000, la Compagnie Dominion contribuera sa large part de ce montant. Mon honora-

ble ami du Cap-Breton (M. Kendall) connait les propositions qui nous sont faites, et il aurait peut-être un mot à dire sur ce sujet. Le gouvernement s'est contenté de répondre à la délégation que la question mérite d'être étudiée sérieusement ; et c'est ce que nous allons faire, lorsque tous les détails nous seront soumis. Nous n'avons pas l'intention de dépenser $60,000 sans fournir à la Chambre plus de renseignements sur ce point.

M. BLAIN : Lorsqu'un conseil municipal souscrit une certaine somme et que le gouvernement en fait autant, est-ce ce dernier qui a la haute main sur tous les travaux en vue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas qui nous occupe, ce ne sera pas le conseil de ville qui contribuera ce montant, mais il est intéressé à induire, s'il le peut, la Compagnie Dominion à agir de concert avec le gouvernement fédéral dans cette question. Cette compagnie possède une partie de ce port, et peut-être tout le port ; toutefois, je n'en suis pas certain ; voilà ce qui nécessitera la coopération de la compagnie, avant que le gouvernement dépense un sou pour cet ouvrage.

M. BLAIN : Chaque partie dépenserait-elle à sa guise l'argent qu'elle aura mis dans cette entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe pas encore d'arrangement. La question n'en est qu'à ses débuts. Toutefois, il est juste que la Chambre sache qu'on a suggéré ce projet dont l'exécution coûtera un montant considérable que la Compagnie Dominion s'engagerait à payer en partie.

M. BLAIN : Le gouvernement dépense donc de l'argent dans la construction de quais et autres ouvrages devant servir à des particuliers?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache pas qu'il existe de cas semblable. Dans tous les cas, l'ouvrage en question ne serait pas une entreprise destinée à favoriser des particuliers. Ce serait un quai public dont l'accès sera permis à tous ceux qui voudront s'en servir.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne s'agit pas de quai, mais des améliorations à faire à un port.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais demander à mon honorable ami s'il s'agissait d'un crédit spécial en cas de besoin et ne se rapportant pas à cette dépense de $60,000 dont il a parlé. Il s'agit d'un item de $10,000. Cet argent sera-t-il consacré à exécuter une partie de l'ouvrage, ou ne servira-t-il qu'au cas de besoin?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous exécutons les travaux suggérés, leur coût total sera de $60,000, je crois. L'honorable député du Cap-Breton (M. Kendall) connaît parfaitement ce projet et il semble croire qu'on peut le réaliser en ne dépensant que $50,000. Mais ce montant sera divisé entre le gouvernement et la compagnie. C'est là l'idée exprimée par le conseil de ville. Je n'ai pas le droit de dire que la compagnie Dominion accepte cet arrangement. Il est facile de faire des travaux d'améliorations à ce port, mais à moins qu'on n'en arrive à un arrangement semblable à celui que j'ai suggéré, il ne sera certainement pas sage de dépenser dans cette entreprise une somme aussi considérable. La population de la Baie-des-Glaces retirerait de grands avantages de l'exécution de ce projet, et le gouvernement veut bien l'aider, mais, je le répète, on ne saurait dépenser autant d'argent, sans en venir au préalable à une entente quelconque.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il de dragage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De dragage et de quais.

M. BORDEN (Halifax) : Cela permettrait aux intéressés de charger immédiatement les goélettes, au lieu d'attendre à Sydney, car c'est à la jetée de ce dernier port qu'on charge ces navires, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Cela diminuerait les retards. L'honorable député du Cap-Breton (M. Kendall) pourrait, peut-être, nous fournir des explications plus complètes. Je ne veux pas critiquer ce crédit, mais j'aimerais avoir d'autres renseignements.

M. KENDALL : Lorsque la compagnie Dominion construisit ses grandes jetées de Sydney et de Louisbourg, elle abandonna la Baie-des-Glaces. C'était une misère qu'on voulait nous faire, car le port qui lui sert maintenant n'est qu'artificiel, le seul convenable et naturel se trouvant à la côte. On dépensa énormément d'argent pour creuser et équiper le port en question. On consacra, je crois, $300,000 ou $400,000 à cette fin. Cela se passait il y a plusieurs années.

M. BORDEN (Halifax) : Etait-ce le gouvernement qui fournissait cet argent ?

M. KENDALL : Non, mais surtout les compagnies de houillères qui se servaient de ce port. Cependant, le gouvernement a fait exécuter certains travaux de dragage. La Compagnie Dominion refusa formellement de rouvrir le port de la Baie-des-Glaces qui fut bientôt dans un état d'abandon. La population se plaignit qu'on l'accablait, ainsi qu'elle le croyait, de taux excessifs pour le transport des bois, du foin, des instruments aratoires, des matériaux de construction. Il y a 20,000 âmes dans un rayon de trois milles de la Baie-des-Glaces, et je crois sincèrement qu'il serait dans l'intérêt public de faire exécuter les travaux dont on a parlé. La Compagnie Dominion, par son agent, M. Shields,

a déclaré que si le gouvernement voulait accorder une gratification de $25,000, la compagnie serait prête à souscrire la même somme, à rouvrir et à améliorer ce port.

L'honorable M. TARTE : Nous payerons $25,000 et la Compagnie contribuera une somme égale ; à qui appartiendra ce port ?

M. KENDALL : D'après l'entente telle que je la comprends, la Compagnie conservera encore son droit de propriétaire, mais on pourra faire certaines stipulations pour sauvegarder amplement les intérêts de la ville.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas étudié cette question, mais ce résultat me semble bien douteux. Je comprends la difficulté dont l'honorable député vient de parler. Mais que ferait-il, s'il se trouvait placé dans une position semblable ? Voici 20,000 âmes qui souffrent du manque de communications ; cependant, en dépensant une somme bien modique, si l'on considère les intérêts en jeu, on pourrait prendre les moyens de les protéger. L'honorable député (M. Kendall) me demande ce qu'il faut faire. Il va de soi que je ne suis plus responsable de ce que décide le cabinet. Mais s'il est réellement nécessaire d'établir un port à cet endroit, je préférerais que le gouvernement l'équipât lui-même et imposât à la Compagnie Dominion les taux qu'il charge au public, en général. Je ne veux pas m'engager en parlant comme je le fais, car je n'ai pas étudié beaucoup cette question, mais, à mon sens, il ne serait pas sage de dépenser $25,000 pour ces travaux. Il s'agit d'une convention bien litigieuse, en vérité, et ce n'est pas la ligne de conduite que nous avons suivie dans le passé——

M. KENDALL : Oh oui !

L'honorable M. TARTE : Je ne crois pas que nous ayons déjà agi de cette façon.

M. KENDALL : Pour Depot-Harbour.

L'honorable M. TARTE : Non, car, dans ce cas, nous n'avons pas agi ainsi. Nous avons fait exécuter des ouvrages qui resteront la propriété du gouvernement. Je suis certain que l'honorable député ne pourra pas trouver un précédent pour établir sa prétention. Encore une fois, cet arrangement me paraît bien précaire.

M. KENDALL : Je ferai remarquer à l'honorable député que le gouvernement ne pourrait pas avoir la haute-main sur ce port.

L'honorable M. TARTE : Pourquoi ?

M. KENDALL : Parce qu'il faudrait dépenser trop d'argent.

L'honorable M. TARTE : Combien ?

M. KENDALL : Je ne puis m'expliquer ouvertement, mais je crois que ce montant serait très considérable.

M. BORDEN (Halifax) : Quant à ce qui touche aux travaux d'amélioration eux-mêmes, je ne vois pas qu'il puisse y avoir de difficulté. Il est impossible que la Compagnie de houillères Dominion, ou que toute autre compagnie ait des titres de possession tels sur ce port qu'elle puisse se mettre au-dessus des droits généraux qui règlent notre navigation. Ce port se trouve dans des eaux navigables. La Compagnie Dominion, parce qu'elle possède d'immenses terrains miniers dans cette partie du pays, ne peut intervenir lorsqu'il s'agit de ce droit de navigation. On peut envisager cette question sous deux aspects. Il faudrait d'abord améliorer ce port en le draguant de manière à augmenter la profondeur de l'eau. La Compagnie Dominion ne peut exercer d'autorité dans ce cas. Quant à la construction du quai, il faut tenir compte des arrangements faits avec la compagnie en question. Sans doute, si l'on construit un quai sur une propriété appartenant à cette compagnie, il pourrait arriver que cette dernière demeurât propriétaire de ce quai. Il faudrait prévoir cette éventualité en concluant un arrangement avec cette compagnie, avant qu'un sou soit dépensé. Le gouvernement devrait conserver son droit de propriété et de haute-main sur le quai en question, mais il pourrait très bien conclure une convention avec la compagnie quant à l'usage de cet ouvrage. Je serais porté à croire que si le gouvernement paie la moitié de toutes les dépenses faites sur cette propriété, celle-ci doit rester sous la haute-main du gouvernement, parce qu'autrement, ce crédit ne constitue, ni plus ni moins qu'une gratification pour la construction d'un quai qui deviendra dans la suite la propriété d'une corporation particulière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis certain qu'on ne fera pas une proposition de ce genre. Je partage entièrement l'opinion de l'honorable chef de l'opposition en disant qu'on ne devrait pas permettre semblable transaction. La population du district en question m'a demandé de m'intéresser favorablement à cette affaire. Comme l'ex-ministre des Travaux publics, je dis qu'il n'est pas désirable qu'un gouvernement soit partie à une entreprise particulière de ce genre. Mais il y a des exceptions qui confirment la règle générale ; si nous pouvions conclure des arrangements avec la compagnie à l'effet qu'on pourrait se servir de sa propriété à des conditions justes et raisonnables pour tous, cela ferait disparaître toute difficulté. Supposant, pour un instant, que cela arrive, je ne crois pas qu'on trouve à redire à ce que la dépense soit divisée entre le gouvernement et la compagnie. Cependant, en thèse générale, cette pratique est mauvaise et on ne saurait prendre trop de précautions pour éviter tout désagrément possible. En tous cas, si cette entente se conclut, elle contiendra des stipulations qui protègeront les intérêts du public.

M. BORDEN (Halifax) : Si le gouvernement dépense de l'argent dans cette entreprise, je lui conseillerais de conserver la

haute-main sur cette propriété, tout en accordant à la Compagnie Dominion, et généreusement, l'usage de ce quai pour les besoins de son commerce. Cela serait à l'avantage de tout le peuple du Canada.

L'honorable M. TARTE : Je comprends qu'il faudra dépenser de $50,000 à $60,000 pour bâtir ce quai. Je n'hésite pas à dire qu'il vaudra mieux que le ministre fît exécuter lui-même cet ouvrage et en restât le propriétaire, que de souscrire $25,000 à la Compagnie Dominion et de ne pas rester propriétaire de ce quai. Je crois que la Chambre approuverait mon honorable ami, s'il demandait le crédit nécessaire à la construction du quai en question. Autrement, je crois que nous établirions un mauvais précédent et que cet item ne serait, en vérité, qu'une gratification déguisée. La Compagnie des houillères Dominion est trop puissante pour demander un subvention de ce genre. Votons l'argent nécessaire à la construction de ce quai. Si mon honorable ami demandait $50,000 pour faire exécuter ces travaux, la Chambre approuverait cette ligne de conduite. L'honorable député du Cap-Breton (M. Kendall) nous dit que ce quai servira à une population 20,000 à 25,000 âmes. Si ces travaux sont nécessaires, je n'hésiterais pas à demander le crédit suffisant pour cet ouvrage dont je resterais le propriétaire.

M. KENDALL : L'honorable député est sous une fausse impression. Le gouvernement fédéral ne possède pas ce havre et il ne peut en disposer à sa guise. A l'origine, ce port a été creusé par les anciennes compagnies houillères de ce district qui en étaient les propriétaires. Il s'agit d'un port intérieur construit dans des terrains appartenant à ces compagnies. Il n'est donc pas notre propriété.

L'honorable M. TARTE : Alors on nous demande simplement de souscrire $25,000 pour faire exécuter des travaux sur une propriété qui ne nous appartient pas. Le cas est encore pire. Que la Compagnie Dominion nous vende cette propriété, ce qui se fait tous les jours. Mais ce serait manquer de sagesse que de dépenser $25,000 sur une propriété qui ne nous appartient pas et dont nous ne pouvons disposer à notre gré. Ce serait établir un précédent dangereux. Je suis certain que si l'on faisait les démarches nécessaires auprès de la Compagnie Dominion, elle consentirait à nous vendre ce terrain. Le gouvernement pourrait alors construire ce port dont il serait le propriétaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami se trompe, lorsqu'il dit qu'il n'existe pas de précédent. Je ne veux pas attaquer ce sujet tout en étant convaincu qu'il y a des précédents établis même par lui. Mais ce n'est pas là la question principale. A mon point de vue, si l'on doit voter de l'argent pour cette entreprise, il nous faut protéger avec grand soin l'intérêt public. Je voudrais qu'on comprit bien que la Compagnie des houillères Dominion ne demande pas l'exécution de ces travaux. Loin de là, elle n'y avait même pas songé jusqu'au jour où la question lui fut soumise par le conseil municipal de la Baie des Glaces. Ce dernier travaille activement à intéresser la Compagnie Dominion et le gouvernement du Canada à cette entreprise. Je n'entretiens pas de correspondance avec la compagnie, mais les représentants du conseil municipal de la Baie-des-Glaces m'ont dit qu'ils espéraient pouvoir amener la Compagnie Dominion à s'intéresser à ce projet. Je n'aimerais pas que la Chambre s'imaginât que cette compagnie demande une subvention, car elle ne sollicite aucune faveur, et peu lui importe que nous dépensions un sou dans cet ouvrage.

L'honorable M. TARTE : Je suggérerais qu'on s'adressât à la compagnie pour lui demander de vendre au gouvernement le terrain en question. S'il est nécessaire de construire un port à cet endroit, faisons ces travaux, mais que la propriété de cet ouvrage nous reste.

M. CLARE : Si ce crédit est voté et dépensé, nous ne saurons pas si ces ouvrages seront la propriété du gouvernement fédéral ou celle de la Compagnie Dominion. D'après ce qu'a dit le ministre des Finances, la Compagnie Dominion et le conseil municipal de la Baie-des-Glaces peuvent en arriver à une entente. Dans ce cas, on ne devrait pas dépenser un sou de ce crédit, tant que cet arrangement n'aura pas été conclu. Je demanderais que cet item fût retiré.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami vivait à la Baie-des-Glaces, il ne se placerait pas à ce point de vue. Si nous retirions cet item, après ce qui est arrivé, cette action serait interprétée d'une manière défavorable. Je demanderais à la Chambre de voter ce crédit—la discussion s'est assez prolongée. Les députés peuvent être convaincus que cet argent ne sera dépensé que si l'on conclut des arrangements qui sauvegarderont complètement l'intérêt public.

M. WILSON : Possédez-vous le terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il appartient à la Compagnie Dominion.

M. BORDEN (Halifax) : Nous pourrions voter ce crédit, à la condition que, si on en arrive à un arrangement quelconque avant la fin de la session, ce contrat sera déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est juste.

M. BELL : S'il s'agit d'un port privé qui échappe à la maîtrise du gouvernement fédéral, les propriétaires ne peuvent-ils pas imposer des taux de péage et se créer

ainsi des revenus ? Ce doit être une propriété bien exceptionnelle, que celle qui se trouve en eau navigable et demeure quand même la propriété d'un particulier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un canal construit par la compagnie peut être navigable et devenir, par là-même, un cours d'eau pour les bateaux ; cependant, il demeure toujours la propriété de la compagnie. La question posée par mon honorable ami relève de la loi, et c'est pour cela que je n'oserais me prononcer trop ouvertement. Mais il me semble que ce havre a été bâti ou dragué et outillé, de puis des années par des compagnies possédant alors les houillères de ce district ; tous les droits de ces compagnies sont maintenant passés aux mains de la Compagnie Dominion. Cette dernière est donc la véritable propriétaire du terrain en question.

M. BELL : Tout ce que ces compagnies ont fait, si je ne me trompe, ça été d'améliorer une crique, mais il doit y avoir un certain droit de propriété qui appartienne au gouvernement du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député peut avoir raison.

Grande Rivière, pour améliorer l'entrée du port, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de voter de nouveau $1,000 pour terminer les travaux d'améliorations que l'on fait à l'entrée de la Grande-Rivière et pour enlever le rocher assez étendu qui obstrue le chenal de cette rivière.

M. BORDEN (Halifax) : Où se trouve cette Grande-Rivière ? Il y a tant de rivières qui portent ce nom.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse.

Grand-Narrows, réparations au quai, $400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit que de légères réparations.

M. BLAIN : A qui appartient ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au gouvernement fédéral.

M. BLAIN : Quels en ont été les revenus, l'an dernier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui nous demande de faire ces travaux; je n'ai devant moi aucun rapport des revenus.

Grand-Etang—Viaducs à l'entrée de l'étang, $1,000.

M. HACKETT : Pourquoi ce crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour terminer l'ouvrage.

M. McLENNAN : Le gouvernement en ouvrant le port du Grand-Etang, a démoli le pont qui servait aux piétons et aux voitures, et il doit en conséquence le remplacer. L'ingénieur dirigeant croyait que $1,000 suffiraient à réparer l'ancien pont. Mais, après examen, on constata que cette construction ne pouvait plus servir, et l'ingénieur, après un second examen, en arriva à la conclusion qu'il fallait nécesasirement un nouveau pont. C'est pour cela que ce crédit de $1,000 se trouve dans les estimations soumises à la Chambre.

M. HACKETT : Je viens d'une province où les gens doivent construire leurs ponts, alors même que le gouvernement leur enlèverait une partie de leurs droits. A mon sens, il est curieux que, dans cette circontance, on demande au peuple du Canada de construire ce pont, parce que le gouvernement fédéral s'est approprié certains de ces droits. A l'heure qu'il est, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, le peuple souscrit $12,000 pour la construction d'un pont sur la rivière Hillsborough, à un endroit où le gouvernement fédéral a fait exécuter des travaux dont il a la propriété. Je trouve étrange qu'on nous demande de contribuer à la construction d'un pont, sur le Grand-Etang, dans la Nouvelle-Ecosse. Il est vrai que, d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, lorsqu'un pont réunit deux provinces, le coût de cet ouvrage doit être payé par le gouvernement fédéral; mais, lorsqu'il s'agit d'un pont d'intérêt purement local, le coût de construction doit être payé par la province et non par le gouvernement fédéral.

M. McLENNAN : Ce port est devenu un port public et le pont en question se trouve au milieu même de ce port.

M. COCHRANE : Il y a un pont sur l'un des meilleurs ports du lac Ontario, à Presqu'île, et c'est la municipalité qui en a payé le coût. Je n'ai jamais voté contre un crédit que le gouvernement fédéral voulait appliquer convenablement, à l'avantage des provinces du Canada. Peu m'importe où l'on dépense l'argent public, pourvu que ce soit pour le bénéfice du pays. On doit avouer, cependant, si je comprends bien cette question, que nous devons dépenser beaucoup d'argent dans la construction de quais qui ne sont pas nécessaires, ou que le gouvernement se fait voler les revenus de ces travaux. Prenons, par exemple, la province de la Nouvelle-Ecosse. J'y trouve vingt-quatre quais qui, tous, ont été construits avec les deniers du pays, et je constate également que ce dernier n'en retire pas un sou de revenu. Nous pouvons prendre l'une ou l'autre des conclusions du dilemme qui se pose à notre esprit. Si ces quais sont nécesssaires, ils doivent rapporter quelque chose, et s'ils rapportent quelque chose, ce n'est pas le gouvernement qui en bénéficie.

On nous dit que le peuple demande ces ouvrages parce que ces quais lui serviront à exporter ses marchandises et les produits de ses fermes. Mais il doit y avoir des revenus, si le peuple demande ces quais. Je découvre, en consultant le rapport de l'auditeur général, qu'il y a, dans la Nouvelle-Ecosse, vingt-quatre quais qui ne rapportent aucun revenu, et qu'il y en a une douzaine d'autres dont les recettes ne s'élèvent qu'à quelques sous seulement. Je pourrais lire cette liste, mais je ne veux pas retenir trop longtemps l'attention du comité. On trouvera à la page P—172-173 les revenus que le gouvernement a retirés de tous ces quais dont la construction nous a coûté énormément cher. Quant à moi, je constate qu'il doit y avoir quelque chose de radicalement mauvais dans ce système, et je ne puis comprendre qu'on en arrive à une autre conclusion. Je le répète et j'appuie sur cette déclaration, parce que nous avons toujours été prêts à croire que ces travaux étaient commandés par l'intérêt public. Si ces quais étaient nécessaires, on devrait prouver qu'ils servent à quelque chose. J'ai des idées assez larges pour dire que si une localité a besoin d'un quai, alors même que ce dernier ne rapporterait aucun avantage à tout le Canada, on doit, tout de même, construire cet ouvrage : mais dans les cas que j'ai cités, si les populations intéressées exportent ou importent des produits quelconques, il doit y avoir un revenu ; dans le cas contraire, tout homme sensé doit conclure qu'on a dépensé de l'argent pour des travaux que n'exigeaient pas les besoins des populations en question. Je voudrais avoir une explication afin de dissiper tous ces doutes.

M. McLENNAN : J'ai oublié de dire qu'il s'agit de la reconstruction d'un pont bâti par l'ancien gouvernement qu'appuyaient les honorables membres de la gauche. C'est, en effet, le gouvernement conservateur qui a construit ce pont dont il a enlevé la propriété au gouvernement provincial et à la municipalité intéressée. Le gouvernement actuel en nous demandant de voter ce crédit ne veut que reconstruire ce pont.

M. COCHRANE : J'ai demandé un renseignement, mais ce qu'a dit l'honorable député ne me le fournit pas. Je n'ai pas parlé de pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était pourtant le sujet en délibération.

M. COCHRANE : Dans la province d'Ontario, on a construit un pont sur le port de Presqu'Ile, l'un des ports les plus beaux du lac Ontario. Cet ouvrage ressemble à celui dont nous nous occupons maintenant, et c'est la municipalité de Brighton qui en a payé le coût. En consultant le rapport de l'auditeur général, je constate que les revenus du quai de Havenport ont été de $2, soit une augmentation de 75 cents. Le quai de Bear-Point a rapporté 34 cents ; celui de Canada-Creek, $2.83, et celui de Chipman's Brook, $1.26. Je pourrais en citer encore une douzaine d'autres ; il s'en trouve vingt-quatre qui n'ont rapporté aucun revenu. Si la population des endroits où se trouvent ces quais a quelque chose à importer et à exporter, il devrait y avoir un revenu, et dans le cas contraire, il est évident, quant à moi, que ces quais sont construits à des endroits où il n'était pas nécessaire d'en avoir.

L'honorable M. TARTE : On me permettra d'expliquer à mon honorable ami (M. Cochrane), parce que le sais de très bonne foi, que j'ai visité les provinces maritimes à deux reprises et que j'en suis revenu avec la conviction que les pêcheurs constituent une catégorie qui mérite une attention spéciale. Nous ne devons pas nous attendre à ce qu'ils paient une taxe quelconque pour l'usage des petits quais que nous bâtissons. Ils se livrent à un commerce considérable et bien fructueux pour le pays. C'est parce que j'ai acquis cette conviction, après ces voyages aux provinces maritimes, que j'ai pris sur moi de construire tous ces quais dont le coût apparait maintenant dans les estimations budgétaires. Si mon honorable ami voulait se donner le plaisir de visiter cette partie du pays, il se rendrait compte de l'importance de ces travaux. Il faut encourager nos pêcheurs, parce que leur industrie est avantageuse au pays. Lorsque mes amis de l'opposition seront au pouvoir, ils construiront eux-mêmes des quais, tout comme le fait le gouvernement actuel.

Il ne s'agit pas ici d'une affaire de partis, mais bien d'une question d'intérêt public, et j'invite mon collègue (M. Cochrane) à peser mûrement l'avis que je viens d'exprimer en toute humilité, avant de condamner ce crédit.

M. INGRAM : La Nouvelle-Ecosse n'est pas en lieu de se plaindre à cet égard. Dans le comté que je représente, il y a des pêcheurs qui acquittent le prix de leurs permis depuis nombre d'années sans avoir jamais reçu d'aide pour l'amélioration de leurs ports. De fait, ils ont dû se saigner à blanc pour ces travaux.

L'honorable M. TARTE : Eh bien ! c'est là un abus.

M. INGRAM : Ces pêcheurs ont demandé au gouvernement de consacrer $1,000 à $2,000 à l'amélioration des ports, afin d'en faciliter l'accès à leurs bâtiments ; or, on a opposé un refus à leur demande. Je me suis adressé au ministère de la Marine, mais j'ai éprouvé le même refus et on m'a renvoyé au ministère des Travaux publics. Le gouvernement délivre des permis à ces pêcheurs et s'il lui est possible de perfectionner le service de ces ports, à peu de frais, cette dépense est parfaitement légitime. Voici le grief que nous formulons : C'est que le gouvernement inscrit tout d'abord un crédit au budget, puis, de session en session, on vient nous demander de voter de nouveaux

crédits dans le même but. Voilà l'abus que nous signalons. Quand on nous demande de voter un crédit ici même pour commencer certains travaux, il faudrait nous faire connaître la totalité du coût de ces travaux, et ainsi nous agirions en pleine connaissance de cause.

Le système en vogue, quand on veut obtenir quelque crédit pour pareils travaux, consiste soit à s'adresser au ministère par voie de pétition, soit à obtenir d'un député ministériel qu'il use de son influence auprès du cabinet dans ce but. Alors, on lui demande ce que coûteront ces travaux, et s'il répond que le coût s'élèvera de $5,000 à $6,000 ou $7,000, le ministre lui dit qu'il portera à son budget de l'exercice un crédit de $2,000, quitte à faire voter une somme supplémentaire, au prochain exercice. J'ouvre le compte-rendu des débats de 1902, à la page 1027, et voici ce que j'y lis :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Souvent il arrive qu'on porte certains crédits au budget, sans que le ministère ait en sa possession un état circonstancié du coût des travaux à exécuter ; et je dois ajouter que c'est ce qui a eu lieu à l'égard de ce crédit.

M. SPROULE : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Franchement, il n'est guère facile de se rendre compte de la chose. On nous adresse des pétitions relativement à certains travaux, et alors un crédit quelconque est inscrit au budget des dépenses. Tous ceux qui sont au fait de ce qui se passe au ministère des Travaux publics savent qu'il y a tant de travaux à exécuter qu'il est impossible d'envoyer des ingénieurs faire des études sur place, dans chaque cas.

Il est possible que certains députés de la Nouvelle-Ecosse, quand ils retourneront dans leurs comtés, disent à leurs commettants que leurs collègues de l'opposition sont hostiles à tous ces item de dépense. Non, nous ne sommes nullement hostiles à ces travaux d'amélioration ; ce que nous condamnons, c'est que le gouvernement nous tienne dans l'ignorance sur le coût global de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'abonde dans le sens de l'honorable député (M. Ingram) ; seulement, qu'il se rappelle que, ce soir, dans l'étude de chacun de ces crédits, nous avons donné un état circonstancié du coût total de tous les travaux auxquels sont affectés les crédits demandés. Sans doute, il n'y a pas de règle sans exceptions, mais, à mon avis, c'est là une excellente règle et je m'efforcerai toujours autant que possible, de faire dresser un rapport et une estimation des travaux pour lesquels on demande un crédit. Il est bien probable que l'exécution de certains travaux demande plus d'une année ; mais la Chambre devrait toujours avoir des renseignements circonstanciés sur le coût probable des travaux, avant de les entreprendre.

M. TAYLOR : Le crédit qu'on nous demande de voter pour la construction d'un pont est quelque chose de fort insolite. Le député d'Inverness (M. McLennan), qui est au fait de toute cette affaire, pourrait-il nous dire s'il s'agit d'un pont volant.

M. McLENNAN : C'est un pont-levis.

M. TAYLOR : L'honorable député nous a appris que ce pont a été construit par l'ancien gouvernement. En quelle année a-t-on voté ce crédit ?

M. McLENNAN : C'est en 1895 que le parlement a voté ce crédit, et le pont a été construit en 1896.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député, en parlant de ce pont, l'a considéré comme un pont construit sur un chenal naturel et il a cité, comme exemple, ce pont construit au-dessus d'un port, dans la province d'Ontario, aux frais de la municipalité elle-même. Dans ces circonstances, on n'avait nullement modifié les conditions naturelles. Tandis qu'ici, le gouvernement fédéral, en créant un port pour ses propres besoins, a fait des excavations à travers la grande route publique et a ainsi rendu nécessaire la construction d'un pont, là où auparavant il n'en était nullement besoin, et où il aurait probablement suffi de construire un ponceau. Si le gouvernement fédéral n'eût pas touché à ce chemin public, les autorités municipales n'auraient pas été dans la nécessité d'ériger un pont à grands frais. Or, si le gouvernement fait des excavations à travers une route publique pour le creusement d'un port, il est tenu d'y construire un pont, tout comme s'il s'agissait d'un canal. Je suis passablement au fait de cette affaire puisque je détenais un portefeuille dans le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, lorsque surgit la question de savoir si c'est au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial qu'il incombait de construire ce pont, et après mûre délibértion, il fut décidé qu'attendu que le besoin de ce pont a été provoqué par le fait que le gouvernement avait virtuellement creusé un canal, il était obligé de construire un pont sur ce cours d'eau, tout comme s'il s'agissait d'un canal, dans une partie quelconque d'Ontario. Voilà le principe qui a présidé à la construction de ce pont par le gouvernement fédéral.

M. HACKETT : Ces explications ne me semblent pas absolument satisfaisantes. Il ne s'agit, après tout, que d'un étang; or, dans les provinces maritimes, il y a une foule de ces étangs qu'on décore volontiers du nom de ports, et le port en question, à l'entrée de cet étang, coûtera $1,000 en réparations. En bonne vérité, je ne comprends pas que les contribuables du Canada soient tenus de construire un pont à l'entrée d'un étang. Il est arrivé quelquefois, dans l'Ile du Prince-Edouard, que, par suite de l'approfondissement de quelque cours d'eau par le gouvernement fédéral, les autorités locales ont dû construire des ponts à grands frais, pour le service du public. Il ne s'agit ici que d'un pont destiné au trafic local. On n'a pas manqué de nous signaler le fait qu'on a consacré

de fortes sommes aux travaux publics, en Nouvelle-Ecosse. Je n'y trouve rien à redire. Loin de moi la pensée de me livrer aux récriminations au sujet des deniers consacrés à ces améliorations.

Certes, je comprends parfaitement les besoins des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse dans l'exploitation de leur industrie si précaire; mais c'est notre droit d'exiger que ces questions soient mûrement débattues ici, et de demander au gouvernement les éclaircissements voulus, quand nous constatons que l'on détourne les deniers publics de leur emploi légitime.

M. COCHRANE : Le ministre des Finances affirme-t-il que le gouvernement fédéral a fait creuser le canal sur lequel ce pont est construit? Que faut-il entendre par étang? Dans notre contrée, cela veut dire une étendue d'eau dormante. L'a-t-on utilisé comme port?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a transformé ce chenal en havre.

M. COCHRANE : Et avant cela, qu'était-ce?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y avait pas de chenal navigable.

Green Cove—Havre pour bateaux, $6,600.

M. BORDEN (Halifax) : Que veut dire cet item?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Ce havre se trouve dans le comté de Victoria et les travaux sont actuellement à l'entreprise. Il s'agit d'un havre de refuge pour les bateaux des pêcheurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût de ces travaux est de $6,600. Ils sont actuellement à l'entreprise. Le montant du contrat est $6,275.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la grandeur des bateaux auxquels servira ce havre?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Aux bâtiments à voiles appartenant aux pêcheurs qui naviguent quelquefois assez loin du rivage, à l'ouverture de la navigation, et poursuivent leurs courses jusqu'à l'automne. Autrefois, les pêcheurs ne pouvaient se servir de bateaux de grandes dimensions, parce qu'il leur fallait les mettre à l'abri, par les temps orageux. Lorsque ce havre sera terminé, les bateaux pourront mouiller à l'aise, du commencement de la saison de pêche jusqu'à l'automne.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que les pêcheurs pourront alors se servir de bateaux de plus grande dimension?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Oui, c'est là le but visé.

M. BLAIN: Quel est le système en vogue pour la perception de ces minimes sommes?

Est-ce que le gouvernement a des employés dans ce but?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsqu'un quai est terminé et transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, on nomme un maître de quai qui perçoit les péages et les transmet au ministère. Quant à ces petits quais, construits pour assurer un abri aux pêcheurs, je doute fort qu'on perçoive ces péages. Quelquefois ces quais ne sont pas transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, mais restent sous le contrôle du ministère des Travaux publics.

M. BLAIN : Ainsi, à Avonport, l'année dernière, les recettes ont été de $2. Comment perçoit-on ces deniers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le maître de quai qui les perçoit.

M. BLAIN : Quels sont les appointements de ce gardien de quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En règle générale, on alloue au gardien du quai 25 pour 100 des recettes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je ne me trompe, lorsque les recettes n'atteignent pas le montant des appointements auxquels le gardien du quai a droit pour ses services, il n'est pas obligé de faire de remise, et c'est peut-être ce qui explique pourquoi quelques-uns de ces quais ne paraissent pas fournir de recettes; cependant, je ne saurais affirmer positivement la chose. Quoiqu'il en soit, je suis d'avis que même en pareilles circonstances, le maître de quai devrait transmettre au ministère un état indiquant le chiffre de ses recettes et des sommes qu'il garde. Il importerait de s'assurer des faits.

M. BLAIN : Je vois que les recettes d'un certain nombre varient de 37 cents jusqu'à $2. Le ministre pourrait-il nous dire comment on perçoit ces péages et quel est le chiffre du salaire payé aux percepteurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là un renseignement qu'il faudrai demander au ministère de la Marine. Il n'y a pas de doute que la minime remise faite au ministère est le montant en sus du salaire ou de la proportion pour cent allouée au maître de quai pour la perception des péages et pour le service du quai.

M. BLAIN : Est-ce que le gardien de quai qui fait cette remise de $2 touche un pour cent sur une somme plus élevée que ce chiffre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela dépend des circonstances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme représente peut-être le revenu net, défalcation faite des péages. J'étudierai la chose.

M. HACKETT : Quels sont les devoirs d'un maître de quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ses devoirs consistent à prendre soin du quai et à percevoir les quaiages.

M. HACKETT : Que faut-il entendre par ces mots "prendre soin du quai" ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Le principal devoir du maître de quai est de voir à ce que tous ceux qui se servent du quai acquittent les péages voulus. Il doit, en outre, veiller à ce que le quai n'éprouve pas d'avaries.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances affirme que les gardiens de quais doivent toujours rendre compte des sommes perçues. Quand il n'y a pas de rapport, on peut supposer que le gardien du quai n'a pas perçu le montant de sa rémunération, mais il n'y a pas de garantie de la chose.

M. COCHRANE : Que faut-il entendre par port pour les bateaux ? Est-ce un port pour les pêcheurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément.

M. COCHRANE : Il serait bon que ce terme s'appliquât à tous ces ports construits uniquement pour les pêcheurs, de sorte que, lorsque cet item viendrait sur le tapis, on saurait qu'il ne faut pas s'attendre à ce qu'il y ait de recettes. A plusieurs reprises, ce soir, on nous a dit que la construction d'un port était d'urgence. Je suis bien prêt à voter ces crédits, au besoin ; mais enfin, si la chose est d'urgence, ce droit être pour l'importation et pour l'exportation de certains articles, et dans ce cas, il doit y avoir quelques recettes. Les maîtres de quais appliquent-ils partie de ces recettes aux réparations des quais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il faut un ordre pour cela.

M. COCHRANE : S'il est d'urgence de construire un quai, c'est qu'il doit servir à l'exportation des marchandises des pêcheurs et à l'imp rtation des articles dont ils ont besoin ; or, dans ce cas, il doit y avoir quelques recettes, et la chose doit figurer au raprort de l'auditeur général. S'il n'y a pas de revenu, alors, de deux choses l'une : ou bien le quai n'est pas nécessaire, ou bien le maître du quai empoche les recettes.

Passe de Hawk Point, N.-E., chenal pour bateaux, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de faciliter la navigation d'une classe de plus gros vaisseaux. Ce crédit suffira pour compléter les travaux.

Anse au Hareng, brise-lames, $9,800.

M. BORDEN (Halifax) : On a demandé des soumissions sans doute ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'entreprise a été adjugée au soumissaire qui a fait l'offre la moins élevée. Ce brise-lames se trouve dans le comté d'Halifax.

Quai de l'Ile Janvrin, $2,000.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il d'un quai nouveau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, on estime le coût de ce quai à $2,000.

M. CLANCY : A-t-on déjà commencé les travaux ? Voilà quelques années que ce crédit figure au budget et on n'a encore rien fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, tout est à commencer.

M. INGRAM : Alors, a quoi bon voter ces item de session en session, sans rien faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a porté au budget nombre de crédits affectés à des travaux de peu d'importance dans cette province, et l'ingénieur, chargé de ces travaux, ainsi que son personnel n'ont pas encore été en mesure de s'en occuper.

M. INGRAM : Ces travaux ne sont pas d'urgence, sans doute.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aux yeux de la population de cette province ces travaux ont de l'importance. Je vais faire mon possible pour qu'on s'en occupe à brève échéance.

M. CLANCY : En quelle année le premier crédit a-t-il été voté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce renseignement.

M. CLANCY : Est-ce avant la dernière élection ?

M. MATHESON : C'est l'année dernière que nous avons voté cet article du budget.

M. CLANCY : L'honorable député fait erreur. Qu'il consulte le budget et il verra que c'est à une date antérieure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est l'année dernière que ce crédit a été porté au budget.

Judique, réparations, etc., du brise-lames, $400.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est la totalité du coût ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $1,300.

Kingsport, reconstruction de la jetée, $3,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux sont-ils d'urgence ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est un brise-lames de l'Etat, construit il y a vingt

ou trente ans au coût de près de $30,000. L'automne dernier, par suite d'une violente tempête, une partie de la jetée a souffert de graves dommages, et le crédit demandé est destiné aux réparations voulues.

M. INGRAM : Quelle est la longueur de cette jetée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Près de 500 pieds.

M. INGRAM : Quelle est la partie de la jetée qui a été démolie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : La partie supérieure de la jetée a été tordue par les vagues et démolie jusqu'à une distance de quelques pieds du fond. C'est une jetée de marée, et à basse marée la terre est à découvert, mais à haute marée il y a près de 30 pieds d'eau. La tempête en question s'est déchaînée à haute marée et la force des vagues a démoli près de quarante à cinquante pieds de l'extrémité de la jetée.

M. INGRAM : Ce crédit sera-t-il suffisant pour les réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après l'estimation de l'ingénieur, cette somme suffira pour remettre la jetée en bon état.

M. TAYLOR : Je constate par le rapport de l'auditeur général du dernier exercice qu'on a consacré à ces travaux $9,208.70, et voilà qu'aujourd'hui on nous demande encore $4,000. Page V-208, je vois que M. Alfred Totter a touché, à titre de directeur des travaux, $2.50 par jour pour 181 jours, et que M. Eben Cox, à titre de contremaître, pendant 64 jours, $2.50 par jour. Il est remarquable que, pour toutes ces constructions de quais et de jetées, il y a toujours un directeur des travaux aux appointments de $2.50 à $3 par jour ; or, dans ce cas-ci, il y a un directeur des travaux et un contremaître à $2.50 par jour, et tout cela pour des travaux coûtant $9,000. Quels sont leurs devoirs respectifs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le directeur est chargé de l'achat des matériaux et de la surveillance des travaux. Le contremaître préposé à la construction est un ouvrier qui veille à ce que les manœuvres s'acquittent convenablement de leur besogne.

M. TAYLOR : Combien ces travaux coûteront-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $41,790.

M. BORDEN (Halifax) : Il semblerait qu'un homme du métier pourrait facilement se charger de l'achat des matériaux et de la surveillance des travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelquefois la chose serait possible. Toutefois, il s'agit ici de travaux importants, et si le préposé aux travaux s'éloignait pour aller acheter des matériaux, en chargeant un substitut de veiller à la besogne, cet arrangement serait peut-être moins économique.

M. COCHRANE : Quels sont les matériaux qui entrent dans la construction de la jetée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du bois.

M. COCHRANE : Dans notre contrée, quand on emploie du bois, on juge qu'il y a économie à le faire couper dans l'eau ; le halage se fait à peu de frais, et le bois est prêt à être mis en œuvre l'été.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'on a fait dans nombre de travaux.

M. COCHRANE : Alors il n'y aurait plus besoin de deux contremaîtres. Un seul homme serait chargé de l'achat du bois de construction et de la surveillance des travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces deux hommes ne sont pas employés tout le temps.

Rivière de Larry, brise-lames, $14,250.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont donnés à l'entreprise. Le coût s'élève à $15,840. Reid et Archibald, d'Halifax, sont les entrepreneurs.

M. INGRAM : Quelle est la nature de ces travaux et dans quel comté se trouvent-ils?

M. FRASER : Dans mon propre comté. C'est un petit port. Il y a deux ans, il s'éleva une affreuse tempête au cours de laquelle l'entrée du port fut obstruée.

M. COCHRANE : Par des caïeux ?

M. FRASER : Non, en grande partie par des roches. Les gens de cet endroit possèdent nombre de goélettes, et ce crédit est destiné à la construction d'un brise-lames.

M. KAULBACH : Combien y a-t-il de goélettes.

M. FRASER : Je ne saurais dire; toujours est-il que nombre de goélettes naviguent entre cet endroit et Halifax et se rendent aux pêcheries. C'est vraiment une œuvre d'urgence.

M. INGRAM : A quelles démarches l'honorable député s'est-il livré, afin d'engager le ministère à entreprendre ces travaux?

M. FRASER : Je me suis borné à demander qu'on envoyât un ingénieur. L'urgence de ces travaux était si évidente que l'ingénieur fit un rapport favorable à ces travaux, sans un autre mot de ma part.

M. INGRAM : L'honorable député voudrait-il nous dire à quelle époque l'ingénieur a fait rapport?

M. FRASER : C'est l'an dernier.

M. INGRAM : Est-ce avant la session?

M. FRASER : Je ne saurais préciser la date de ce rapport. Le premier crédit a été voté, la session dernière.

M. INGRAM : A la page 1027 du compte rendu des Débats de l'année dernière, l'honorable député constatera que, d'après la déclaration du ministre, il n'y a pas été fait de rapport.

M. FRASER : Il est possible qu'il n'existât pas de rapport à cette époque. L'ingénieur était sur les lieux. Au sujet des ingénieurs en Nouvelle-Ecosse, je dois dire, en présence même du ministre, que l'année dernière, il y avait quatre rapports à dresser pour mon comté seul, et un de ces rapports est encore à venir. Les ingénieurs ont si peu d'aide, disent-ils, qu'ils ne font point de rapports. Ils ont reçu ordre de dresser ce rapport avant l'adoption du crédit. Le ministre n'avait reçu qu'un seul rapport, avant d'adjuger les entreprises.

M. INGRAM : Voilà précisément l'abus que nous signalons: c'est qu'on a engagé le ministère, l'année dernière, à porter un crédit au budget sans avoir reçu l'état de l'ingénieur; car, comme on demandait au ministre quel serait le coût probable, il répondit qu'il l'ignorait, puisqu'il n'avait aucune estimation à cet égard. Les députés ministériels doivent le comprendre, c'est à bon droit que nous condamnons des estimations faites de la sorte. Ce n'est pas ainsi que doit agir un gouvernement qui prétend entendre les affaires. Avant de nous demander de voter un crédit, on devrait dresser un état des frais, afin que les députés de la droite et de la gauche puissent se prononcer en connaissance de cause.

Lingan, travaux de protection de la plage, $1,000.

M. INGRAM : Pourquoi nous demande-t-on, cette année, pareil crédit pour ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela fait une totalité de $1,600 pour ces travaux—$600 l'année dernière et $1,000 cette année. Il entre de la bourrée et de la pierre dans les travaux qu'on exécute pour réparer les avaries subies par les ouvrages protecteurs de la plage.

M. INGRAM : L'année dernière on nous a dit que les $600 votés suffiraient pour compléter ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les dégats se sont peut-être produits dans l'intervalle. Les $600 en question sont probablement destinés aux réparations urgentes à cette époque, et depuis, de nouveaux besoins ont nécessité cette nouvelle dépense.

M. BORDEN (Halifax) : La main de la Providence semble s'être appesantie sur ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De fait, les tempêtes semblent s'être déchaînées sur la Nouvelle-Ecosse.

M. INGRAM : Si ce crédit mérite discussion, il faudrait au moins l'appuyer sur quelque raison valable.

M. COCHRANE : Allons, badinage à part, pourquoi ce crédit ? Que faut-il entendre par protection de la plage ? Pour que ces travaux soient justifiables, il faut bien qu'il y ait à l'intérieur de la plage quelque chose qui intéresse le public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de protéger de petits ports naturels que les vagues de la mer minent sans cesse et à l'aide de bourrée et de pierre on construit de petits abris destinés à protéger les endroits de la plage exposés à être minés par les vagues. C'est plus économique que d'y construire des quais.

M. COCHRANE : Il s'agit donc, en dernière analyse, de protéger certains endroits de la plage contre les empiètements de la mer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Effectivement.

Lunenburg, dragage du port, $5,000.

M. KAULBACH : Il s'agit de revoter un crédit qui figure depuis nombre d'années au budget. Qu'on porte chaque année cette somme au budget, sans jamais l'employer, c'est là pour moi un mystère. Mes amis me disent que c'est pour flatter le populaire. A mon avis, le public serait flatté bien davantage, si on appliquait ces deniers aux usages auxquels ils sont affectés. L'année dernière, m'a-t-on dit, on n'avait pas de drague propre à ces travaux, déjà fort importants. C'est à bon droit que le gouvernement appelle ces travaux importants, puisque tous les vaisseaux de ces ports doivent en bénéficier. Je n'exagère nullement en disant que les ports de Lunenburg et de Bridgewater comptent parmi les plus importants de toute la province. Lunenburg compte dans son port un plus grand nombre de vaisseaux que celui d'Halifax. Quant au port de Bridgewater, il y entre et en sort un grand nombre de vaisseaux de fort tonnage. Que depuis nombre d'années on sacrifie les intérêts des ports, faute de dragueurs convenables pour ces travaux de dragage, c'est ce que je ne saurais m'expliquer. Il y a trois ou quatre ans, le ministre des Finances et son collègue des Travaux publics sont venus visiter ces ports. Le steamer qui les portait avait un jaugeage de 50 tonneaux. Ils se trouvèrent là à basse marée, et y fûssent-ils demeurés un quart d'heure de plus, force leur aurait bien été d'y séjourner jusqu'au retour de la marée, à peu près douze heures.

A la sortie du port, leur steamer souleva la boue du fond, tant l'eau était basse près du quai, et il en est ainsi du port dans toute

son étendue. Les rives du port étant de la terre d'alluvion, les matières enlevées par l'action de pluies répétées s'amoncellent d'année en année et tous ces débris obstruent le port. Pour démontrer l'urgence de ces travaux de dragage, je dois dire que, l'année dernière, n'eut été le fait que nous avons employé des vaisseaux de plus faible tonnage, il nous aurait été impossible d'importer du sel de l'autre côté de l'océan dans de gros steamers, et cela faute d'une profondeur d'eau suffisante. Force nous est bien de nous contenter de vaisseaux de plus faible tonnage, pour l'importation de cet article. Le peu de profondeur de l'eau nous prive, en outre, de l'industrie de la construction, relativement aux vaisseaux de fort tonnage. Cette année, nous avons construit une trentaine de vaisseaux de bon tonnage atteignant en moyenne de cent à trois cent cinquante tonneaux de port, et, pour les mettre à flot, il faut une profondeur d'eau considérable.

Voilà nombre d'années que ces crédits sont portées au budget, sans qu'on ait songé à les utiliser ; or, je le demande, quand donc cela aboutira-t-il? Ces retards ont pour résultat de paralyser l'industrie de la construction. Je n'hésite pas à affirmer que, l'année prochaine, il ne se construira guère de vaisseaux, puisque le peu de profondeur de l'eau les empêchera de venir dans ces ports. L'industrie de la construction étant paralysée, celles de l'exploitation forestière et de la charpenterie le sont également. Le commerce, en outre, ne va plus.

Quand on m'eût dit, l'année dernière, que faute d'un dragueur d'une puissance suffisante, on ne ferait plus de travaux aux ports de Lunenburg et de Bridgewater, j'en conclus qu'il y avait là promesse indirecte de faire construire des dragueurs et qu'à brève échéance, on les utiliserait aux travaux de ces ports. On a construit un bateau dragueur, me dit-on, et il a été utilisé l'année dernière. L'honorable ministre des Travaux publics pourrait-il affirmer qu'il ne s'est pas fait de dragage en Nouvelle-Ecosse, l'année dernière? Il ne saurait le nier, car je sais positivement qu'il en est ainsi. Or, qu'on néglige des ports de l'importance de Lunenburg et de Bridgewater, tandis qu'on subvient aux besoins de ports de moindre conséquence, c'est ce que je ne puis m'expliquer. A titre de représentant de Lunenburg, j'ai mission de défendre ici les intérêts de ces populations, et je prétends que nous avons droit d'exiger ces travaux. En refusant de se rendre à notre demande, le gouvernement, j'en suis convaincu, se fait un grave tort à lui-même ; il paralyse l'industrie de la construction et par là même les autres industries. Bridgewater a besoin de force dragage, puisque c'est une rivière navigable sur un parcours de vingt milles environ.

Le banc de sable a aussi besoin de dragage, ainsi que la partie supérieure de la rivière où il s'est accumulé des dépôts de sciure de bois et de déchets. J'adjure donc le ministre de ne pas traiter cette demande comme une affaire sans conséquence, mais de lui donner toute l'attention qu'elle mérite. Cette année, j'espère, on installera des dragueurs aux ports de Lunenburg, de Bridgewater et de Mahone Bay, et si le ministre veut bien tant soit peu y réfléchir, il se convaincra de l'absolue urgence de ces travaux, à moins qu'il ne veuille entièrement paralyser la navigation de ces rivières.

M. RICHARDSON : Nous avons voté, ce soir même, un article semblable à celui-ci, contenant un crédit pour Bridgewater. De session en session nous votons ces crédits et cette année, comme par le passé, nous n'avons aucune certitude que ces travaux seront exécutés. Le ministre des Travaux publics devrait nous donner quelque garantie au sujet du dragage de ces ports. A quoi bon voter ces crédits d'année en année, si le ministre des Travaux publics ne nous donne pas d'assurance qu'on commencera ces travaux?

M. KAULBACH : J'attends du ministre des Travaux publics une réponse à la demande que je viens de faire, au sujet des deux ports en question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avant que mon collègue, le ministre des Travaux publics, réponde à l'honorable député, je désire faire quelques observations à ce sujet. Si la présence de cet article au budget est désagréable à l'honorable député, (M. Kaulbach), il est bien facile de remédier à la chose, en biffant le crédit. Je ne sais s'il est sérieux, quand il prétend que notre but, en faisant figurer ce crédit au budget, est de tromper le peuple; au demeurant, il y a un moyen bien facile de le satisfaire, c'est de faire disparaître l'article. Or, je n'hésite pas à le dire, s'il nous arrivait de rayer cet article du budget, l'honorable député serait le premier à se plaindre et à nous demander pourquoi nous ne l'avons pas inscrit de nouveau à ce chapitre.

Il est indubitable que sur tout le parcours de la côte de l'Atlantique, en Nouvelle-Ecosse, nous éprouvons des embarras, au sujet du dragage. Il y a bien une couple de petits dragueurs d'un modèle inférieur qui font un peu d'ouvrage, mais nous n'avons pas l'outillage voulu en fait de dragueurs. Sur les grands lacs où le gouvernement n'a pas de dragueurs à sa disposition, il est quelquefois possible d'affermer des dragueurs appartenant à des particuliers. Nous affermerions volontiers des dragueurs pour la côte de la Nouvelle-Ecosse, s'il était possible d'en trouver à louer. Quand je m'intéressai à la question, je demandai à l'ex-ministre des Travaux publics de s'informer s'il ne serait pas possible de trouver des dragueurs à louer; or, je sais qu'il fit des recherches dans ce sens, et il lui fut impossible de trouver nulle part des dragueurs.

De fait, il est impossible d'en trouver à louer. Nous en construsions actuellement

une couple, mais comme ce sont des dragueurs puissants, leur construction marche lentement. Or, dès que ces dragueurs seront terminés, il nous sera possible, j'espère, d'entreprendre quelques-uns de ces travaux importants ; mais s'il nous est impossible soit de nous procurer des dragueurs, soit de les louer ou d'en faire construire à courte échéance, alors il serait bien inutile de promettre à l'honorable député que nous allons faire ces travaux. Tout autant que lui, nous avons la chose à cœur. Je reconnais parfaitement l'importance de Lunenburg et de Bridgewater, et je me range volontiers à son avis, quand il dit que Lunenburg est le port le plus important de tout le littoral, relativement à l'industrie de la pêche en haute mer. J'abonde entièrement dans son sens, et cependant, les besoins de Lunenburg sont moins urgents que ceux de certains autres ports, puisqu'il y existe un port superbe. Les intérêts de Lunenburg commencent à souffrir, et je comprends parfaitement que l'honorable député tienne à faire draguer ce port. Si on fait du dragage dans quelques autres ports, c'est que ces travaux y sont plus urgents. Il y a certains ports où les travaux sont plus urgents pour le moment, bien que ces ports n'aient pas plus d'importance que Lunenburg. Quant à Bridgewater, il faut avouer que, parmi les dragueurs utilisés dans les provinces maritimes, il n'y en a pas un seul qui soit convenable pour les travaux de ce port. S'il s'agit de transfert d'un dragueur d'un endroit à l'autre, je ne crains pas d'affirmer ici même, en présence de l'ex-ministre des Travaux publics, et du titulaire actuel, ainsi que des ingénieurs du ministère, que, de tous les dragueurs employés dans les provinces maritimes, il n'en est pas un seul qui ait la capacité voulue pour l'exécution des travaux à Bridgewater. Nous ne voulons nullement rayer ce crédit du budget ; non, et l'honorable député ne le voudrait pas. Bien que nous ne soyons pas en mesure de garantir l'exécution de ces travaux, nous voulons que le crédit reste inscrit à ce chapitre du budget, à titre de preuve de notre bonne foi ; et s'il nous est possible d'acheter, de construire ou d'affermer quelques dragueurs, nous le ferons volontiers, désireux que nous sommes de pousser l'exécution des travaux en discussion et d'autres travaux, le long du littoral de la Nouvelle-Ecossse.

L'honorable M. TARTE : Quelle est la hauteur de l'eau à Lunenburg ?

M. KAULBACH : A basse marée, la hauteur de l'eau est d'un peu plus de neuf pieds, et c'est là le tirant des plus petites de nos goélettes. Un mot au sujet des observations du ministre : Je sais qu'il se pique de générosité, et cependant, il m'a fait peine de l'entendre parler du retrait de ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'est pas sérieux, en faisant tant d'instances.

M. KAULBACH : Je n'ai jamais révoqué en doute la sincérité du ministre. S'il y a quelque difficulté à obtenir des dragueurs de la capacité voulue, je demanderai au ministre des Travaux publics s'il veut me permettre de m'entendre avec des particuliers pour faire construire des dragues qu'ils mettront au service du gouvernement, à tant par verge cube. Si le ministre consent, je me fais fort d'obtenir de ces particuliers la construction de dragueurs qui feront tout le dragage voulu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme le ministre des Travaux publics n'a sans doute pas prêté l'oreille à la question posée par l'honorable député, puisqu'il est en conversation en ce moment avec son voisin, je me permettrai d'y répondre. L'honorable député fait erreur, quand il prétend qu'il lui serait si facile d'obtenir des dragueurs. La construction d'un dragueur de type moderne n'est pas chose aussi simple qu'on le suppose. Je ne crois donc pas que l'honorable député puisse faire construire ces dragues ; mais s'il connait quelqu'un qui ait un dragueur disponible et propre à des travaux comme ceux de la côte de l'Atlantique, et s'il veut bien mettre cette personne en communication avec le ministre dss Travaux publics, je suis convaincu que le propriétaire de cette drague aura autant de travaux qu'il en pourra faire, à des prix légitimes. Quant à savoir à quelles localités il faudrait donner la préférence pour premiers travaux, l'honorable député en conviendra, Lunenburg et Bridgewater ne sont pas les seuls ports qui aient des besoins urgents. S'il connait quelque propriétaire de drague qui soit prêt à se mettre à la disposition du gouvernement pour les travaux à exécuter sur la côte de l'Atlantique, et cela à un prix loyal et légitime, je suis convaincu que l'entrepreneur aura amplement de besogne.

M. KAULBACH : Quoique je ne tienne nullement à favoriser l'importation de dragues des Etats-Unis, je me fais fort, toutefois, d'obtenir du pays voisin des dragueurs qui commenceront la besogne à courte échéance, à tant la verge cube. La besogne se ferait ainsi à tout aussi bon marché que le gouvernement la pourrait faire en construisant des dragueurs ou en confiant la besogne à des particuliers.

Je ne suis pas d'avis qu'on importe des Etats-Unis soit des dragueurs soit des ouvriers, mais au moins faudrait-il que le gouvernement usât de toute la diligence possible pour terminer ces travaux à brève échéance.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble vraiment inconstitutionnel de discuter le budget des dépenses le lundi, et bien que je n'aie pas jusqu'ici formulé d'objections, je crois qu'il serait temps d'en finir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise de voir que la

besogne ait marché si rondement et je me rends volontiers aux vœux du comité.

On fait rapport sur quelques résolutions.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. BORDEN (Halifax) : On devait déposer sur le bureau certains documents touchant le bill relatif au remaniement des collèges électoraux: il s'agit de la correspondance échangée avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : J'ai la correspondance en question sous les yeux, mais dans l'ordre où elle se trouve actuellement, j'hésiterais à la déposer sur le bureau de la Chambre. Je vais la faire mettre en ordre et j'en ferai le dépôt demain-même.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle besogne expédierons-nous demain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible que nous abordions l'étude de plusieurs projets de loi, y compris le bill relatif au remaniement des collèges électoraux, en deuxième délibération, suivant l'intention du premier ministre, et s'il reste du temps, nous délibérerons le budget des dépenses.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre m'a mentionné la chose tout particulièrement. J'ignore si le dépôt de ces documents sera fait à temps pour nous mettre en mesure de délibérer le bill relatif au remaniement de la carte électorale.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a-t-il conféré de la chose avec le premier ministre?

M. BORDEN (Halifax) : Parfaitement, et il m'a déclaré que s'il surgissait quelque difficulté de cette nature, il n'insisterait pas sur ce point.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député s'est entendu sur ce point avec le premier ministre, nous respecterons cette entente. Alors, nous pourrons délibérer quelques bills inscrits au feuilleton, puis le budget des dépenses.

M. BORDEN (Halifax) : Nous tenons fortement à étudier cette correspondance avant l'adoption du bill en deuxième délibération, car s'il s'élève quelque débat au sujet de cette question, c'est bien à l'occasion de la deuxième délibération qu'elle aura lieu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député s'est entendu à ce sujet avec le premier ministre, je n'ai rien à ajouter. Nous respecterons cette entente.

La Chambre adopte la motion et lève sa séance à onze heures et trente-cinq minutes du soir.

M. SUTHERLAND.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 7 avril 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 87) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte.—(M. Macpherson.)

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je propose :

Que le deuxième rapport du comité chargé de la surveillance du compte-rendu officiel des débats de cette Chambre au cours de cette session, rapport qui recommande que M. S. A. MacKay reçoive une rémunération de $4 par jour, du 20 mai 1902 au 3 avril courant, pour services rendus à titre de substitut surnuméraire attaché au personnel des traducteurs des débats, soit adopté.

M. HENRI BOURASSA (Labelle): (Texte.) Avant que cette proposition soit adoptée, je crois qu'il serait bon d'avoir quelques explications de la part du président du comité. Ce monsieur Mackay qui a fait de la traduction pour les "Débats" a-t-il jamais subi un examen de compétence ? Sinon, j'aimerais savoir les raisons qui ont engagé le comité à se départir de la sévérité dont il a fait preuve depuis deux ou trois ans, à l'endroit des traducteurs de nos "Débats". Si M. Mackay n'a pas subi l'examen exigé des autres, pourquoi l'a-t-on employé ?

M. CHAMPAGNE : (Texte.) Je crois qu'il suffira, pour satisfaire mon honorable ami, de mettre devant la Chambre les faits tels qu'ils ont été constatés par le comité des "Débats". Ces faits prouveront la justice de la réclamation faite par M. Mackay.

Voici en peu de mots les faits relatifs à cette réclamation. Au commencement de la dernière session, le comité engagea M. Mackay comme traducteur, à raison de $4.00 par jour. Cette nomination était devenue nécessaire à cause de la maladie de M. Beaulieu, employé permanent du bureau des traducteurs des "Débats". Comme me le fait observer mon honorable ami, le député de Saint-Jean et Iberville, M. Beaulieu était l'ancien chef du bureau des traducteurs.

Le comité des "Débats" a donc retenu les services de M. Mackay à raison de $4.00 par jour, ce qui équivalait, pour le travail résultant de la durée de la session, à la somme de $1,000, payée alors aux traducteurs censés permanents. Subséquemment, et pendant la maladie de M. Beaulieu, la position des autres traducteurs, qu'on appelle permanents, fut changée au point de vue du traitement. Dans les derniers jours de la session de 1902, sur la recomman-

dation du comité des "Débats", la Chambre a voté à ces traducteurs un traitement de $1,500 par année. Auparavant, ils ne recevaient que $1,000 par session. La Chambre a jugé à propos de leur accorder une somme de $1,500 par année au lieu de $1,000 par session.

Le comité ne pouvait pas modifier la situation de M. Mackay en ce qui concerne le paiement de son travail. Il continua d'être employé temporaire, le comité des "Débats" espérant toujours que M. Beaulieu reviendrait à la santé et pourrait reprendre sa place. M. Beaulieu est mort trois mois après la session ; au mois d'août, je crois. M. Mackay n'étant qu'un employé temporaire, nous avons cru que nous ne pouvions pas augmenter son traitement, comme la Chambre avait jugé à propos de le faire, sur la recommandation du comité, dans le cas des traducteurs permanents auxquels elle avait accordé un salaire de $1,500 par année. Lorsque la question est venue devant le comité et que les faits que je viens de mentionner eurent été exposés, à savoir que M. Mackay n'avait été engagé que comme employé temporaire, on a considéré qu'il avait droit de demander la même rémunération que celle accordée aux autres traducteurs. Après avoir pesé ces faits, le comité a cru qu'il n'était que juste, et je crois que la Chambre sera du même avis,— de mettre M. Mackay sur le même pied que les autres traducteurs de ce bureau.

L'honorable député de Labelle a demandé si M. Mackay avait subi l'épreuve d'un examen, mettant par là même en doute la compétence de ce monsieur. Je dois dire que M. Mackay n'a pas subi l'examen exigé depuis quelques années pour les nominations permanentes. Le comité a cru devoir ne pas apporter la sévérité dont semble se plaindre l'honorable député de Labelle, et cela, parce que M. Mackay ne devait que temporairement remplir la charge laissée vacante par la maladie de M. Beaulieu. Je puis ajouter que le comité ne s'est pas départi de la sévérité qu'il apporte depuis trois ou quatre ans dans le choix des traducteurs qui doivent remplir d'une manière permanente les vacances dans ce bureau. Là-dessus, il n'y a rien de changé. La nomination de M. Mackay n'était qu'une nomination temporaire, et le comité a cru qu'il n'y avait pas lieu de lui faire subir l'examen exigé des candidats lorsqu'il s'agit d'une nomination permanente. Comme je le disais il y a un instant, le comité espérait toujours que M. Beaulieu reviendrait à la santé et voilà pourquoi il n'était pas question alors, d'une nomination permanente. Dans ces circonstances, nous avons cru qu'il était juste et raisonnable, vu que M. Mackay avait rempli les mêmes devoirs, fait le même travail que les autres traducteurs, de demander à la Chambre de lui accorder le même traitement.

Voici, M. l'Orateur, les explications que j'avais à donner à la Chambre. J'espère qu'elles satisferont mon honorable ami le député de Labelle (M. Bourassa). Dans tous les cas, les membres du comité des "Débats", après avoir pris connaissance des faits que je viens de relater, en sont venus, unanimement, à la conclusion qu'il était juste de faire cette recommandation à la Chambre.

M. BOURASSA : (Texte.) Je dois faire observer que, si je ne me trompe, lorsque M. Mackay a été choisi pour remplacer temporairement M. Beaulieu, l'année dernière, il y avait d'autres aspirants traducteurs qui avaient subi leur examen et avaient obtenu leur certificat de compétence. Ce dont je me plains, c'est que le comité ait choisi, pour remplacer M. Beaulieu, quelqu'un qui n'avait pas subi d'examen. J'approuverais le comité des "Débats" de la sévérité dont il fait preuve si cette sévérité était appliquée d'une égale façon envers tout le monde. J'ajouterai que si le comité a besoin de traducteurs temporaires, il doit les choisir parmi ceux qui ont déjà subi des examens et non pas aller les chercher au dehors parce qu'ils ont certaines influences à leur service.

M. CHAMPAGNE : (Texte.) Je dois faire remarquer à mon honorable ami, que si les faits étaient tels qu'il les représente, il aurait raison de se plaindre ; mais M. Mackay a été nommé comme employé temporaire, avant que le comité eût ordonné des examens. C'est-à-dire, qu'il a été nommé temporairement avant que les examens aient eu lieu. Ces examens n'eurent lieu que trois ou quatre semaines après la nomination de M. Mackay comme traducteur temporaire.

Adopté.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier)

Je propose qu'après les vacances de Pâques jusqu'à la fin de la session, les mesures ministérielles inscrites au feuilleton aient la priorité les mercredis, immédiatement après les interpellations faites par les députés.

M. BORDEN (Halifax) : Bien que la liste des mesures ministérielles inscrites au feuilleton ne soit pas très considérable, il en est toutefois quelques-unes de haute importance, et comme le gouvernement vient à peine de prendre le jeudi, il n'est guère urgent de prendre si tôt le mercredi. Je suggérerais au premier ministre de nous laisser encore deux mercredis.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député y consent, je lui accorderai volontiers encore un mercredi, et alors la motion porterait "le mercredi, 22 du courant, inclusivement".

M. BORDEN (Halifax) : J'ai réfléchi à la chose, depuis que j'en ai causé avec le pre-

mier ministre, et nous préférerions avoir deux mercredis de plus.

Le PREMIER MINISTRE: Fort bien. Si c'est le désir de l'honorable député, j'amenderai la motion de façon à ce qu'elle porte "le mercredi, le 29 du courant, inclusivement".

La motion est adoptée.

EXPOSE BUDGETAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Si l'on veut bien me le permettre, je désire déclarer à la Chambre, que s'il ne survient pas de contretemps, j'espère être en mesure de faire l'exposé budgétaire jeudi prochain, après les vacances de Pâques.

VACANCES DE PAQUES.

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

Que lorsque la Chambre lèvera sa séance mercredi prochain, elle ne se réunisse de nouveau que le mardi, 14 avril.

M. BORDEN (Halifax) : Les députés désireraient sans doute savoir si, suivant la pratique en vogue, la Chambre lèvera sa séance à 6 heures, mercredi.

Le PREMIER MINISTRE : Ce serait sans doute préférable.

La motion est adoptée.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES CONTESTEES.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer le bill (n° 13), tendant à modifier la loi des élections fédérales contestées.—Le ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Ce bill a déjà été délibéré en séance de comité et on l'a laissé en suspens, afin que le chef de l'opposition fût en mesure de l'étudier.

M. BORDEN (Halifax) : Un des articles de la loi en vigueur autorise les juges à prolonger le délai stipulé pour l'instruction d'une demande d'invalidation d'élection et cela d'après des allégations spéciales établies par voie d'affidavit. Le premier article du bill à l'étude comporte sans doute ce sens; cependant, je préférerais qu'il fût clairement stipulé que ces raisons seront révélées au juge par voie d'affidavit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'y vois pas la moindre objection. Peut-être suffirait-il d'ajouter les mots : "pour raisons établies par voie d'affidavit." Le comité pourrait alors lever sa séance, avec l'entente que l'amendement proposé par le chef de l'opposition serait inscrit au bill.

M. BORDEN (Halifax)

Article 2.

M. BORDEN (Halifax) : Le bill donne plus d'extension aux pouvoirs ordinaires du juge, afin de l'autoriser à détenir un témoin en attendant l'heure où il comparaîtra en cour; c'est la seule modification que cet article apporte à la loi en vigueur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il peut se présenter des circonstances où cette procédure soit nécessaire. Il paraît que ce cas s'est déjà présenté, puisque la chose m'a été suggérée par le juge en chef du Manitoba.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'y vois aucune objection.

M. EMMERSON : J'appelle l'attention du ministre de la Justice sur le fait qu'il serait peut-être préférable quelquefois de mettre le témoin sous la garde du géolier plutôt que sous la surveillance d'un fonctionnaire. Il peut se faire qu'il y ait un ajournement, et dans l'intervalle, mieux vaudrait peut-être que le témoin ne fût pas confié à la garde du fonctionaire.

M. BORDEN (Halifax) : Le statut ajoute : "ou autrement."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Comme il est entendu que le bill sera modifié dans le sens proposé par le chef de l'opposition, je demande que le comité lève sa séance, quitte à reprendre plus tard ses délibérations.

Le comité fait rapport de l'état de ses travaux.

SERVICE PUBLIC—PENSIONS DE RETRAITE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose la deuxième délibération du bill (n° 49) tendant à modifier la loi des pensions de retraite du service public. Ce projet de loi est basé sur les résolutions que nous avons délibérées en séance de comité, il y a quelque temps. Il s'agit des fractions d'une année.

On adopte la motion ; le bill subit sa deuxième délibération, et le comité, l'ayant étudié, fait rapport sur le projet de loi qui est voté en troisième délibération et finalement adopté.

LOI DES PENSIONS MILITAIRES.

Le bill (n° 78) tendant à modifier la loi des pensions militaires—le ministre de la Milice —est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité, afin de le délibérer.

Article 1.

Des VOIX : Expliquez-vous.

Le MINISTRE DE LA MILICE (Honorable sir F. Borden) : Le but de ce bill est de rendre la loi des pensions pour la force ré-

gulière, semblable à celle adoptée l'année dernière pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; c'est-à-dire, que tout employé public qui a droit à une pension, sous l'empire de la loi des pensions de retraite du service public, pourra participer aux avantages de la loi des pensions de retraite pour la période de temps où il a fait partie de l'administration publique et jusqu'à concurrence des deniers qu'il a versés au fonds des pensions de retraite. On remarquera qu'à la fin du paragraphe 7 proposé, il est fait allusion au paragraphe 2 de l'article 5 de la loi des pensions militaires. Ce paragraphe stipule qu'au cas où un officier n'aura pas servi durant toute la période de temps voulue pour qu'il ait droit à une pension de retraite dans son intégrité, c'est-à-dire, s'il n'a pas versé de deniers au fonds de retraite durant la période entière de 25 ans, il recevra une pension, sujette à défalcation de 5 pour 100 par année pour la période de temps où il n'a rien versé. Ce bill stipule que s'il a été dans le service public, il bénéficiera de la contribution de 2½ ou 3 pour 100 ou de toute autre taux qu'il aura versé au fonds des pensions de retraite, pendant la durée de son service. Ainsi, supposons que tel individu ait été employé public pendant dix ans et qu'il ait versé régulièrement au fonds de retraite durant cette période de temps, sa contribution de 2½ ou 3 pour 100, et que, subséquemment, il soit nommé officier de la force régulière ou de l'état-major, ce qui lui donne droit à la pension prévue par la loi des pensions militaires ; en pareilles circonstances, cette loi l'autorisera à bénéficier pleinement de sa contribution au cours des dix années où il a fait partie du service public, mais on imputera sur son compte l'écart entre la somme qu'il aura versée au fonds des pensions de retraite et les 5 pour 100 exigés par la loi des pensions militaires. L'année dernière, la Chambre a précisément inscrit la même disposition législative dans la loi des pensions pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

L'honorable M. TISDALE : Si je ne me trompe, cet officier perdrait le bénéfice au fonds des pensions de retraite du service public ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Précisément et c'est pour parer à cet inconvénient que nous proposons cette disposition législative.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas bien saisi la pensée du ministre. D'après la teneur de la loi de pensions du service public, le fonctionnaire verse 2½ pour cent par année ; tandis que d'après celle de la loi militaire, il est tenu de verser cinq pour cent. Or, en se retirant du service militaire, il bénéficie tant de la période de son service public que de celle de son service militaire, pourvu qu'il acquitte l'écart entre les deux pour cent.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Précisément.

L'honorable M. HAGGART : Or, le gouvernement perd l'intérêt sur le paiement des deux et demi pour cent supplémentaires, pendant dix ou quinze ans.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non pas, le gouvernement ne perd rien.

L'honorable M. HAGGART : Au terme de son service, l'officier acquitte l'écart entre deux et demi et cinq pour cent. Or, s'il eût toujours été dans le service militaire, il aurait versé cinq pour cent par année. Par conséquent, lorsque l'officier verse cette somme globale au moment de sa retraite, le gouvernement perd l'intérêt et un intérêt peut-être assez considérable.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cela se peut.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne saisis pas bien comment s'appliquent les derniers mots de l'article : " Sujet aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 5."

Le MINISTRE DE LA MILICE : Voici deux exemples. Supposons qu'un officier ait servi pendant vingt-cinq ans, dont quinze, avant qu'il existât une loi des pensions. Durant ces quinze années, il n'a rien versé, et cependant il obtiendra sa pension pour la période de vingt-cinq années, défalcation faite des primes pour la période de quinze ans pendant laquelle il n'a rien payé. Voici l'autre exemple. Un officier a versé, dix années durant, deux et demi pour cent au fonds des pensions de retraite du service public. Durant la période des quinze années suivantes, il a versé cinq pour cent au fonds de pension du service militaire. L'intention du législateur ici est que l'officier acquittera seulement deux et demi pour cent au lieu de cinq, pour la période de dix ans.

M. BORDEN (Halifax) : Voici où gît la difficulté. Le paragraphe 2 de l'article 5 statue sur le fait d'un officier dont la solde, dans le passé, n'a pas subi de déduction. On établi la moyenne de sa solde et puis, on défalque de sa pension cinq pour cent, pour la période de temps où il n'a rien versé au fonds de retraite. Or, je ne vois pas comment ce paragraphe peut s'appliquer au cas actuel, puisque ce n'est pas une défalcation de cinq pour cent, mais bien de deux pour cent qu'on fait. Un article qui prévoit un cas tout spécial s'applique donc à un cas tout différent.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je saisis parfaitement l'objection, et je vais étudier la chose. L'article stipule, en effet, cinq pour cent, et par conséquent, il serait préférable de rédiger un article dont la phraséologie soit claire et explicite pour ne donner prise à aucun doute.

M. BORDEN (Halifax) : En effet, ce serait plus prudent.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et reprenne plus tard ses délibérations.

L'honorable M. HAGGART : Avant que le comité lève sa séance, je voudrais saisir l'utilité de cet amendement, au point de vue pratique. Je ne conçois point qu'un employé public, après avoir passé une dizaine d'années dans l'administration, soit transféré à l'état major ou dans la force régulière. Se propose-t-on de donner à cette disposition législative un effet rétroactif ? Ou bien vise-t-elle quelque officier qui a été employé au ministère ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Cette disposition ne vise aucun employé en particulier. Voici un exemple qui fera saisir à l'honorable député ce dont il s'agit. Nous nous proposons, dans un avenir assez rapproché, de transférer le service des munitions de guerre de mon ministère à l'administration militaire, et d'en faire un service d'artillerie, sous la direction militaire. Or, il y a parmi le personnel du service des munitions de guerre, des employés publics qui, depuis nombre d'années, versent leur contribution au fonds du service public. Il y a, entr'autres, le chef de ce service, et ce serait une injustice manifeste de le priver du bénéfice des deniers qu'il a versés au fonds des pensions de retraite.

M. BORDEN (Halifax) : Un doute se présente à mon esprit : C'est que la réciproque peut arriver, et que quelque officier passera du corps régulier au service public.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce n'est guère probable. La loi des pensions militaires est bien plus avantageuse.

Le comité rend compte de ses travaux.

BUDGET DES DEPENSES.—INSTALLATION DES IMMIGRANTS.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité pour la délibération du budget des dépenses.

M. N. BOYD (Macdonald) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil présidentiel, je désire signaler à votre attention et à celle de la Chambre une question de haute importance et qui s'impose à nos plus vives préoccupations. Il s'agit de l'immigration qui se déverse en ce moment au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. J'ai sous les yeux un exemplaire du Telegram de Winnipeg, de samedi dernier. J'y trouve un entrefilet dont voici les titres et la teneur :

ILS COUCHENT SUR LE PLANCHER DE LA SALLE D'ATTENTE.

Des centaines d'immigrants sans logement—Insuffisance du service.

Toute la journée d'hier, la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique et les bureaux d'immigration ont été encombrés de centaines de nouveaux immigrants.

Les installations semblaient absolument insuffisantes aux besoins de la situation. Tout autour de la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique c'est un entassement de valises, de bagages, de colis de tout genre appartenant aux nouveaux immigrants ; il y a encombrement dans les salles d'attente et dans les bureaux d'immigration, le local était bien trop étroit pour la foule de gens en quête de renseignements aux comptoirs. Au dehors on voyait quelques fonctionnaires, tandis que d'autres, à leurs pupitres, répondaient aux demandes de ces gens avides de renseignements.

Jeudi soir, la foule des nouveaux déballés était si compacte qu'il leur a été impossible de trouver de logement soit à la salle des immigrants soit aux hôtelleries. Les fonctionnaires du chemin de fer Canadien du Pacifique ouvrirent à la foule leurs salles d'attente et des centaines d'immigrants dûrent coucher sur les planchers.

La deuxième section de l'express transcontinental amena 615 immigrants qui remplacèrent ceux qu'on avait dirigés, au cours de la journée, vers leurs établissements au Manitoba et dans l'ouest ; de sorte que l'encombrement n'a pas diminué.

Voilà, on en conviendra, une situation fort déplorable pour le pays, obligé qu'il est de recevoir ainsi ces immigrants, sous un climat tel que le nôtre. On aurait dû faire les préparatifs voulus pour le service de ces immigrants. On ne saurait se retrancher derrière le prétexte que cette invasion de colons a pris le gouvernement par surprise et qu'il n'a pas été averti de ce qui devait arriver. Pour se convaincre que tel n'est pas le cas, il suffit de consulter les rapports du ministère de l'Intérieur pour les exercices 1900-1901 et 1901-1902. Dans le rapport de 1901-1902, page 127, M. Smith, l'agent d'immigration à Winnipeg, parlant des prévisions d'un fort courant d'immigration, s'exprime en ces termes :

Au delà de 5,000 Américains ont visité l'exposition de Winnipeg, le jour réservé aux Américains, et à tous ceux qui se sont présentés à nos bureaux de renseignements sur le terrain de l'exposition, nous avons distribué force brochures qui ont sans doute contribué, dans une large mesure, à accélérer le remarquable mouvement d'immigration de citoyens des Etats-Unis, constaté au courant de l'exercice fiscal.

Et plus loin, à la même page, il ajoute :

Malgré l'agrandissement des quartiers réservés aux immigrants dans l'édifice de Selkirk-est, le local suffit à peine aux besoins toujours croissants du service. Une foule de gens se rendent au bureau pour toute sorte d'affaires et les employés ont à répondre à une multitude de questions sur une infinité de choses.

Dans le rapport du ministère, pour 1901-1902, M. Smart, le sous-ministre nous fait part de ses prévisions sur le mouvement de l'immigration. Il s'agit ici du rapport qu'il

a présenté, à son retour d'Angleterre. Page 40, voici ce qu'il dit :

Je dois déclarer que d'après ce qui me revient de tout côté, je suis convaincu qu'au cours de l'année, le mouvement d'immigration des Anglais et des Irlandais vers le Canada s'accroîtra dans une forte proportion.

Dans le même rapport, page 125, voici ce que dit M. Smith :

En raison de l'augmentation considérable du nombre des immigrants qui ont passé par nos bureaux, les devoirs du personnel chargé de répondre à ces nouveaux besoins se sont accrus d'une manière fort sensible, et je vois avec plaisir que nos employés ont été à la hauteur de la situation. En prévision d'un grand surcroît de besogne, je recommanderais qu'on érigeât, à brève échéance, de nouveaux bureaux plus spacieux et qu'on agrandît aussi les bureaux de Winnipeg, chose d'urgence absolue, si l'on tient à ce que la besogne se fasse avec la précision et la célérité voulues.

Ainsi, depuis deux ans, au témoignage des fonctionnaires mêmes du ministère, on prévoyait cette affluence de colons au Manitoba et au Nord-Ouest. Et cependant, que voit-on? A-t-on fait les préparatifs et les améliorations voulues pour recevoir cette foule d'immigrants? A-t-on porté au budget des crédits affectés aux installations nécessaires à ce service? Le croirait-on ? Dans le budget du dernier exercice figure la maigre somme de $5,000, affectée aux édifices publics du Manitoba ! D'autre part, voici les crédits votés pour les autres provinces : Nouvelle-Ecosse, $61,500; Nouveau-Brunswick, $33,000; Québec, $103,000; Ontario, $222,800. Et rien que ce maigre crédit de $5,000 affecté aux édifices du Manitoba ; et cela, bien que les fonctionnaires de l'Etat, parcourant les différentes parties de l'empire pour engager les populations à immigrer au Canada, et le sous-ministre lui-même, dans son rapport, eussent averti le gouvernement de ce qui se préparait et l'eussent prévenu de l'urgence de nouvelles installations répondant aux besoins de cette immigration. Cette vague d'immigration est arrivée, et faute de préparatifs voulus de la part du gouvernement, voilà que ces nouveaux venus se voient obligés de coucher sur les planchers de la gare à Winnipeg.

J'en appelle ici à votre témoignage, M. l'Orateur, et à vos sympathies bien connues pour ces colons. A votre avis, le gouvernement a-t-il fait son devoir en matière de pareille urgence et a-t-il porté au budget une somme suffisante en pareilles circonstances pour les édifices publics du Manitoba ? Non, vous en conviendrez, le gouvernement a manqué à son devoir. Et ne pensez-vous pas, comme nous, députés de la gauche, que nos ministres, quand ils reposent sur leurs moelleuses couches, dormant du sommeil du juste, doivent être en proie aux plus poignants remords de conscience, en songeant à ces pauvres colons qu'ils ont invités à venir au pays et que nous tenons tant à garder parmi nous, ces colons, dis-je, obligés de coucher sur le plancher des gares, faute de préparatifs et d'installations voulus, et tout cela par la négligence du gouvernement ? Le gouvernement devrait songer un peu au confort de ces colons et de leurs familles ; et au lieu de tant dépenser dans les autres provinces, dans un but politique, il aurait fort bien pu porter au budget les crédits voulus pour assurer le bien-être de ces immigrants.

L'urgence de ces besoins m'autorise à signaler ces faits à la Chambre. Si je porte mes regards vers les banquettes ministérielles, je vois en ce moment le premier ministre à son fauteuil ; or, sachant toute sa droiture de conscience et que, lorsqu'il s'agit d'une question d'humanisme, on ne fait jamais appel en vain à son cœur, je l'adjure de voir à ce que ceux qui portent la responsabilité de cet état de choses prennent sans retard les moyens d'y remédier. Il nous arrive des milliers d'immigrants, et il conviendrait que le premier ministre ou celui de ses collègues qui a la direction de ce ministère, veille à ce que ces immigrants jouissent de tout le confort possible, et ainsi nous, députés de l'ouest, nous ne serons plus en lieu de formuler pareilles plaintes. Nous sommes ravis de voir tant d'immigrants se diriger vers le pays, et nous allons faire tout ce qui est en nous pour leur rendre le séjour au pays aussi agréable et utile que possible. A notre avis, le gouvernement a manqué à son devoir, et maintenant que nous lui avons exposé la situation, nous espérons qu'il répondra aux besoins de la situation et traitera ces immigrants comme ils le méritent.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : La question sur laquelle le député de Macdonald (M. Boyd) vient d'appeler l'attention de la Chambre est d'une très haute importance et s'impose aux plus vives préoccupations du gouvernement. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et les députés ministériels se font gloire de leur prétendue politique d'immigration et cherchent à créer dans l'esprit du public l'impression que si le mouvement de l'immigration au Canada, ces deux ou trois années dernières, a pris un si grand développement, cela tient, dans une large mesure, au nouveau système qu'ils ont adopté. Or, tout le monde le sait, cette affluence de colons vers le pays, il faut surtout en chercher la cause dans les magnifiques récoltes dont la Providence a favorisé le Canada, et au fait qu'en 1902, la récolte de céréales a atteint le chiffre de cent millions de boisseaux. Voilà ce qui a contribué à faire connaître le Canada dans le monde entier, bien plus que toute la réclame et la propagande des agents d'immigration au service de l'Etat. Si le gouvernement tient si fort à s'attribuer le mérite de ce grand mouvement d'immigration, eh bien, qu'il assume donc également la responsabilité et le blâme qui rejaillit sur lui, pour n'avoir pas mieux veillé au confort et aux besoins de ces im-

migrants. Comme l'a fait observer le député de Macdonald, cette recrudescence d'immigration était parfaitement prévue, ce qui rend d'autant plus inexcusable la négligence dont s'est rendu coupable le gouvernement, en ne faisant pas les installations nécessaires à ce service. L'honorable député a signalé le fait que le sous-ministre de l'Intérieur, dans un rapport datant de deux ans, a prévu qu'une forte immigration se porterait vers le Canada, et le ministre de l'Intérieur lui-même a déclaré, dans ses discours, que tout accentué qu'eût été le mouvement d'immigration, l'année dernière, ce n'était rien relativement au flot de population qui viendrait se déverser ici, au cours de l'année, non seulement des Etats-Unis, mais des Iles Britanniques. Le sous-ministre de l'Intérieur a visité l'Angleterre l'hiver dernier, et dans des entrevues dont le compte-rendu a paru dans les journaux du pays, de toutes les nuances politiques, il nous a donné à croire qu'au cours de l'année, il viendrait au pays un grand nombre d'immigrants.

Il est donc impardonnable d'avoir négligé comme l'a fait le gouvernement, de prendre les mesures voulues pour assurer un service répondant aux besoins de cette population. Déjà, au début de la saison, il arrive au Nord-Ouest 5,000 immigrants par semaine, et ceux qui sont au fait des choses dans cette contrée, savent que le service des hôtelleries à Winnipeg a été ces deux années dernières tout à fait insuffisant pour répondre aux besoins du public voyageur. Les voyageurs arrivant de jour et de nuit à Winnipeg, n'ont pu trouver à loger soit aux hôtels soit aux pensions, tant il y avait encombrement; et voilà qu'aujourd'hui, ces colons se voient forcés de dormir dans les salles d'attente du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le député de Winnipeg (M. Puttee) nous a signalé, l'autre jour, une autre question de la plus haute importance au sujet du service des voyageurs dans les wagons qui les transportent à travers l'ouest canadien. Ce n'est pas à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qu'il impute le blâme de cet état de choses, mais bien plutôt au gouvernement. Cette compagnie, dans les circonstances actuelles, a droit à toutes nos louanges et on ne saurait lui imputer à crime la situation, car elle a fait tout en son possible pour assurer le confort des voyageurs et elle a même mis à leur disposition ses propres bâtiments. Le blâme retombe donc entièrement sur le département de l'Immigration et sur le ministre qui en a la direction.

On nous dit maintenant qu'on peut s'attendre à voir cette immigration se continuer durant des semaines et des mois. Je crois comprendre que le sous-ministre, qui ne fait qu'arriver d'Angleterre, déclare que des centaines et des milliers d'immigrants ont retenu leur passage pour les cinq ou six semaines qui vont suivre. Il est évident que le gouvernement aurait dû faire des préparatifs pour recevoir ces gens, mais si nous jetons les yeux sur le budget pour l'année courante, nous n'y voyons qu'une somme de $5,000 pour les édifices publics de toute la province du Manitoba. Nous savons qu'on nous demande de dépenser beaucoup d'argent en d'autres parties du Dominion, et que des milliers de dollars sont votés pour chacune des autres provinces. Nous voyons qu'à l'Assomption, petit village dont le revenu postal n'est que de $964, on va construire un bureau de poste qui coûtera $15,000, alors que, dans toute la province du Manitoba, on ne vote que $5,000 pour les édifices publics. Voilà qui ne devrait pas être, surtout dans une ville de l'importance de Winnipeg, qui est la porte de l'Ouest et le point central de distribution de tous les immigrants. On aurait dû construire des édifices publics, surtout des dépôts d'immigrants, où ces gens-là auraient reçu tout le confort désirable. J'ai lu l'autre jour, dans un journal, que le correspondant de Winnipeg du "Mail" de Londres avait télégraphié là-bas qu'il y avait aussi une forte congestion dans la ville de Saskatoon, territoire du Nord Ouest. Bien que cela ait été nié par M. Preston, qui n'était pas sur les lieux et ne connaît rien de tout cela, il n'en est pas moins évident qu'il y a certainement congestion à Winnipeg, ainsi que le constatent tous les journaux de cette ville appartenant à tous les partis politiques. Nous avons dépensé quelque chose comme un demi-million de dollars pour attirer ici ces immigrants, et il n'y a rien qui impressionne le nouvel immigré aussi désagréablement que le traitement qu'on lui accorde à son arrivée, dont a parlé mon honorable ami de Macdonald. Je compte que le gouvernement va prendre toutes les mesures nécessaires pour fournir à ces gens les commodités voulues, et cela immédiatement, et qu'on ajoutera dans le budget supplémentaire les sommes nécessaires pour les édifices publics où ces immigrants seront assurés de trouver à l'avenir tout le confort qu'il leur faut.

M. W. F. McCREARY : J'aimerais à appuyer les remarques que viennent de présenter l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) et l'honorable député de Marquette (M. Roche). Je regrette beaucoup d'avoir à critiquer la conduite du gouvernement dont je suis supposé être l'un des partisans ; mais je crois cependant que le gouvernement a ici montré de la négligence. Ce que l'honorable député de Macdonald a dit me paraît assez vrai, c'est-à-dire que ce n'est là rien de nouveau, et que ce n'est pas la première fois qu'on attire là-dessus l'attention du gouvernement. On savait parfaitement qu'il y avait des probabilités que nous aurions cette année 100,000 immigrants qui se dirigeraient vers l'Ouest. On a prédit il y a quatre ou cinq ans que l'augmentation de population de cette partie du pays doublerait chaque année, comme cela s'est vu aux Etats-Unis, jusqu'à ce que nous recevions peut-être 250,000 immigrants. J'ai

moi-même prédit cela il y a quatre ans, et j'ai dit que cela se produirait avant que dix ans se fussent écoulés. Je continue à soutenir que, avant que dix années se soient écoulées depuis l'époque à laquelle cette prédiction fut faite, nous n'aurons pas moins de 250,000 immigrants qui nous arriveront chaque année dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Les Etats-Unis ont reçu, pour cette année seulement, près de 800,000 immigrants, ce qui prouve que ma prédiction n'a rien d'exagéré. Quand on a attiré là-dessus l'attention du gouvernement, on aurait dû inclure dans le budget les sommes nécessaires pour donner à ces immigrants tout le confort désirable à leur arrivée. Les habitants de Winnipeg et de la province du Manitoba ont à faire face à de gros déboursés pour l'immigration. J'ai quitté Winnipeg samedi dernier. Vendredi après-midi, j'assistais à une réunion du conseil de l'Hôpital général de la ville de Winnipeg, et j'ai constaté que ce jour-là il y avait eu treize demandes d'admission en chambres, et nombre de demandes d'admission en salle commune qui n'avaient pas pu être agréées, pour cause de manque d'aménagement pour les malades qui désiraient être admis. Cette institution est soutenue en grande partie par des contributions volontaires dans Winnipeg et le Manitoba. La législature du Manitoba a voté il y a quelques jours $25,000 pour construire une autre aile à l'hôpital, et les travaux doivent commencer incessamment.

Une grande partie de cette immigration ne rapporte aucun profit au Manitoba; le flot des immigrants se dirige vers les Territoires du Nord-Ouest, et l'on ne devrait pas demander à la population de Winnipeg de prendre soin de ces gens-là. Dans la salle des enfants, il y avait six petits lits. J'ai constaté que cinq de ces lits étaient occupés par des étrangers, Icelandais, Allemand, Polonais, Russe et Scandidave, récemment arrivés. Le soin de ceux qui tombent malades à Winnipeg incombe à cette ville et à la province du Manitoba. C'est le devoir de ce gouvernement, non seulement de voir au transport de ces immigrants, mais en outre, d'en prendre soin à leur arrivée. Il n'y a rien qui mettra fin aussi vite à l'immigration au Canada comme de forcer ces gens à écrire en Angleterre qu'ils n'ont pu trouver aucune place où reposer leur pauvre tête, quand la maladie les a surpris sur cette terre étrangère. Il est probable qu'il nous arrivera avant longtemps beaucoup de monde des Iles Britanniques. Ceux qui viennent d'Angleterre sont, selon moi, de mauvais pionniers. Ce sont de bons colons, mais ce ne sont pas les pionniers qu'ils nous faut dans un pays neuf. Ils sont habitués à tout le confort de pays habités depuis longtemps ; ce sont des gens têtus, et qui ne s'adaptent que fort lentement aux conditions qu'ils trouvent dans la région des prairies. On s'attend qu'une grande partie des immigrés qui vont arriver seront des colons anglais, et nous devons avoir à cœur que leurs premières impressions soient favorables. Pour ce qui est du service des hôpitaux, on s'est déjà montré fort négligent ; en réalité, le gouvernement n'a presque rien fait pour cela. Il est vrai que le gouvernement, bien qu'il se soit montré quelque peu négligent, n'est pas entièrement à blâmer. Nous savons parfaitement que d'autres institutions, d'autres corporations et des particuliers n'ont pas pu faire face aux nécessités au milieu desquelles ils se sont soudainement trouvés. Nous savons qu'il n'y a peut-être pas un marchand de gros, dans la ville de Winnipeg, qui soit en état de suffire au volume d'affaires qui lui est arrivé. J'ai quitté Winnipeg samedi, et vendredi, en me promenant par la ville, j'ai vu qu'on faisait sauter, en divers endroits, des quartiers de roc pour les caves des entrepôts qu'on va construire incessamment. Des maisons comme Greenshields, Son & Co., de Montréeal, qui n'avaient, il y a peu d'années, aucune confiance dans l'Ouest, sont aujourd'hu rendues là-bas, et afin de commencer leurs affaires le plus tôt possible, elles font creuser leurs caves à la dynamite, et elles poussent les travaux jour et nuit. Ces grandes maisons reconnaissent qu'elles ne sont pas prêtes à faire face à cet énorme flot d'immigration, et il n'y a donc aucun lieu de s'étonner que le gouvernement se trouve dans le même cas. Les compagnies de chemins de fer ont fait tout ce qu'elles pouvaient pour faire face à cette immigration, mais celle-ci s'est développée plus rapidement qu'on n'avait cru. Si ce débat doit nous renseigner sur tout cela, nous ne nous en trouverons que mieux, et nous serons portés à pardonner au gouvernement s'il a fait preuve de négligence dans le passé. Je suis d'avis que c'est le devoir du très honorable premier ministre de s'assurer des mesures qui ont été prises par les officiers du département de l'Intérieur, pour prendre soin de ces immigrants dès leur arrivée, et pour voir à ce qu'ils n'éprouvent aucune misère, pour qu'on prenne des malades les soins convenables et faire en sorte que chacun en arrivant puisse écrire en Europe qu'il a été bien traité. La méthode suivie depuis plusieurs années, dans la ville de New-York, est que chaque fois qu'il arrive un contingent d'immigrants d'une classe désirable, ils sont mis par groupes de huit à dix sous les soins d'un gardien qui en prend tout le soin nécessaire pendant leur séjour dans New-York, et on leur demande immédiatement d'écrire chez eux, dans les divers villages d'où ils viennent, pour parler du traitement qu'ils ont reçu à leur arrivée dans le Nouveau-Monde. Si quelques-uns des immigrants qui sont arrivés à Winnipeg écrivaient chez eux vingt-quatre heures après leur arrivée, je doute que leurs lettres contiendraient rien qui fût particulièrement attrayant ou de nature à engager d'autres immigrants à faire leurs malles. Voilà comment les cho-

ses se sont passées, mais il ne faut pas que cela dure plus longtemps.

Le flot de l'immigration bat maintenant son plein. Il y a une grande salle d'exercice à Winnipeg, et je serais d'avis de demander à l'honorable ministre de la Milice de nous donner l'usage de cette salle, qui peut contenir 400 immigrants. On devrait y installer tous les lits nécessaires, et il devrait y avoir un omnibus en permanence pour transporter les immigrants de la gare à cette salle. Quand j'ai quitté Winnipeg, samedi dernier, j'ai aperçu un grand nombre d'immigrants dans les rues, qui ne pouvaient pas obtenir d'ouvrage, à cause du froid qui empêchait les travaux, qui ne pouvaient pas se rendre dans l'Ouest, et qui ne savaient où aller coucher. Ils se rendirent au poste de police et s'installèrent dans la salle du poste. La Compagnie du Pacifique se vit forcée de faire ce qu'elle n'avait jamais encore fait jusqu'ici: on ouvrit les portes de la gare, et on autorisa ces immigrants à dormir, non seulement dans les salles d'attente ordinaires, réservées aux hommes et aux femmes, mais jusque dans les passages à l'étage supérieur. J'ai l'espoir que le gouvernement, s'il ne l'a pas fait déjà, prendra les mesures nécessaires pour s'occuper des 100,000 immigrants que je m'attends à voir affluer dans l'Ouest d'ici quatre ou cinq mois. Il serait intéressant de pouvoir dire exactement combien de wagons il va être nécessaire de mettre en service afin de transporter tous ces immigrants d'ici quatre ou cinq mois. Si l'on considère que chaque wagon peut contenir cinquante personnes, et en outre qu'il y a un chargement de wagon pour les effets de bagages de chaque famille de cinq personnes, si l'on calcule ensuite qu'il faut entre 7,000 à 10,000 pieds de bois pour construire l'habitation de chaque colon ; enfin si l'on songe à la quantité de produits alimentaires dont on aura besoin la première année ; alors on en arrivera à la conclusion qu'il va falloir mettre en service autant de wagons que ceux qui ont été nécessaires pour le transport des 35 millions de boisseaux de blé depuis cinq mois. C'est-à-dire que toutes les facilités de transport dont peuvent disposer le Pacifique et le Grand Nord réunis vont être mises en réquisition pour transporter 100,000 immigrants durant les quatre ou cinq mois à venir. En d'autres termes, la situation, si l'on s'arrête à en considérer les détails, ne laisse pas que d'être assez grave, à moins qu'on n'obtienne de l'aide en d'autres quartiers. Je n'ajouterai rien de plus à ce sujet pour le moment. Peut-être entrerai-je en plus de détails par la suite, mais, en attendant, je compte que le très honorable premier ministre et le ministre suppléant de l'Intérieur vont donner à la chose toute leur attention, et aviser aux moyens de faire face à la situation qui vient de surgir.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : M. l'Orateur, je suis entièrement de l'avis des trois députés qui viennent de prendre la parole. Il y a maintenant une semaine que j'ai attiré l'attention du gouvernement au sujet du transport des immigrants, et depuis lors ceux qui étaient en voyage sont arrivés à destination. Les conditions qui prévalaient dans le temps ne se sont pas améliorées au cours du trajet. Ces conditions sont restées telles quelles. A la fin de cette semaine, il va nous arriver un autre contingent considérable, et j'ai l'espoir que l'honorable ministre suppléant de l'Intérieur (l'honorable sir Wm. Mulock) sera en mesure de nous informer si quelque chose de pratique a été fait, et si l'on a conclu des arrangements en faveur des compagnies de chemins de fer afin d'apporter remède à la situation et pour que les griefs dont l'on s'est plaint ne se produisent pas de nouveau à l'occasion des autres immigrants qui vont nous arriver à Halifax cette semaine. J'ai devant moi une requête qui a été envoyée à l'honorable ministre intérimaire de l'Intérieur, l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) et à l'honorable Secrétaire d'Etat (M. Scott) par le conseil d'administration de l'hôpital de Winnipeg, attirant l'attention sur le besoin pressant d'obtenir des secours de ce gouvernement afin de prendre soin des malades. Nous lisons dans cette requête :

Un grand nombre de malades proviennent des contingents d'immigrants qui viennent de nous arriver dans le Manitoba. Plusieurs de ces malades viennent à l'hôpital directement des bâtiments d'immigration de la ville de Winnipeg.

Pendant longtemps, le gouvernement fédéral a contribué au soutien des immigrants malades en payant à l'hôpital 60 cents par jour pendant tout le temps que chaque malade était à l'hôpital, et le gouvernement exige toujours que les relevés soumis par l'hôpital soient préparés dans la même forme, ce qui n'empêche que les dons reçus depuis quelques années sont bien moindres que les chiffres apparaissant sur les relevés.

En réalité, les sommes payées à l'hôpital pour chaque malade par le gouvernement diminuent d'année en année. On demande maintenant un don assez important afin d'aider à construire immédiatement un nouvel édifice. Le cas est urgent. Il est nécessaire que l'hôpital soit agrandi d'ici quelque mois pour recevoir tous ces immigrants, et comme cette pétition a déjà été soumise au gouvernement depuis dix jours ou deux semaines, j'ai tout lieu de croire que le ministre-suppléant de l'Intérieur va pouvoir nous dire à quelles conclusions on en est arrivé au sujet de tout cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le sujet qui vient de nous être soumis est de la plus grande importance, et mérite d'être pris en considération par la Chambre et le gouvernement. Si j'ai bien saisi le sens de l'article de journal que nous a lu mon honorable ami (M. Boyd), cet article décrivait ce qui s'est pasé à la gare de Winnipeg. J'ai été tout particulièrement intéressé par toute cette scène d'animation: les quantités de bagage, les immigrants se

pressant en foule pour obtenir les renseignements nécessaires. Il est très agréable d'apprendre que le Canada possède aujourd'hui tant d'attraits, mais l'on doit regretter que, dans beaucoup de cas, il y a le revers de la médaille, et que le service n'est peut-être pas suffisant.

Mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee) nous a parlé de l'insuffisance du service de l'hôpital, et il nous a aussi entretenu de la question des transports entre Halifax et l'Ouest. Je dois dire que je n'ai reçu qu'aujourd'hui la pétition au sujet de l'hôpital. Je ne l'ai pas reçue il y a dix jours, mais seulement aujourd'hui vers midi, et bien que cette pétition fût fort longue je l'ai lue entièrement. Je ne puis donc que prendre connaissance des demandes formulées dans cette pétition. Ce document, qui est daté de vendredi dernier, demande un don de $50,000 pour la construction immédiate de ce que je suppose devoir être un nouvel édifice, et l'on demande aussi une augmentation de la capitation pour les malades reçus à l'hôpital. Ce sujet va immédiatement être mis à l'étude par le gouvernement.

L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) a attiré il y a quelques jours l'attention de cette Chambre sur l'insuffisance du service de la Compagnie du Pacifique pour le transport des immigrants. Je me suis immédiatement enquis de tout cela auprès des autorités du Pacifique, et je dois dire que plusieurs de ces plaintes étaient bien fondées; on a essayé de justifier cet état de choses, mais les explications données ne sont pas suffisantes. J'ai tout lieu d'espérer que le retour au Canada du président de la Compagnie du Pacifique va amener un changement, et que tout ce qui peut être évité ne se renouvellera plus. Dans tous les cas, s'il se présente de nouveaux sujets de plaintes après les vacances de Pâques, je me croirai en devoir d'exposer franchement devant cette Chambre où se trouvent les responsabilités. Je ne me formalise nullement, en cette occasion, des remarques faites par mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) au sujet de prétendues négligences de ce gouvernement. Il ne fait là qu'accomplir son devoir. Mais il semble croire que, parce qu'on a déjà mentionné dans le rapport, ces années dernières, qu'on attendait beaucoup d'immigrants des Etats-Unis, il semble croire, dis-je, qu'on devrait être aujourd'hui en mesure de faire face à cet état de choses. Je siège dans ce parlement depuis plus de vingt ans, et je me rappelle qu'on nous a chaque année prédit qu'il nous arriverait des flots d'émigrants, et que ces prédictions ne se sont jamais réalisées. Je repose plus de confiance en l'espoir que nous avons aujourd'hui, mais il peut aussi se faire que cet espoir ne se réalise pas. Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) s'attend à voir arriver 100,000 immigrants cette année. J'espère qu'il ne se trompe pas, mais il nous dit que sa prophétie était pour une période de dix ans. Alors, comment se fait-il qu'elle ait pu se réaliser cinq ans à l'avance?

M. McCREARY : Ma prophétie était pour 250,000 immigrants d'ici dix ans, et nous y arrivons de plus en plus chaque année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je comprends. On ne court aucun risque à prédire ce qui peut arriver dans cinq ans.

Quant au manque de prévoyance dont on accuse le gouvernement, je me contenterai de faire observer que tous les députés qui ont adressé la parole ont fait peser la même accusation sur d'autres personnes. On nous dit que les négociants de Winnipeg manquent des aménagements que réclame l'expédition des affaires considérables qu'ils doivent à ce flot immense d'immigration ; que les hôtels sont insuffisants ; que les pensions sont insuffisantes ; et nous savons aussi que les chemins de fer ne suffisent pas à la tâche. Eh bien ! on devrait se montrer un peu indulgent si le gouvernement n'a pas été plus prévoyant que les personnes auxquelles mes honorables amis ont fait allusion. Je ne puis m'appuyer sur d'autre autorité que celle du Livre bleu du ministère des Travaux publics. Je ne suis pas en mesure de traiter sous tous ses aspects la question de savoir si le gouvernement a prévu ou n'a pas prévu ce courant d'immigration. N'étant pas bien au fait des choses du ministère des Travaux publics et de celui de l'Intérieur, je ne puis baser mes explications que sur les seuls documents que j'ai en ce moment par devers moi et au moyen desquels je vais essayer de démontrer que le gouvernement ne s'est pas tenu dans un indifférence complète.

Voici le rapport du ministère des Travaux publics où il appert que, dans le cours du dernier exercice, les bâtiments de l'immigration à Winnipeg, ont entraîné une dépense de $1,700 ; qu'on a construit un dépôt d'immigrants à Calgary; que l'érection d'un dépot d'immigrants à Lethbridge a coûté $4,000 ; que le dépôt d'immigrants construit à Saskatoon a coûté $1,400, et que celui de Strathcona a coûté $1,500. Je présume que tous ces édifices ont été construits dans le but de faire face à l'immigration toujours croissante. Puisqu'on a érigé ces édifices, c'est donc qu'on a songé à l'avenir. Je reconnais avec mes honorables ami qu'il convient de fournir aux immigrants tous les aménagements qui assurent leur confort, afin qu'ils puissent débuter dans leur nouveau genre de vie le plus heureusement possible. Il est essentiel que la première impression produite sur les immigrants soit favorable et que ces gens s'aperçoivent que le pays et le gouvernement ne sont pas indifférents à leurs besoins, qu'ils sont plutôt disposés à les accueillir à bras ouverts et à leur accorder les meilleurs traitements. Telle est la tâche qui s'impose, et c'est celle que gouvernement va s'efforcer d'accomplir.

A venir jusqu'à l'heure de la séance, j'ignorais que mon honorable ami eût l'intention de soulever cette question ; il a bien eu l'obligeance de m'en prévenir quelques instants avant de commencer son discours, mais cela ne m'a pas donné le temps de faire au ministère de l'Intérieur la moindre recherche au sujet des mesures que l'on est actuellement à prendre afin que le service d'immigration se fasse comme il convient. Je vais me faire un devoir de me renseigner immédiatement sur ces matières ; de plus, je vais faire tout en mon pouvoir pour que l'on donne aux immigrants tous les soins voulus. Je suis persuadé que le parlement n'hésitera pas à mettre à notre disposition tous les moyens nécessaires pour faire face aux exigences—et ces exigences sont plus grandes que nous ne nous y attendions. En effet, j'ai lu dans les journaux d'hier que pas moins de 8,000 immigrants sont arrivés à Winnipeg dans le cours de la semaine dernière. Est-ce bien exact ?

M. McCREARY : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est un chiffre considérable ; cela représente plus de mille immigrants par jour. Il va sans dire que tous ces gens-là ne resteront pas à Winnipeg ; on cherche à les répartir un peu partout. Ils arrivent ici avec l'intention plus ou moins arrêtée de s'établir en tel ou tel endroit. Aussitôt débarqués, ils prennent quelques heures de repos et partent en chemin de fer pour l'ouest. Il en est qui descendent le long de la route à certains endroits où ils s'établissent ; mais la plupart se rendent jusque dans les prairies. Comme l'a dit l'honorable député de Macdonald, le plus grand nombre ne font que passer à Winnipeg, leur but étant de s'établir dans les prairies. Par conséquent, on n'a besoin à Winnipeg que des accommodations suffisantes pour faire face aux exigences du moment. Les compagnies de chemins de fer n'ont peut-être pas été capables de transporter aussi promptement qu'il l'aurait fallu les flots de population qui nous arrivaient, et il en est résulté un encombrement momentané à Winnipeg et à certains autres endroits. Cela s'explique naturellement par la grande affluence d'immigrants. Sans vouloir échapper à la critique, le gouvernement espère donc que l'opposition et le public jugeront honnêtement la situation et ne mettront pas d'entraves au mouvement en exagérant ce qui se passe. On nous dit que, en arrivant à Winnipeg, nombre d'immigrants n'ont pu se trouver de lits et ont été obligés de coucher par terre ; on dit aussi que l'hôpital n'est pas en état de répondre aux besoins. Il y a certaines choses à regretter. Sans vouloir comparer les difficultés d'autrefois à celles d'aujourd'hui, ni faire voir que le sort de ces immigrants est plus doux que ne le fut celui de nos ancêtres, je tiens cependant à faire observer qu'il est impossible que l'immigration en masse s'opère sans inconvénients.

Sir WILLIAM MULOCK.

Je ne parle pas ainsi pour justifier tout ce qui se passe, mais plutôt pour expliquer ces incidents plus ou moins inséparables de la migration des peuples. En tous cas, nous devons faire ce qu'il faut pour éviter toute récrimination et assurer à ces gens un abri et un confort suffisants, et pour leur rendre assez facile l'accès de leurs établissements. C'est aussi ce que le gouvernement va s'efforcer de faire, j'en donne ma parole à la Chambre.

M. JABEL ROBINSON : M. l'Orateur, je crains que le directeur général des Postes n'ait trop de besogne sur les bras. Il est chargé de diriger les affaires du ministère de l'Agriculture——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non pas.

M. ROBINSON : Et plusieurs autres ministères. Il a trop à faire. Cependant, je le prierai d'envoyer dans la province d'Ontario quelques-uns de ces immigrants qui nous arrivent en si grand nombre. Là, les cultivateurs n'ont pas assez de garçons de ferme pour les aider à faire leurs trvaux. Le flot de l'immigration paraît se diriger entièrement vers le Nord-Ouest. Certains députés prétendent que la ville de Winnipeg ne retirera aucun profit des gens qui vont au Nord-Ouest ; je crois, au contraire, que chacun de ceux qui vont là fera quelque bien à Winnipeg. Cette ville ne devrait donc mettre aucun obstacle à la construction d'édifices destinés à loger temporairement les immigrants. Mais je voudrais surtout que le ministre aidât aux cultivateurs d'Ontario à s'ssurer un certain nombre de ces immigiants, dont 50,000 ou 100,000 pourraient trouver de l'emploi comme garçons de ferme et être convenablement logés chez ces cultivateurs. Nous estimons beaucoup le Manitoba et le Nord-Ouest, mais enfin, ce ne sont pas les seules régions au monde, et nous comptons que le gouvernement fera quelque chose pour la province d'Ontario.

M. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, la situation présente comporte des détails que le gouvernement pouvait difficilement prévoir ; mais à en juger par les remarques que vient de faire l'honorable directeur général des Postes, je ne vois pas que le gouvernement ait rien fait pour prévenir l'état de choses qui règne actuellement à Winnipeg. L'honorable monsieur déclare que le gouvernement n'a peut-être pas exactement prévu le mouvement d'immigration qui devait se faire cette année. On sait que les immigrants sont arrivés en très grand nombre l'année dernière. Il y a des fonctionnaires du gouvernement à Winnipeg, et l'on devait avoir toutes les raisons de prévoir pour cette année un fort courant d'immigration américaine et européenne. Quiconque est au fait des choses de l'ouest sait très bien que des députations de cultivateurs américains ont parcouru toute cette partie-là du pays,

l'été dernier, dans le but d'y choisir des terres que l'on se proposait de coloniser ; et en tenant compte, en outre, des récoltes superbes des deux dernières années, on aurait dû prévoir une immigration très considérable. Or, d'après le directeur général des Postes, qu'a fait le gouvernement pour prévenir l'encombrement qui, selon toutes les apparences, devait se produire à Winnipeg? A-t-il fait quelque chose au moins?. A-t-il fait montre de la prévoyance qu'on apporte dans le cours ordinaire des affaires ? Voyez ce que font les habitants d'une ville quelconque à la veille de quelque événement extraordinaire, d'une grande exposition, par exemple ; ils prennent leurs mesures pour accommoder le grand nombre de visiteurs qu'ils attendent. Le gouvernement a-t-il rien fait de tel à Winnipeg? Ce n'est pas ce que le discours du directeur général des Postes donne à penser. Il me semble que le gouvernement eût pu facilement prévoir l'encombrement formidable qui devait se produire à Winnipeg, et, par l'entremise de ses fonctionnaires, prendre des mesures grâces auxquelles les gens ne se seraient pas trouvés dans la nécessité de coucher aux postes de police, dans les gares de chemins de fer et même à la belle étoile, à une époque de l'année où, suivant l'honorable député de Selkirk, la température est très rigoureuse et où ces malheureux ont dû endurer de grandes souffrances. Les premières impressions que reçoivent tous ces immigrants à leur arrivée dans le pays ont une très grande importance. En écrivant à leurs compatriotes, en leur faisant le récit des désagréments, des inconvénients et des souffrances qu'ils ont endurés, ces gens pourraient entraver sérieusement l'œuvre des agents d'immigration et affaiblir dans une grande mesure la bonne opinion qu'on aurait pu se former de l'avenir de cette région à la suite des splendides récoltes des deux ou trois dernières années.

Il est un point sur lequel je suis entièrement d'accord avec l'honorable directeur général des Postes ; c'est qu'il est du devoir du gouvernement de remédier à cet état de choses ; et c'est ce qu'on aurait dû faire avant aujourd'hui. Mon honorable ami s'est complu à signaler les fautes des compagnies et des gens qui ne relèvent pas de son autorité ; je lui dirai, à mon tour, que le gouvernement est responsable, dans une grande mesure, du présent état de choses. Bien qu'il soit vrai, comme l'a dit mon honorable ami, que les difficultés que rencontrent ces immigrants ne soient pas aussi sérieuses que celles avec lesquelles les premiers colons se trouvèrent aux prises il y a une centaine d'années, cela ne constitue cependant pas un argument bien solide. Il importe de comparer les conditions que nous faisons aujourd'hui aux immigrants non pas à celles qui leur étaient faites il y a un siècle, mais à celles que leur font les Etats-Unis, eux qui nous font la plus redoutable concurrence.

Je me réjouis de ce que cette question ait été signalée à l'attention de la Chambre. A l'heure qu'il est, nous avons une occasion superbe de peupler le Nord-Ouest de colons appartenant à la meilleure classe, et il serait infiniment regrettable, pour l'est aussi bien que pour l'ouest du pays, qu'il survînt quelque incident susceptible d'arrêter temporairement le courant d'immigration qui se dirige actuellement vers l'ouest.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Margaree, N.-E.—Améliorations, $800.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce pour parachever les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Je vois dans le rapport de l'auditeur général, page V-211, qu'on a construit un autre quai à l'Ile Margaree. Les deux se touchent-ils?

M. McLENNAN : Ce sont deux quais différents que sépare une distance de douze milles.

Anse de Météghan—Réparations au brise-lames, $2,300.

M. BORDEN : Quel montant s'attend-on de dépenser?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinq mille trois cents dollars.

M. BORDEN : Ces travaux s'exécuteront-ils à la journée ou à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi pas à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce qu'il s'agit de réparations générales qu'il vaut mieux faire faire à la journée.

M. COCHRANE : Comment achète-t-on les matériaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le piqueur des travaux qui les achète sous la surveillance de l'ingénieur.

M. LENNOX : Où est l'ingénieur surveillant?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Vous avez constamment un directeur et un piqueur des travaux; quelle est l'occupation véritable du directeur

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il achète les matériaux et dirige les travaux d'une manière générale.

M. BORDEN (Halifax) : Les comptes publics lui attribuent cent-cinquante-neuf jours et cent-vingt-deux au piqueur. Il n'a pas dû falloir cent-cinquante-neuf jours au directeur pour acheter les matériaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je l'ai dit hier, le directeur achetait les matériaux, surveillait tous les travaux, faisait le pointage, etc.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce une nouvelle méthode?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est la méthode qu'on a toujours suivie depuis que notre ingénieur actuel est entré en fonctions. C'est ce que me dit l'ingénieur en chef.

M. BORDEN (Halifax) : L'ingénieur en chef dit-il qu'il est nécessaire d'avoir à la fois un directeur et un piqueur? A un profane, il semblerait qu'on n'aurait pas besoin des deux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef estime qu'il est nécessaire qu'un homme du métier surveille constamment les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Et que fait le directeur pendant tout ce temps?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'occupe du pointage et de l'achat des matériaux. Le pointage, la direction et la surveillance générale des travaux, l'achat des matériaux, tout cela doit le tenir suffisamment occupé, d'autant plus que, dans ces travaux de réparation, on a besoin de matériaux de sortes bien diverses. Il rend compte de son travail à l'ingénieur surveillant, qui le tient responsable de l'état général des travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que c'est le piqueur, l'homme du métier, que l'on devrait tenir responsable de la conduite des travaux. Ainsi, après avoir acheté les matériaux, le piqueur n'a plus qu'à allumer sa pipe ou à se livrer à quelque autre agréable distraction. Il est bien possible qu'il ait autre chose à faire, mais le ministre paraît aussi embarrassé pour nous le dire que nous le sommes pour le deviner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Raillerie à part, celui qui dirige les travaux est un homme d'expérience; c'est vraisemblablement un charpentier. Il ne saurait laisser là son travail pour s'occuper en même temps de la surveillance des ouvriers, de l'achat des matériaux nécessaires pour faire ces réparations et du pointage. Si l'ingénieur était sur les lieux, il pourrait naturellement faire cela; mais celui qui dirige les travaux pourrait assez difficilement agir en même temps en qualité de pointeur, à moins qu'il ne possédât les qualités voulues, et même dans ce cas, les travaux languiraient lorsqu'il lui faudrait s'absenter pour aller acheter les matériaux. Je n'ai pas l'expérience de ces choses-là, mais l'ingénieur en chef me dit que depuis des années c'est ainsi que le ministère dirige les travaux de ce genre. Je me ferai un plaisir d'étudier la question. Si ces deux employés ne sont pas nécessaires, je ne vois pas pourquoi nous n'en congédierions pas un.

M. INGRAM : Quel est le représentant de la division électorale où l'on exécute ces travaux? Je crains que cet honorable gentleman ne soit allé prendre des leçons dans la province d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que c'est le chef de l'opposition.

M. INGRAM : Ah! non. Rétractez-vous!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande pardon à l'honorable député; ces travaux se font dans le comté de l'honorable chef de l'opposition. Si cet honorable gentleman est allé prendre des leçons dans la province d'Ontario, j'espère qu'elles lui ont profité.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas à quoi l'honorable ministre fait allusion ; depuis dix minutes ou un quart d'heure je parle de Meteghan.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item est adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Non ; M. l'Orateur, vous avez prononcé le mot " adopté " juste au moment où je me levais. C'est votre devoir d'agir ainsi chaque fois qu'il s'écoule un intervalle de cinq secondes. Mais je citais le rapport de l'auditeur général concernant Meteghan et c'est cet item que je discutais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors, il y a un malentendu. Dans ce cas je répondrai à l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) que ces travaux se trouvent dans le comté de Digby.

M. INGRAM : Le crédit de $3,000 de l'an dernier et celui de cette année forment une somme totale de $5,300. D'après la rapport de l'auditeur général, il y a un conducteur des travaux, 157 jours à $2.50 par jour, et trois contremaîtres à $217.53 ; $1,437, pour les ouvriers. On ne prétendra pas qu'il faille un conducteur et trois contremaîtres pour un travail de cette nature.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est probable que notre ingénieur à Halifax a accordé à quelques employés 10, 15 ou 25 cents de plus par jour, en faisant ainsi des contremaîtres. Mais si après examen nous constatons que certains employés sont payés pour des services qu'ils n'ont pas rendus, c'est une honne chose de nommer quelqu'un pour surveiller les travaux. Dans le cas actuel, cependant, je n'ai pas le moindre doute qu'il s'agit d'ouvriers ordinaires qu'on appelait contremaître, amis qui ont consciensieusement fait une bonne journée de travail pour chaque journée de salaire qu'ils ont reçu.

M. INGRAM : Mais au delà de $2,000 ont été payés à des contre-maîtres et à des ou-

vriers, pour un ouvrage de $5,000. L'honorable ministre prétend-il excuser cela ?

M. COPP : Il n'y a jamais eu trois contremaîtres sur ces travaux. Le représentant du comté n'a rien à voir dans la fixation du salaire de ces ouvriers. C'est l'ingénieur qui choisit les ouvriers et fixe les salaires. Le représentant du comté n'a rien à y voir. Je ne suis jamais intervenu auprès de l'ingénieur. A Meteghan, il n'y a qu'un contremaître. M. Robichaud. Il y a aussi un M. Deveau qui reçoit un salaire un peu plus élevé et qu'on appelle le contremaître des ouvriers qui travaillent avec lui. L'honorable député (M. Ingram) se trompe quand il parle de trois contremaîtres.

M. INGRAM : Si l'honorable député veut consulter la page V—213 du rapport de l'auditeur général, il y verra les chiffres. Si quelqu'un se trompe ce n'est pas moi, mais le rapport.

M. BORDEN (Halifax) : Il est probable qu'un contremaître était employé quand l'autre était absent.

M. COPP : En effet. Il y en a eu deux. Le premier est parti et un autre l'a remplacé.

M. INGRAM : Ces travaux sont-ils dans le comté de l'honorable député (M. Copp) ?

M. COPP : Oui. Ces travaux sont commencés depuis quatre ou cinq ans. Il s'agit d'un brise-lames de très grandes dimensions. Celui qu'il y avait auparavant a été détruit pendant une tempête.

M. INGRAM : L'honorable député sait-il quand il sera terminé ?

M. COPP : L'an prochain, je crois ; $3,000 suffiront probablement pour le terminer, c'est-à-dire, $3,000 en plus du crédit de cette année.

M. INGRAM : Pourquoi ne demande-t-on pas cette année toute la somme nécessaire ?

M. COPP : Parce qu'on ne peut pas tout l'employer cette année. Il n'est pas possible de dépenser plus $3,500 ou $4,000 dans un an sur un travail de cette nature. On n'emploie qu'un certain nombre d'ouvriers à la fois.

M. LENNOX : Au sujet des contremaîtres on a expliqué que s'il y en a eu plusieurs, c'est qu'ils ont été employés en différents temps, mais il y a un autre point qui n'a pas été expliqué : A la page V—213, du rapport de l'auditeur général, on voit que $3,199.93 ont été dépensés pour ces travaux. Sur cette somme on a payé $610 pour la surveillance, en outre de ce qui a été payé à l'ingénieur. Considère-t-on que c'est une juste proposition, par rapport au prix de l'entreprise, au coût des matériaux et de la main-d'œuvre? Cela ne démontre-t-il pas que les travaux exécutés à la journée sous la surveillance des fonctionnaires du gouvernement coûtent plus cher que si on se conformait à la loi et demandait des soumissions? Ce n'est pas la première fois que j'entends ces explications au sujet de réparations. Dans le cas actuel les faits sont peut-être tels qu'on les rapporte, mais je ne suis pas du tout convaincu qu'il est impossible de donner ces sortes de travaux à l'entreprise. Les cas de ce genre deviennent de plus en plus nombreux et quelle qu'ait pu être la conduite du gouvernement, par le passé, il serait temps de se demander s'il ne vaudrait pas mieux se conformer à l'esprit et à la lettre du statut et de demander des soumissions.

M. INGRAM : L'honorable député peut-il nous dire combien d'ouvriers sont employés à ces travaux?

M. COPP : De vingt à vingt-cinq à la fois, je crois.

M. INGRAM : Combien de temps sont-ils employés constamment?

M. COPP : Ils commencent à travailler aussitôt que possible, à l'été après que le crédit est voté et continuent jusqu'à Noël, environ, ou jusqu'aux froids. Il n'y a pas vingt-cinq hommes employés tous les jours.

M. BELL : En comparant les frais de surveillance et les gages, au coût des matériaux employés, on constate que la proportion est très élevée. Les matériaux pour ce brise-lames coûtent $1,152.90 et la surveillance de la main-d'œuvre $2,047.03. Comme il s'agit de travaux grossiers et de matériaux de qualité inférieure, il est étonnant qu'il faille dépenser $1.50 pour utiliser pour $1 de matériaux. Il y a quelque chose qui ne va pas.

M. COPP : Il a fallu démolir l'ancien brise-lames avant de le reconstruire. Dans certains cas, il faut creuser de sept à huit pieds dans la vase pour asseoir les fondations. Les travaux de démolition coûtent quelquefois plus cher que la reconstruction. C'est pour cette raison que le prix de la main-d'œuvre est plus élevé que celui des matériaux employés.

M. INGRAM : Quelle est la longueur de ce brise-lames?

M. COPP : De 1,200 à 1,400 pieds. Je crois qu'on n'en démolitque 8 pieds à la fois. Le courant est très fort à cet endroit, et on ne démolit qu'un bout du quai à la fois et on le reconstruit aussitôt, car autrement tous les travaux seraient emportés.

Necum Teuch—Quai, $3,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non; ils sont faits à la journée.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi viole-t-on le statut?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas que ce soit une violation du statut.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre ne sait-il pas qu'il y a une loi qui exige que des soumissions soient demandées pour tous les travaux coûtant $5,000 et plus? Il doit y avoir aussi un arrêté du Conseil à ce même effet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député qui devrait pourtant bien connaître la loi, ne la cite pas exactement. Lorsque ces travaux ont été commencés, un arrêté du Conseil existait concernant l'emploi de sommes au-dessous de $5,000.

L'honorable M. HAGGART : J'ai compris que l'honorable ministre demandait $5,000 pour cette année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $3,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le coût total est de $5,000. On paraît avoir donné une nouvelle interprétation au statut. L'honorable ministre pourrait peut-être nous l'expliquer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après ce que je comprends, il y a dans la loi une disposition qui dit que si les fonctionnaires du département sont d'avis qu'un ouvrage peut être exécuté plus avantageusement à la journée, qu'à l'entreprise, on peut le faire à la journée. L'arrêté du Conseil dont je parle, date, je crois, de 18 à 20 ans, mais il y a quelques mois, le ministère de la Justice l'a déclarée "ultra vires", de sorte que nous ne nous en autorisons plus. Si l'on considère qu'il est de l'intérêt public de prendre certaines dispositions pour l'emploi de petites sommes, il faudra modifier la loi. Il y a dans le statut une disposition autorisant les spécialistes du département à faire exécuter des travaux considérables à la journée, si cela est dans l'intérêt du pays.

L'honorable M. HAGGART Il n'y a rien de tel dans le statut. Il y est dit que dans certains cas exceptionnels, comme si, par exemple, les parois d'un canal se rompaient, et qu'il serait impossible de donner les travaux de réparation à l'entreprise, on peut les faire exécuter à la journée. Dans la surveillance du département et dans ce cas, le ministre est obligé de s'y faire autoriser par un arrêté du Conseil. Mais le statut et l'arrêté du Conseil s'appliquent à tous les travaux coûtant $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est un homme pratique et personne ne connaît mieux que lui l'impossibilité de demander des soumissions pour faire réparer au prix de $3,000 un quai de 1,500 pieds de long, qu'il faut d'abord démolir pour constater quel travail il y aura à faire. Il est impossible de donner ces travaux à l'entreprise.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi l'honorable ministre raisonne-t-il contrairement à la loi ? Le parlement dans sa sagesse a passé une loi décrétant que toute somme au-dessus d'un certain chiffre sera employée d'une certaine manière. Il faut se conformer à cette loi tant qu'elle ne sera pas modifiée.

M. COCHRANE : Il vaudrait mieux faire élucider ce point par le ministre de la Justice que de continuer à dépenser les deniers publics sans savoir où nous allons. Quand les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition, il était généralement entendu que toute entreprise devant coûter plus de $5,000 devait être accordée au plus bas soumissionnaire. Aujourd'hui qu'ils sont au pouvoir, ils paraissent avoir des doutes. Ce doute, s'il existe, devrait être éclairci au plus tôt. A mon sens, il est absurde de prétendre qu'on ne puisse pas se procurer des matériaux par soumissions. Voici un homme qui parcourt le pays à une époque de l'année où il est tout à fait impossible de se procurer le bois et les matériaux nécessaires à la réparation d'un quai, aux prix auxquels on pourrait se les procurer si le travail avait été donné à l'entreprise et si le bois avait été acheté en temps opportun. C'est ce que ferait un homme d'affaires dans la partie du pays que j'habite. Au lieu de cela, voici un homme qui parcourt le pays pour acheter du bois à un moment de l'année où il devrait être rendu sur les lieux et où les travaux devraient être commencés. S'il faut absolument demander des soumissions, l'ingénieur doit savoir à peu près au juste la quantité de bois qu'il lui faut, et s'il en manquait un peu, il serait facile de se le procurer.

Pour ma part, je suis convaincu que c'est un mauvais principe d'envoyer un homme acheter du bois quand on pourrait l'avoir par soumission et rendu sur les lieux. Pourquoi les ministres ont-ils modifié leur manière de voir ? Je vois l'honorable ministre du Commerce paisiblement assis à son fauteuil, et qui ne dit mot. Cependant, quand il était dans l'opposition il ne se gênait pas de tonner contre la manière dont les deniers publics étaient dépensés, sans soumissions. Les temps sont changés ! Aujourd'hui, il assiste, impassible, à la violation de la loi. Il ne lève plus les bras au ciel, il ne lance plus ses farouches imprécations d'autrefois, il trouve que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, et cependant lui et ses amis commettent les mêmes crimes que les conservateurs commettaient autrefois.

Neil's Harbour—Brise-lames, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est dans le comté de Victoria. Le coût total de ce brise-lames est de $18,000 et ce dernier crédit suffira pour terminer les travaux. Il s'agit d'une construction nouvelle et elle a été donnée à l'entreprise.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Les entrepreneurs sont MM. Heney et Smith, d'Ottawa.

M. BLAIN : Je vois que l'an dernier le parlement a voté $14,000 pour ce port. A cette époque le ministre des Travaux publics nous a dit que les travaux avaient été concédés à l'entreprise pour la somme de $14,000. Pourquoi ce nouveau crédit de $4,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il doit y avoir une erreur, car le contrat a été signé pour $16,600 le 29 novembre 1901. Il y a peut-être une faute d'impression dans les Débats.

M. INGRAM : L'honorable député de Victoria pourra peut-être nous donner quelques explications concernant ces travaux.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Neil's Harbour est un des postes de pêche les plus importants de mon comté. Il y vient un grand nombre de pêcheurs de Terre-Neuve, qui amènent avec eux des bateaux plus grands que ceux dont se servaient généralement nos propres pêcheurs. Il faut aller en pleine mer pour pêcher la morue. En cas de mauvais temps, ces pêcheurs étaient obligés de jeter tout leur lest et de mettre tous leurs hommes à l'eau pour tirer le bateau sur la rive et le mettre à l'abri.

Ce brise-lames n'est pas encore terminé. J'ai beaucoup murmuré parce qu'on n'a pas obligé les entrepreneurs à le terminer dans le temps spécifié, mais quand il le sera, il sera d'un immense avantage pour les pêcheurs de cette partie du pays. Ils mettront leurs bateaux à l'ancre, à l'intérieur de ce brise-lames, en toutes saisons, et ils y seront aussi en sûreté que s'ils étaient dans la rivière Ottawa.

Je puis ajouter qu'à part deux ou trois exceptions dans lesquelles il s'agissait de réparations, j'ai toujours insisté pour que les travaux exécutés dans mon comté fussent donnés à l'entreprise. C'est un grand embarras de moins pour moi et je crois qu'en définitive c'est préférable pour tout le monde.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il nous dire à quelle date le contrat a été signé et pour quel prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 29 novembre 1901, pour la somme de $16,600.

M. BLAIN : Cela nous donne une idée de la manière dont l'argent est employé. L'an dernier, le ministre a demandé à la Chambre, $14,000. Il paraîtrait qu'à ce moment, l'entreprise était déjà donnée et qu'elle devait coûter $16,600. C'est du moins ce qu'on vient de nous expliquer. La politique du gouvernement semble être qu'après avoir concédé une entreprise pour $16,600 il ne demandera que $14,000 au parlement, et ce dernier supposera, naturellement, que ce crédit couvre le coût total des travaux ; le gouvernement sait, cependant, qu'il lui faudra encore $2,600 de plus. Ce n'est pas une méthode bien recommandable et elle explique la nécessité de tous ces crédits supplémentaires. Nous avons voté $14,000 l'an dernier et maintenant, le gouvernement nous demande encore $4,000, quand il savait, depuis longtemps, ce que ce travail devait coûter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cete méthode n'a pas été adoptée par le gouvernement, et elle ne le sera pas non plus. Il est impossible qu'en demandant un crédit de $14,000 le ministre ait expliqué que c'était tout ce qu'il pensait dépenser durant cet exercice. Il n'y a pas de raison pour que toutes les explications n'aient pas été données à ce moment-là, puisque le contrat était signé.

L'honorable M. HAGGART: Réglons cette affaire, concernant l'interprétation du statut quant au droit du ministre des Trayaux publics de faire faire des travaux à la journée :

Le ministre demandera des soumissions, par annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux, sauf dans les cas d'urgence——

Comme dans le cas d'un canal qui se romprait.

—lorsque des délais seraient préjudiciables aux intérêts publics, où lorsque, d'après la nature de l'ouvrage à faire, il pourra être exécuté plus promptement et plus économiquement par les employés et serviteurs du département.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART : Cela ne comprend que le personnel déjà employé à ces travaux. Supposons que le personnel du canal Lachine soit employé tout l'hiver à faire des réparations sous prétexte que l'ouvrage peut être fait plus promptement et plus économiquement ; cela serait conforme aux dispositions du statut. Pour un ouvrage coûtant plus de $5,000, vous n'avez pas le droit d'employer des ouvriers en dehors du département, ni d'engager des hommes pour le faire. Ce serait une violation du statut.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Où l'honorable député trouve-t-il cette restriction de $5,000 ?

L'honorable M. HAGGART : Le chiffre est mentionné quelque part dans le statut.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Ou dans l'arrêté du conseil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Celui qui a été passé illégalement.

L'honorable M. HAGGART : Ce statut s'applique à tous les travaux. Il n'y a pas de restriction ; mais il existe un arrêté du Conseil, et je suppose que nos honorables

amis, maintenant qu'ils sont à la tête des affaires, en sont venus à la conclusion qu'il est " ultra vires " et qu'il ne lie aucunement le gouvernement. Quoi qu'il en soit, l'article que j'ai cité s'applique à tous les travaux et ne fait aucune restriction. Cette restriction de $5,000 se trouve probablement dans l'arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose que tous ceux qui ont écouté la lecture de l'article que l'honorable député vient de citer admettront que j'ai donné une interprétation passablement exacte de la loi. Je maintiens que cette interprétation est la bonne et que pour des travaux de la nature de ceux dont il vient d'être question, le seul moyen pratique et raisonnable est de les faire faire à la journée.

L'honorable M. HAGGART : Il ne s'agit pas de cela ; nous discutons l'interprétation du statut.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député l'interprète d'une manière et d'autres différemment.

L'honorable M. HAGGART : J'aimerais à savoir qui, à part l'honorable ministre des Travaux publics, pense comme lui. L'honorable ministre de la Justice est-il de cet avis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre de la Justice pense comme moi. Je ferai remarquer à mon honorable ami que quand on ne s'accorde pas sur l'interprétation d'un statut il faut s'en rapporter à la décision du plus haut tribunal du pays ; c'est ce que fait l'auditeur général, et nous nous conformons à sa décision. Si l'auditeur général en vient à la conclusion que mon honorable ami a raison, il nous faudra modifier la loi.

M. LENNOX : Si l'honorable ministre des Travaux publics considère le nombre de fois que le bureau du trésor met de côté les décisions de l'auditeur général il verra que ce dernier n'interprète pas le statut de la même manière que le ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'auditeur général se basait sur un arrêté du Conseil *ultra vires*.

New-Campbellton—Quai de ballast, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de faire revivre un crédit déjà voté. La compagnie de charbon possède à cet endroit un quai qui a grandement besoin de réparations et on a demandé au gouvernement de les faire. Le département refusa de faire des dépenses sur une propriété n'appartenant pas à la Couronne, et comme cette question n'était pas réglée, le crédit n'a pas été employé. Maintenant, le gérant de la compagnie consent à transférer le quai à l'Etat, si nous voulons nous charger de son entretien.

M. BORDEN (Halifax) : Quel sera le coût total des travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef estime que pour remettre ce vieux quai en bon ordre, il faudra $11,500.

M. BORDEN (Halifax) : Quel besoin a-t-on de cet ouvrage?

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Il se fait un grand trafic de charbon à cet endroit et les navires qui y viennent avaient l'habitude de jeter leur lest là où il pouvait détériorer le port. Ce quai, non seulement donnera un plus fort tirant d'eau, mais il fournira aussi un abri et permettra aux navires de décharger leur lest sur la jetée. Un ouvrage de ce genre a été construit il y a un an ou deux à Sydney-nord.

M. BORDEN (Halifax) : C'est un moyen coûteux d'empêcher les navires de jeter leur lest dans le port. Presque partout les navires qui veulent jeter du lest sont soumis aux règlements des ports où ils se trouvent et sont punis s'ils les violent. Ce quai est-il réellement nécessaire pour offrir un abri?

L'honorable M. ROSS (Victoria) : En règle générale, le port est assez sûr, mais quand le vent souffle du sud-est ou du sud, ce quai protégera les petits navires qui se trouveront à l'intérieur.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il des charbonnages près de là?

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Il y a des charbonnages en pleine exploitation, qui expédient du charbon depuis des années et des années.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux se font-ils à la journée ou à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a rien de fait encore, mais ils seront donnés à l'entreprise.

New-Harbour—Brise-lames, réparations, protection des talus, etc., $1,500.

M. BENNETT : On ne peut pas s'attendre à ce que le ministre surveille personnellement les travaux d'un ministère aussi important que celui des Travaux publics, mais d'après le rapport de l'auditeur général, voici un cas qui dépasse en gaspillage tout ce que pourrait imaginer le gouvernement d'Ontario. L'auditeur général nous apprend que $3,700 ont été dépensés et qu'on a payé $368 pour surveiller $1,200 de main-d'œuvre. Il y avait environ une douzaine d'employés sur ces travaux. Nous avons d'abord eu M. Patterson à $3 par jour pendant 47 jours, et comme si ce n'était pas suffisant, un nommé Gilles a été nommé pour l'aider à surveiller. On pourrait croire que c'était assez de deux pour surveiller ces douze ouvriers, mais le département jugea bon d'en nommer un troisième et un nommé Sangster a été employé comme teneur de livre. Ce n'est pas encore tout: il y avait quelques matériaux à acheter et ce soin a été confié à un nommé Kirk.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut bien examiner les comptes, il verra que ces surveillants n'ont pas tous été employés en même temps.

M. BENNETT : Le rapport de l'auditeur général dit que M. Patterson est un contremaître et que M. Gilles est un sous-contremaître, pour qu'il n'y ait pas conflit d'autorité entre eux. L'un a été payé pendant 47 jours et l'autre pendant 44 jours. M. Sangster a aussi été employés 44 jours, de sorte que tous trois semblent avoir travaillé en même temps. Tout paraît s'être passé d'une façon qui aurait fait honneur à la clique de Tammany. Un contremaître, un sous-contre-maître et un teneur de livre pour douze hommes, et comme si ces trois surveillants n'avaient pas le temps d'acheter les matériaux, on donne une commission de 5 pour 100 à M. Kirk, pour faire ces achats. Dans quel comté cela se passe-t-il ? Qui représente ce comté ? Quel est le Jacques l'Eventreur au le Dick Turpin qui se permet de pareilles incursions dans le trésor public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'est pas juste dans sa critique. J'admets que ces détails tels que présentés dans le rapport de l'auditeur général sont quelque peu difficiles à expliquer. S'il existait dans la conduite de ces travaux un état de choses comme celui que l'honorable député vient de décrire, il serait grandement temps d'opérer des changements dans le personnel de ce département, mais je suis convaincu qu'il y a ici une erreur. Ces travaux se trouvent dans le comté de Guysborough.

Quelques VOIX : Oh !

M. INGRAM : Le seul député qui ait parlé en faveur de ce crédit l'an dernier, c'est l'honorable député de Guysborough. Il est intéressant de rappeler ce que le ministre des Travaux publics a dit, en cette occasion :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux ans, nous étions quelque peu incertains quant à cet endroit. J'avoue que nous avons eu de la difficulté, ce soir là, à indiquer l'endroit exact où se trouve New-Harbour. Le littoral de la Nouvelle-Ecosse est très étendu et mes collègues et moi avons eu quelques difficultés à trouver l'endroit, mais, ce fut chose facile, une fois que l'argent eut été voté et dépensé.

M. BENNETT : On devrait nous donner des explications à ce sujet. D'après le rapport de l'auditeur général il ne semble y avoir aucun doute que les deux contremaîtres et le teneur de livre ont été employés en même temps, et presque pendant le même nombre de jours. Nous avons ici une dépense de $7 par jour en salaires pour surveiller une dépense de $20 par jour. On aurait pu utiliser les services d'un de ces trois surveillants pour aller acheter pour $1.80 de seaux galvanisés ou cinq barils de clous ; cependant le gouvernement a employé un nommé Kirk pour faire ces achats insignifiants. J'espère que le ministre va surveiller de près le comté de Guysborough, cette année. Il y a deux ans, il y avait des travaux à faire dans ce comté et on n'a pu trouver l'endroit exact où ils étaient situés, et maintenant nous constatons qu'il y avait sur ces travaux presque autant de surveillants que d'ouvriers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député verra qu'un bon charpentier qui était employé à $2 par jour, était désigné sous le nom de sous-contremaître.

M. INGRAM: Est-ce la règle de payer 5 pour 100 sur ces achats ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'accordons pas de commission.

M. INGRAM : L'honorable ministre peut voir, à la page 214 du rapport de l'auditeur général que des commissions ont été payées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette commission n'aurait rien d'exagérée si cet homme a été chargé d'acheter des matériaux pour le département et les a livrés au prix coûtant. Mais ce n'est certainement pas la règle du département.

M. BENNETT : Il ne s'agit pas du tout de cela. Je suppose que les prix qui ont été payés sont raisonnables. Je ne connais pas M. Kirk ; mais ses achats vont depuis les seaux et le ciment jusqu'au bois, de sorte que s'il vend tous ces articles il doit faire de grandes affaires. Les probabilités sont plutôt qu'il achetait ces articles et recevait une commission de 5 pour 100 sur le prix qu'il payait.

M. FRASER : Je vais expliquer l'affaire. M. Kirk habite le comté d'Antigonish, à environ 60 milles de l'endroit où les matériaux devaient être livrés, et la livraison à cet endroit, sur le littoral, était assez difficile. Je suppose que le département a chargé cet homme de lui procurer les matériaux dont il avait besoin et qu'il lui a accordé une commission de 5 pour 100 pour les livrer à New-Harbour.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois plutôt que certains articles ont été achetés de M. Kirk, et que ce dernier a acheté ceux qu'il n'avait pas en magasin et qu'on lui a accordé une commission de 5 pour 100 sur ces articles. L'honorable député a raison quand il dit qu'Antigonish est à une distance assez considérable de cet endroit.

Ogden's Pond—Pour achever les travaux de protection de la passe, $650.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit suffira-t-il pour terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Petit de Grat—Reconstruction, travaux de protection et dragage, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Cette somme suffira-t-elle pour terminer les travaux et les a-t-on donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous venons de demander des soumissions pour ces travaux, qui seront donnés à l'entreprise. Le coût total est estimé à $6,600.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il de rendre le pont plus sûr et mieux abrité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de creuser un nouveau chenal protégé par une jetée. C'est un port de refuge pour les bateaux de pêche.

Poirierville—Quai, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont donnés à l'entreprise et pour la somme de $4,388. Ce dernier crédit suffira pour terminer l'ouvrage. Il s'agit de donner un port sûr dans un district très peuplé.

Port-George—Brise-lames, $3,500.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il d'une construction nouvelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; ce crédit est destiné à prolonger le quai et le brise-lames. Les travaux se font à la journée.

Port-Hastings—Quai, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme a déjà été votée. L'emplacement n'est pas encore acheté, mais des négociations sont engagées. Les travaux seront donnés à l'entreprise.

Port-Hawkesbury—Quai, $8,200.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à savoir de l'honorable ministre pour quelle raison le gouvernement entreprend de construire ces deux derniers quas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce port reste ouvert beaucoup plus longtemps que tous les autres sur ce point de la côte du Cap-Breton. Il est fréquenté par 79 navires plus ou moins, d'un tonnage moyen de 80, chacun.

M. BORDEN (Halifax) : N'y a-t-il pas des quais privés à ces deux endroits ?

M. McLENNAN : Il n'y a pas de quais privés à Port-Hastings. Ce port est le seul, le long de la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, où les steamers peuvent se procurer de la houille en toutes saisons. Le steamer "Bruce", qui fait le service entre Terre-Neuve et Sydney, a même été obligé de passer à l'est du Cap-Breton, laissant de côté Sydney et Louisbourg, pour se rendre à Port-Hastings prendre de la houille à la tête de ligne du chemin de fer d'Inverness. Le public s'attend de trouver dans un port comme celui-là les facilités nécessaires. Il n'y avait à cet endroit qu'un vieux quai construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avant la Confédération. Il devint plus tard la propriété du gouvernement fédéral, mais quand la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness établit sa tête de ligne à cet endroit, elle s'empara d'une bonne partie de ce quai, et il devint d'aucune utilité pour le public. Cet état de choses nécessita le prolongement du vieux quai ou la construction d'un nouveau.

Quant à Port-Hawkesbury, c'est un port tres important, capable de recevoir un grand nombre de navires et d'où les expéditions de marchandises, tant à l'étranger que pour les besoins locaux, sont très considérables. Il existe des quais appartenant à des particuliers dans ce port, mais comme ils sont fréquentés par des navires d'un fort tonnage, tel que ceux de la ligne Plant, ces quais n'offrent pas les avantages voulus. La population de l'endroit m'a donc prié d'insister auprès du gouvernement pour lui faire comprendre la nécessité qu'il y a de construire un quai public dans ce port, lequel serait non seulement utile au public, mais aussi à cette importante compagnie de steamers dont les navires voyagent entre Halifax et Charlottetown, I.P.-E., et qui font toujours escale à Port-Hawkesbury. Je suis convaincu que les revenus que le gouvernement retirerait de ce quai seraient suffisants pour payer l'intérêt de la somme qu'il faudrait dépenser pour sa construction.

M. BLAIN : Quel serait le revenu probable de ce quai ?

M. McLENNAN : Entre $700 et $800 par année. Le gouvernement retirerait $500 de droits de quaiage de cette ligne seule.

M. BLAIN : Quel a été le revenu de l'année dernière ?

M. McLENNAN : Le quai n'est pas encore construit.

M. BLAIN : J'ai cru comprendre que le gouvernement possédait à cet endroit un quai dont une compagnie locale s'est emparé. Est-ce vrai ?

M. McLENNAN : En grande partie.

M. BLAIN : Est-ce que le gouvernement retire quelque chose de cette compagnie ?

M. McLENNAN : Le ministère des Chemins de fer et Canaux doit s'occuper de la chose.

M. BLAIN : L'a-t-il fait ? Le gouvernement a-t-il permis à une compagnie de s'emparer d'un quai sans en obtenir la permission au préalable ? Cette compagnie a-t-elle payé quelque chose au gouvernement,

quand ce montant a-t-il été payé et à combien s'élève-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas entendu dire que nous avions de réclamation contre cette compagnie. Il est possible que ce quai ait été négligé et ne fut pas d'une grande valeur.

M. BLAIN : Je comprends que le gouvernement a acheté un quai, pour lequel il a dépensé beaucoup d'argent, et au bout de quelques années il a permis à une compagnie de chemin de fer de s'en emparer pour les besoins de son trafic. C'est du moins ce que nous a dit le député d'Inverness.

Le MNISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député d'Inverness a dit que la province de la Nouvelle-Ecosse possédait un quai à cet endroit antérieurement à la confédération. Je ne lui ai pas entendu dire que le gouvernement fédéral en possédait un.

M. BLAIN : Je lui ai entendu dire que le gouvernement fédéral a acheté ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais faire faire des recherches à ce sujet, et je communiquerai tous les détails à la Chambre.

M. INGRAM : L'honorable député d'Inverness consentirait peut-être à répéter ce qu'il a dit à ce sujet.

M. McLENNAN : J'ai dit que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait construit ce quai avant la confédération, puis qu'il était passé sous la juridiction du gouvernement fédéral, et que plus tard MM. Mackenzie et Mann avaient construit leur chemin de fer sur ce quai, en rendant pour ainsi dire l'accès impossible au public.

M. INGRAM : Est-ce que ce quai est situé dans le comté que représente l'honorable député?

M. McLENNAN : Oui.

M. INGRAM : A-t-il attiré l'attention du ministère sur la conduite de cette compagnie?

M. McLENNAN : J'ai supposé que le ministère des Chemins de fer s'occuperait de la chose.

M. INGRAM : Dans ce cas l'honorable député s'est plaint au ministère?

M. McLENNAN : Je ne dis pas que j'ai porté plainte auprès d'aucun département, car je ne l'ai pas fait, mais j'ai dit que j'étais convaincu que la compagnie avait dû avoir une entente avec le ministère des Chemins de fer et Canaux à ce sujet.

M. BLAIN : Ainsi, la compagnie s'empara de cette propriété publique sans la permission du gouvernement et alors l'honorable député attira l'attention du gouvernement sur cet empiètement. Est-ce ainsi que les choses se sont passées?

M. INGRAM : L'honorable député d'Inverness nous a dit qu'il était bien convaincu que le département ferait payer à la compagnie les dommages qu'elle avait causés à ce quai, mais il n'a pas dit qu'il avait averti le département de ce qui se passait. Comment peut-il, dans ce cas, venir nous dire quelle sera la conduite du ministère à cet égard?

M. McLENNAN : Le ministère des Chemins de fer entretient un service entre Mulgrave et ce quai, et ce dernier quai constituait une des têtes de ligne de l'Intercolonial, jusqu'au moment où le chemin de fer d'Inverness et Richmond a été construit. Je suis donc bien certain que le ministère des Chemins de fer et Canaux n'a pas dû abandonner ce quai à une entreprise privée sans obtenir considération.

Sandy-Cove—Brise-lames, $13,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette entreprise est maintenant adjugée. Le montant du contrat est de $13,000 et les entrepreneurs sont Hayden et Oliver, de Digby. On estime que l'entreprise coûtera en tout $14,300.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle nécessité y a-t-il de construire ce brise-lames?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames est construit pour l'avantage des pêcheurs du district. La pêche, dans ce district, y est plus prospère que dans n'importe quel autre comté de la province, et il y a là des gens qui possèdent de nombreux navires engagés dans cette industrie. On y a construit récemment un entrepôt froid pour y conserver la bouette.

Short Beach—Brise-lames, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est situé dans le comté de Yarmouth. L'entreprise est accordée pour $8,095. Le tout devra coûter $9,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce brise-lames est fait dans le but, je suppose, de créer un abri pour les pêcheurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Ingonish-sud—Quai, $1,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est adjugée pour $2,485. L'ouvrage, une fois terminé, devra coûter $2,800.

Havre de Three Fathom—Restauration des ouvrages de protection de la grève, $1,200.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quel comté cet endroit est-il situé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que ce montant sera suffisant pour compléter les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : On le croit.

Tiverton—Brise-lames, $17,000.

M. BENNETT : Dans ce cas-ci, le gouvernement a-t-il adjugé l'entreprise au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Washabuck Centre—Quai, $5,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un nouveau quai. L'entreprise est accordée pour $5,860, et l'on croit que $6,500 seront suffisants pour compléter l'ouvrage.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette dépense est-elle nécessaire ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Ce quai est construit pour les besoins d'une nombreuse population de cultivateurs établis sur les bords des lacs du Bras-d'Or. Le steamer qui fait le service entre Whycocomagh, Baddeck et Sydney, passe trois fois par semaine en face de cet endroit. Ce quai permettra au steamer d'y faire escale, et les cultivateurs pourront en profiter pour expédier leurs produits et recevoir les marchandises dont ils peuvent avoir besoin. Il y a longtemps que ce quai leur est promis, et le hasard veut que ce soit moi qui ai réussi à faire mettre cette promesse à exécution.

Baccaro-ouest—Protection du havre des bateaux et passe, $3,500.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont des travaux destinés à venir en aide aux expéditeurs.

M. BORDEN (Halifax) : Et les travaux du chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour lui donner une profondeur de trois pieds.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle communication établit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il communique avec l'océan Atlantique.

M. BORDEN (Halifax) : Je le sais, mais que relie-t-il à l'océan ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne possède pas une connaissance assez parfaite des lieux pour pouvoir donner des explications à ce sujet et je vais être obligé d'appeler à mon aide le représentant du comté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout le long de ce littoral, il existe de petits étangs que des langues de sable séparent de la mer, en creusant un canal à travers ces bancs de sable, cela permet aux pêcheurs d'entrer leurs barques de pêche dans ces étangs, leur assurant ainsi un abri durant les tempêtes. Dans le cas actuel, il s'agit d'un village de pêcheurs situé à peu de distance de Port Latour. Tout le district est habité par des pêcheurs. Il y a quelques années, quand j'ai visité cet endroit, les jeunes gens ont attiré mon attention sur la position désavantageuse dans laquelle ils se trouvaient placés, étant exposés à chaque instant à perdre leurs barques durant les tempêtes. Une somme bien minime permettra de leur donner une protection suffisante pour leurs bateaux de pêche.

M. BORDEN (Halifax): S'est-on assuré de la profondeur de l'eau dans cet étang que l'on veut mettre en communication avec l'océan ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que les ingénieurs doivent avoir un rapport à ce sujet.

M. HACKETT : S'agit-il ici d'un ouvrage local pour la protection des bateaux de pêche de l'endroit seulement?

M. HACKETT : Pourquoi n'appliqons-nous pas le même principe à toutes les provinces maritimes et ne construisons-nous pas de ces ouvrages locaux destinés à protéger les barques des pêcheurs partout où cela est nécessaire?

Le MINISTRE DES FINANCES : Partout où il se présente un cas de cette nature——

M. HACKETT : J'ai fait valoir dans cette Chambre, d'excellentes raisons en faveur de certains endroits, et j'ai prétendu que quand le gouvernement construirait un havre pour la protection exclusive d'un certain groupe de pêcheurs dans la Nouvelle-Ecosse, il était tenu de faire la même chose dans la province de l'Ile du Prince-Edouard ou dans celle du Nouveau-Brunswick.

M. LEMIEUX : Ou de Québec.

M. HACKETT : Oui, ou de Québec ou de toute autre province. Les raisons que j'ai invoquées étaient en faveur d'étangs ou de lacs situés sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard, lesquels offriraient des abris non seulement aux pêcheurs de l'endroit, mais aussi à ceux de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick qui viennent exercer leur métier sur ces côtes. Mais je considère qu'il serait étrange de la part de ce parlement de voter des sommes d'argent dans le seul but de construire des havres d'une utilité purement locale.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets qu'il ne doit pas exister de favoritisme dans cette question. Si cette politique est bonne à un endroit, elle doit l'être également partout ailleurs. Le cas actuel n'est pas nouveau. Il s'agit d'un ouvrage comme il s'en est fait un si grand nombre dans la Nouvelle-Ecosse depuis plusieurs années, et

ces améliorations sont très utiles, quoi qu'en dise l'honorable député. On ne peut rendre de meilleurs services aux pêcheurs qui sont établis le long du littoral de l'Atlantique, qu'en leur donnant des havres pour y placer leurs navires. Si le gouvernement ne vient pas à leur aide au moyen de ces travaux, ils devront cesser l'exploitation de leur métier et abandonner la mer. L'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach), qui représente un comté habité par des pêcheurs, comprend très bien la chose, et je suis persuadé qu'il partage ma manière de voir sur ce point. Naturellement, s'il existe d'autres endroits du littoral, dans n'importe quelle province, qui se trouve dans des conditions identiques, ils peuvent s'adresser au gouvernement et ils ont droit à la même considération.

M. BENNETT : Les besoins paraissent très variés dans les provinces maritimes. Dans la Nouvelle-Ecosse, si un étang est situé près d'un océan, vite on s'empresse de demander la construction d'un canal pour le relier et en faire un havre de refuge. Dans l'Ile du Prince-Edouard, c'est tout le contraire qui a lieu, car à Cascumpec c'est une ouverture dans le grève de la baie que l'on ferme. Il y a bien un étang là aussi, mais l'océan fait rage au large, et le ministère a l'intention de fermer la brèche afin d'empêcher la mer de venir troubler la tranquilité des eaux intérieures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les deux choses peuvent être très utiles. Dans un cas, une brèche dans la grève de la baie peut causer de graves inconvénients, et on la ferme pour protéger les pêcheurs. Dans l'autre cas, il vous faut creuser un canal pour permettre aux barques des pêcheurs de chercher un abri contre la tempête. Dans les deux cas, les travaux ont leur raison d'être.

M. INGRAM : Les pêcheurs de Port-Bruce ont demandé la même faveur et elle leur a été refusée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais entendu parler de cette demande, mais elle ne peut avoir été adressée à mon ministère. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il ne doit pas y avoir de favoritisme dans ces questions. S'il existe un cas de même nature, dans n'importe quelle partie du Canada, où nous pouvons protéger nos pêcheurs et les garder au pays, ces améliorations doivent être faites dans leur intérêt. Si des dépenses de ce genre peuvent leur rendre la vie plus facile et les aider dans leur industrie, je les approuve.

M. INGRAM : Ls pêcheurs de Port-Bruce paient des permis de pêche au département, et quand ils ont demandé cette amélioration au ministère des Travaux publics, on leur a répondu : "Adressez-vous au ministère de la Marine." L'amélioration qu'ils demandent ne sera pas utile seulement aux pêcheurs.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il nous dire si l'on s'est occupé de savoir quelle était la profondeur de l'eau dans l'étang ? Le creusage de ce chenal ne peut avoir d'utilité qu'en tant que l'on s'est assuré de la profondeur de l'eau dans l'étang.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un mémoire que l'on m'a fourni dit qu'il y a une profondeur de trois pieds d'eau dans l'étang.

Le MINISTRE DES FINANCES : Trois pieds d'eau est une profondeur suffisante pour faire flotter facilement les barques de pêche.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il dire trois pieds d'eau à marée haute ou à marée basse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A marée basse.

M. BORDEN (Halifax) : Le montant ne me parait guère élevé, mais je suppose qu'il sera d'une certaine utilité.

M. KAULBACH : Je partage la manière de voir du ministre des Finances sur l'utilité des dépenses de cette nature. Il y a, principalement le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, des endroit où des travaux comme ceux-ci sont indispensables pour la protection des bateaux de pêche.

On trouve de ces endroits dans le comté de Halifax, dans mon propre comté ainsi que dans les comtés voisins.

M. HACKETT : Quant au havre de Cascumpec, je dois dire que c'est un des ports les plus fréquentés par les navires venant du golfe Saint-Laurent ou de l'océan Atlantique. C'est un port à eau profonde. Les grandes marées et les inondations sont parvenues à creuser ce chenal à travers un banc de sable, et l'ingénieur croit qu'il faut faire remplir cette ouverture afin de forcer une plus grande masse d'eau à couler dans le chenal principal. Ce port est un des plus importants de la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard. Il est non seulement utile aux gens de l'endroit, mais à tous les expéditeurs du Canada et de l'univers entier qui semblent en faire leur lieu de rendez-vous favori.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Jetée de Belfast—Dragage, $1,750.

M. HACKETT : Il s'agit d'un crédit que la Chambre est appelée à voter de nouveau. L'honorable ministre pourrait-il me dire pourquoi ce montant n'a pas été dépensé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ouvrage n'a pas été fait parce

qu'il n'y avait pas de dragueur de disponible. Le ministère possède une petite drague spécialement destinée à ces travaux. Mais on me dit qu'elle était employée dans une autre partie de l'île durant la saison dernière. Nous espérons pouvoir exécuter ce travail.

M. HACKETT : La drague sera-t-elle envoyée à cet endroit l'année prochaine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis donner une réponse certaine sur ce point à mon honorable ami, mais j'espère pouvoir faire exécuter ce travail durant le cours de l'année prochaine.

Cascumpec, havre—Pour combler une ouverture à travers la grève, $1,500.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudrait-il me dire ce qui a été fait à ce sujet depuis un an, ou quels sont les travaux actuellement en voie d'exécution relativement à la fermeture du chenal entre le havre et l'océan.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux sont commencés, on s'est procuré les matériaux, et l'on veut que l'ouvrage soit terminé avant le 30 juin prochain.

M. HACKETT : Ces travaux sont-ils faits à la journée ou à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée.

M. HACKETT : Quel est le nom du contremaître actuel des travaux, et quelle quantité de matériaux a-t-on employée—combien de voyages de branches et de pierre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas le nom du contremaître des travaux, mais je puis l'obtenir et le faire connaître à la Chambre, si on le désire.

M. LENNOX : Je ne crois pas que cet item puisse être considéré comme appartenant à la classe des travaux de réparations. L'honorable ministre devrait pouvoir expliquer au comité comment il se fait que des soumissions n'ont pas été demandées pour cette entreprise. Il me semble que la chose aurait pu se faire facilement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux ouvertures dans ce port, et il est nécessaire d'en fermer une. L'honorable député (M. Hackett) doit connaître mieux que moi les raisons de cette dépense. L'ingénieur du ministère dit dans son rapport que ce travail est nécessaire pour améliorer le port.

M. LENNOX : Est-ce là tout ce que cette entreprise devra coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. On espère que tout sera fini pour le 30 juin prochain.

M. HACKETT : Voilà plusieurs années que l'on fait cette promesse, et l'ouvrage en est encore au même point. Je présume que l'honorable ministre parle sincèrement quand il nous dit que ce montant devra suffire pour compléter les travaux, et qu'il n'y aura rien autre chose de fait avant les prochaines élections. Cependant, l'expérience que je possède est là pour me faire croire qu'à l'approche des élections on trouvera moyen de continuer des travaux de cette nature. Chaque année, le parlement vote le crédit de nouveau, et on attend pour l'employer jusqu'à la veille des élections, alors qu'il est placé entre les mains de ceux qui sont disposés à se conformer aux volontés du gouvernement. Cette façon d'agir est surtout injuste dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, où ces travaux revêtent un caractère très important. L'esprit de parti ou l'influence politique ne devraient rien avoir à faire dans ces questions. J'espère que l'honorable ministre va s'occuper de faire terminer sans retard cet ouvrage qui traîne depuis si longtemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est possible que le gouvernement soit en faute dans certaines circonstances, mais dans le cas actuel, je ne crois pas que l'on puisse l'accuser de s'être servi de cet ouvrage pour servir ses intérêts politiques. Ce crédit fut voté une fois l'élection terminée dans le comté de mon honorable ami, de sorte qu'on ne peut prétendre que la chose a été faite pour obtenir son appui. Je me base sur le rapport de l'ingénieur du ministère pour dire que les matériaux sont achetés et que l'on va pousser les travaux aussi rapidement que possible. Je n'ai aucune raison de croire que ce rapport n'est pas exact.

M. HACKETT : Il y a plusieurs années que cette question est sur le tapis et que la Chambre est appelée à la discuter. La mer s'étant frayé un passage à travers le banc de sable qui protège le port de Cascumpec, on prépara un état indiquant le montant que cela coûterait pour fermer cette brèche. A chaque année nous avons discuté la nécessité qu'il y avait de fermer cette passe, et j'espère que cette fois on va en finir avec cet ouvrage afin que nous n'en entendions plus parler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais voir à ce que les travaux se fassent aussi rapidement que possible.

Havre de Cove-Head—Amélioration à l'entrée du chenal, $4,000.

M. HACKETT : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit de $4,000 que le parlement est appelé à voter de nouveau, et en y ajoutant le montant qui doit être dépensé le 30 juin, cela représente une somme totale de $7,300. L'entreprise est adjugée.

M. INGRAM : Quand l'a-t-elle été ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 13 mars dernier.

M. INGRAM : Il s'agit d'un ouvrage absolument neuf ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Bois créosoté pour jetées et brise-lames, $2,000.

M. HACKETT : Où ce bois est-il acheté, combien coûte-il et qui le fournit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un crédit général pour l'achat du bois créosoté dont le gouvernement a besoin pour la construction des quais dans l'Ile du Prince-Edouard. Le bois est acheté à Norfolk, Virginie.

M. INGRAM : Quelle quantité a-t-on acheté l'année dernière pour l'Ile du Prince-Edouard.

Gaspareaux—Havre pour pêcheurs dans l'étang Graham, $500.

M. HACKETT : Que veut dire cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la somme dont on a besoin pour faire des travaux de réparation au havre durant l'année.

M. HACKETT : S'agit-il d'un havre dont l'utilité est limitée aux pêcheurs de l'endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il est principalement destinée à l'usage des pêcheurs.

M. HACKETT : A quoi a été employé l'argent voté jusqu'à présent par le parlement pour ces améliorations ? Le havre a-t-il été quelque peu amélioré ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il parler des sommes dépensées jusqu'aujourd'hui à cet endroit, ou bien du crédit que nous demandons en ce moment ? Nous ne demandons que $500.

M. HACKETT : N'avez-vous rien dépensé auparavant ? Il y a déjà eu de l'argent de dépensé à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate que l'on y a dépensé $500 l'année dernière, et ces $500 additionnels devront suffire à compléter les travaux.

M. HACKETT : Quelles améliorations avez-vous faites avec cet argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de travaux destinés à protéger le chenal qui conduit de la mer à l'étang de Graham, afin de permettre aux bateaux de pêche d'y entrer à n'importe quel temps de la marée.

M. LENNOX : L'ouvrage complet coûtera, je crois, $1,000. Je considère que ce n'est pas là un genre d'ouvrage que le gouvernement devrait faire. Quand il s'agit d'une entreprise aussi peu importante, dont le coût ne doit pas dépasser $1,000, le parlement ne devrait pas être obligé de s'occuper de cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On ne devrait pas dépenser aucune somme inférieure à $1,000.

M. LENNOX : Probablement que non, et je vais faire connaître mes raisons pour parler ainsi, lesquelles ne s'accorderont peut-être pas avec la manière de voir du directeur général des Postes. La majorité des citoyens de ce pays, le peuple en un mot, celui qui fournit l'argent que nous dépensons, partagera mon avis quand je dirai qu'un ouvrage de cette importance, en supposant qu'il puisse être considéré comme une entreprise publique, devrait être à la charge des municipalités, ou tout au plus du gouvernement provincial, et non à celle de ce parlement. Quelle ligne de démarcation faut-il établir à ce sujet ? Si nous devons nous mettre en frais de faire ici et là, dans les différentes parties du pays, des ouvrages de cette importance, que n'importe quel homme entreprenant pourrait exécuter à titre d'entreprise privée, ou devrons-nous nous arrêter dans cette voie. Si, d'un autre côté, ce principe est reconnu, il y a des centaines d'endroits au Canada qui sont en droit de s'adresser au trésor public et il serait préférable, dans ce cas, et beaucoup plus honnête, que le gouvernement fédéral se chargerait de dépenser tout l'argent que le peuple de ce pays serait disposé à sacrifier pour ces entreprises. Il doit exister une ligne de démarcation entre les obligations de la législature provinciale et les obligations du pouvoir fédéral. C'est là le point que je veux établir, malgré l'interruption du directeur général des Postes. Ces entreprises peu importantes, si elles révèlent un caractère public, ce dont je doute, doivent être du ressort des municipalités locales ou de la legislature. Je ne prétends pas dire que le gouvernement fédéral ne devrait pas entreprendre ces travaux dans les différentes provinces, mais je crois qu'ils devraient être suffisamment importants pour pouvoir les distinguer des entreprises d'un caractère local, avant qu'ils puissent avoir droit à l'aide de tout le pays. Malgré l'interruption du directeur général des Postes, je prétends qu'une dépense comme celle-ci n'est pas justifiable. Quand cette question sera discutée dans les assemblées publiques et ailleurs, le peuple de ce pays, sans distinction de parti, n'aura qu'une voix pour reconnaître que c'est ainsi que nous devrions administrer l'argent qui nous est confié.

M. HACKETT : Cet étang est très important pour les pêcheurs. C'est en 1900 que l'on commença ces travaux en même temps que ceux de l'étang Skinner, dans le comté de Prince, et un grand nombre d'ouvriers

y furent employés. A l'étang Skinner les travaux furent discontinués parce que les gens de l'endroit avaient votés contre le gouvernement. Je voudrais maintenant savoir du ministre des Travaux publics s'il a l'intention de continuer les travaux à l'étang Skinner, dans le comté de Prince, comme à Gaspareaux, dans le comté de King, ou si c'est l'intention du gouvernement de ne reprendre ces travaux qu'à la veille de l'élection ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas encore entendu parler de l'étang de Skinner, et il est très évident qu'il n'y a pas eu d'ouvrage de fait à cet endroit avant l'élection. Contrairement à ce que dit l'honorable député (M. Lennox) au sujet de ces entreprises peu considérables, je suis d'avis qu'elles doivent être d'une grande importance pour le public en général, car autrement elles ne seraient pas demandées avec autant d'instance par la population de ces districts et leurs représentants. Il n'est pas juste de prétendre que ce sont des entreprises privées, car elles sont faites pour l'avantage des pêcheurs, une classe de citoyens qui exploite une industrie importante dans ce pays. Si l'honorable député venait à visiter les provinces maritimes, je suis persuadé qu'il changerait d'idée. Je ne suis pas prêt à dire que parce que nous dépensons $100,000 ou $200,000 pour la construction d'un quai destiné à faciliter l'expédition des marchandises par les navires océaniques, que nous devons laisser les pêcheurs canadiens dans l'impossibilité d'exploiter leur industrie par suite du manque de protection dont ils ont besoin. Il est nécessaire de créer des havres le long du littoral de l'Ile du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et c'est à ce parlement qu'il appartient de faire la chose.

M. LENNOX : Cet argument est absolument sans valeur. Le revenu des pêcheries a été attribué aux provinces par une décision du Conseil privé. L'honorable ministre a peut-être raison de dire que cet ouvrage est très important pour les pêcheurs de cette localité, mais existe-il une seule entreprise publique dont on puisse dire qu'elle n'offre pas une certaine importance pour une classe particulière de la société ? Ainsi, la ville de Toronto retirerait de grands avantages de la construction d'une jetée publique dans son port, cependant, on me dit qu'elle n'en possède pas. Je ne serais pas en faveur de faire exécuter ces travaux de la même manière dans Toronto, s'il n'était pas démontré que leur influence s'étend au déla de la ville. Les deniers publics doivent être administrés par le parlement dans l'intérêt général du pays, et quand on parle d'un projet qui intéresse particulièrement un groupe de pêcheurs, on n'a en vue qu'un petit nombre d'individus dans une localité isolée, absolument comme si on parlait d'une entreprise utile à un township ou à un comité. Je maintiens que si les effets d'une dépense publique ne doivent pas s'entendre au delà d'un rayon limité, même dans un district très peuplé, nous ne sommes pas justifiables de la voter. Voyons ce qui se passe à Hamilton ou à Barry, et dans le village de Brantford représenté par l'honorable directeur général des Postes. Le dragage de la rivière Holland serait très utile à un grand nombre de citoyens de Brantford et du lac Simcoe. Tous nous diront que ce dragage serait d'un grand secours aux cultivateurs des deux rives du lac et augmenterait le trafic de l'industrieux village de Brantford. Personne, cependant, n'a demandé au gouvernement de faire cette dépense. Dieu seul sait si elle ne nous arrivera pas à la veille d'une élection. Mais elle n'a pas encore été faite et je maintiens qu'elle serait aussi justifiable que celle que l'on nous demande en ce moment. Je ne retiendrai pas le comité plus longtemps sur cette question, mais j'ai cru devoir signaler le fait qu'il y a une grande distinction à établir entre les dépenses qui sont réellement d'intérêt public et ces entreprises d'utilité toute locale qui, si elles ont besoin d'être aidées, devraient l'être par les législatures provinciales.

M. HACKETT : Quelle différence fait-on entre l'étang de Skinner et celui de Graham? En 1900 un crédit a été voté pour des améliorations à l'étang de Graham et la même année on a exécuté certains travaux à l'étang de Skinner, sans qu'aucun crédit eut été voté, mais après l'élection les travaux furent discontinués. Je vois maintenant que le gouvernement entend poursuivre les travaux à l'étang de Graham et ne demande pas de crédit pour celui de Skinner. Quelle en est la raison ? Est-ce parce que les électeurs des environs de l'étang de Skinner ont élu un adversaire du gouvernement pendant que ceux des environs de l'étang de Graham ont choisi pour les représenter un partisan du gouvernement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ne tiendrions pas une conduite semblable.

M. HACKETT : Vous l'avez tenue, j'en suis sûr. Les travaux commencèrent un mois environ avant l'élection de 1900.

Lorsque je m'aperçus en parcourant le pays que les travaux étaient commencés, j'en fus surpris, parce que le parlement n'avait pas accordé de crédit à cette fin ; mais on m'apprit que la dépense était soldée à même le fonds des dépenses éventuelles du ministère des Travaux publics. J'eus à lutter contre ces moyens indus. Le gouvernement acheta plusieurs électeurs grâce à ces travaux. Mais, après l'élection, ceux-ci furent discontinués et rien n'a été fait depuis à l'étang de Skinner. Je demande, au nom des habitants de l'Ile du Prince-Edouard que le gouvernement poursuivent les travaux entrepris à l'étang de Skinner aussi bien que ceux de l'étang de Graham.

Jetée de la rive Higgins—Réfection et réparations, $1,000.

M. HACKETT : Oserai-je demander au ministre d'expliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit avait été accordé l'an dernier. Ce montant servira aux réparations du quai.

M. HACKETT : Pourquoi l'argent n'a-t-il pas été employé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On avait recommandé de changer l'emplacement, mais l'ingénieur a cru préférable de réparer l'ancienne jetée. Voilà la cause du retard.

M. HACKETT: Franchement, je dois dire que c'est un pur gaspillage que de consacrer mille dollars à réparer l'ancienne jetée. On devrait construire un nouveau quai à environ 100 verges à l'est de l'ancien, et je demanderai au ministre si, en sus de ce montant, il en inscrira un autre dans le budget supplémentaire pour la construction d'un autre quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur dit dans son rapport que ces mille dollars suffiront pour remettre le quai en bon état. Il a préparé un devis estimatif circonstancié de toutes les réparations à faire. Cependant, vu la recommandation de l'honorable député, je demanderai à l'ingénieur de présenter un autre rapport.

M. HACKETT : Le ministre a-t-il reçu des citoyens de cette partie du comté de Prince une requête à ce sujet ? S'il veut contenter la population du comté, il fera construire un quai nouveau.

Montague (en bas)—Quai Aitken, $2,800.

M. HACKETT : Quels travaux exécute-on à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à terminer les travaux dont le plein montant sera de $4,500 d'après l'estimation.

New-London—Réparations au brise-lames, $500.

M. INGRAM : J'appelle l'attention du ministre sur la page V—225 où il est dit que l'entreprise est terminée. S'il en est ainsi, qu'avez-vous besoin de cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami constatera que ce crédit est destiné aux réparations à faire au cours du prochain exercice. L'ingénieur croit qu'il faudra $500 pour couvrir les frais de réparation de ce brise-lames ; voilà pourquoi nous demandons cette somme. Chacun sait que ces jetées sont sujettes à être endommagées par la tempête, les glaces, etc., et qu'il faut leur faire subir d'importantes réparations pour les empêcher de tomber en ruines.

M. INGRAM : On semble avoir complètement réparé ce brise-lames l'an dernier, et rien ne paraît justifier cette dépense nouvelle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $446 ont été consacrés à des réparations l'an dernier et l'ingénieur dit qu'il faut encore $500 pour entretenir cette jetée en bon état pendant le prochain exercice.

M. INGRAM : L'an dernier, on a dépensé $5,761.61 pour terminer les travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était pour construire le brise-lames.

M. INGRAM : Non ; pour les réparations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela doit être une faute d'impression.

M. HACKETT : Si le brise-lames a été construit l'an dernier pourquoi des réparations sont-elles nécessaires cette année ? On semble aller trop vite. Ce sont peut-être des réparations qui ont été faites l'an dernier ; mais, si on a construit un nouveau brise-lames, il ne devrait pas demander de réparations cette année.

M. LANCASTER : Je désire faire observer que des travaux de réparations seulement ont été exécutés l'an dernier, comme le ministre peut s'en convaincre en ouvrant le rapport de l'auditeur général à la page V—225. L'en-tête porte 'réparations au brise-lames, etc., et il y a une entrée de $5,493 payés à T. B. Cullen pour terminer l'entreprise, mais il s'agit de réparations, non d'une construction nouvelle. Des sommes ont été payées à l'inspecteur des travaux, aux annonceurs, etc., et le total est inscrit à la page V—7 sous la rubrique de 'réparations au brise-lames, New-London'.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que mon honorable ami ouvre le rapport du ministère des Travaux publics à la page 62, il y trouvera des détails complets concernant ces travaux. Ces $500 serviront aux répartions de la jetée endommagée par la tempête, depuis la fin des travaux de reconstruction.

Ile du Prince-Edouard—Réparations aux jetées et brise-lames, $6,000.

M. INGRAM : Le ministre veut-il nous donner un aperçu de ces réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un montant que nous demandons chaque année pour pourvoir aux réparations en général. Il est d'usage depuis plusieurs années d'accorder $6,000 pour les réparations à faire aux jetées et aux brise-lames de l'Ile du Prince-Edouard, pour lesquelles il n'y a pas de crédit spécial. Au premier mars 1903, nous avons dépensé $1,240 du crédit de l'an dernier. Il va sans

dire que l'argent n'est employé que lorsque des réparations aux jetées et aux quais sont absolument nécessaires et qu'il n'y a pas d'autre argent à notre disposition pour les faire exécuter.

M. INGRAM : Le rapport de l'auditeur général constate que pendant le dernier exercice $1,554.63 ont été dépensés à même ce crédit de $6,000. Cette année, le ministre nous apprend qu'on a dépensé jusqu'ici $1,240.

Il y a donc encore de disponible la différence entre $6,000 et $1,240.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette différence de $4,760 ne sera plus disponible après le 30 juin.

M. INGRAM : Dans l'intervalle, les représentants de l'Ile du Prince-Edouard demanderont peut-être des travaux qui engloutiront cette somme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit ne peut servir qu'aux fins pour lesquelles il a été voté et le ministère n'emploiera l'argent que si cela est vraiment nécessaire pour réparer les jetées et les brise-lames.

M. HACKETT : Le crédit de l'an dernier devrait être épuisé car les jetées appartenant à l'Etat tombent en ruines. Nos adversaires peuvent croire qu'ils ont le crédit de $6,000, mais les jetées et les quais appartenant à l'Etat sur les côtes de l'Ile du Prince-Edouard tombent en ruines parce qu'on ne dépense pas ce qu'il faut pour les entretenir en bon état. J'ai beaucoup de confiance en M. Hogan, l'ingénieur qui est sur les lieux, mais il a sans doute reçu instruction d'économiser autant qu'il le pourra. Pourtant, en ceci le gouvernement est trop économe. Il demande un crédit et la population croit que l'argent est employé ; mais il sert à des travaux dans d'autres parties du Canada et les jetées et les brise-lames de l'île tombent en ruines. Je demanderai au ministre s'il se propose d'employer ces $6,000 en entier, cette année, pour les quais et les brise-lames de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi que je l'ai expliqué, l'argent est employé à la demande de l'ingénieur. J'apprends avec plaisir que nous avons un employé économe, mais je regrette d'entendre dire qu'il laisse ces travaux tomber en ruines, quand il y a de l'argent pour les réparer. Il n'est pas probable que l'ingénieur du ministère dans l'Ile du Prince-Edouard laisse régner l'état de choses que l'honorable député a dépeint, lorsqu'il sait surtout qu'il y a un crédit affecté aux réparations récessaires. Si nous n'avons dépensé que $1,600 pendant l'exercice précédent et $1,240 jusqu'ici cette année, ce n'est pas parce que le ministère n'a pas voulu employer l'argent, mais parce que l'ingénieur n'a pas fait rapport que des travaux étaient nécessaires. Le crédit destiné à ces travaux n'a pas pu être consacré à d'autres ouvrages soit sur l'île ou dans une autre partie du pays. Il devient caduc et l'argent n'est pas employé.

M. INGRAM : Supposons que l'honorable représentant de Prince-Edouard (M. Hackett) se soit rendu au ministère pour demander l'exécution de ces travaux, le ministre aurait pu dire qu'il n'y avait pas de crédit à cette fin. Cependant, cette déclaration n'aurait pas été rigoureusement vraie puisqu'il y avait une partie de ces $6,000 qui n'était pas dépensée. L'honorable gentlemen nous dira-t-il s'il a pris des renseignements au ministère et si on lui a répondu qu'il n'y avait pas de crédit pour ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas.

Souris, Pointe de Knight—Renforcer le brise-lames, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de protéger avec de grosses pierres le brise-lames de la pointe de Knight du côté du large, de remplir de blocaille les creux à l'intérieur du coffrage, de faire des réparations générales, etc. Il faudra 2,000 yards cubes de grosses pierres et 1,000 pieds cubes de blocaille. Les menues réparations coûteront plus de $1,000 et le tout $10,000 .

M. TAYLOR : Les travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise, après qu'on eut demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. LENNOX : Quel est le prix convenu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Soixante-quatorze cents par yard cube. L'entrepreneur est M. J. Lanigan.

Tignish—Reconstruction du brise-lames du nord, $700.

M. HACKETT : Le ministre veut-il dire ce que signifie cet article du budget ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce montant servira à exhausser le brise-lames qui s'est enfoncé d'environ trois pieds.

M. HACKETT : Le brise-lames de Tiggish vient d'être terminé ; pourquoi nous demande-t-on ce crédit ? Le gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions ou de faire faire les travaux à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames se trouve dans les limites de la circonscription électorale de l'honorable député et je suppose que ce dernier est au courant de la situation. L'ingénieur que je ne connais pas personnellement mais qui, je crois, est un excellent fonctionnaire a présenté un rapport. J'ai déjà expliqué quels sont les travaux à exécuter. Sans eux, le brise-lames sera fortement endommagé avant longtemps.

M. HACKETT : Quels travaux se propose-t-on de faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il s'agit de reconstruire le sommet du brise-lames qui a coûté $4,500 primitivement.

M. HACKETT : Doit-on enfoncer des pilotis autour du brise-lames.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, on y mettra des pierres.

M. HACKETT : Avant d'en finir avec les crédits qui ont trait à l'île du Prince-Edouard, je demanderai au ministre ce qui en est des travaux commencés il y a quelques années à Summerside et poursuivis jusqu'en ces derniers temps ? Les entrepreneurs ont-il été congédiés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me faudra aller aux renseignements. Il n'est pas question de Summerside dans le budget et je n'ai pas de détails en ma possession. Je préfère fournir des éclaircissements complets à l'honorable député plutôt que de me fier à ma mémoire. Je crois qu'un différend a surgi, car je me souviens qu'on m'a parlé de cette affaire il y a quelque temps. Je ferai préparer un mémoire sur cette question et le communiquerai à l'honorable député (M. Hackett).

M. HACKETT : Quand pouvons-nous espérer avoir ces renseignements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pourrai les fournir lorsque le budget supplémentaire sera discuté, ou bien la semaine prochaine.

Nouveau-Brunswick — Anderson's Hallow — Pour améliorer et réparer le quai, $1,800.

M. LENNOX : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un crédit de $6,500 a été voté pour ces travaux. On y travaille et l'ouvrage est à la veille d'être complété. Nous demandons à la Chambre d'accorder de nouveau $1,000 de l'ancien crédit, plus $800 pour terminer l'ouvrage.

M. TAYLOR : Les travaux n'ont-ils pas été adjugés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils sont exécutés à la journée.

M. INGRAM : N'a-t-on pas estimé, l'an dernier, que ces travaux coûterait $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela n'est pas probable, car le crédit était de $6,500.

M. INGRAM : Cependant, quand il fut demandé le ministre a dit :

Ce crédit servira à réparer la jetée actuelle. On estime que cela coûtera $2,500. Il s'agit aussi de continuer un bâtardeau pour empêcher la terre de s'accumuler, ce qui doit coûter, $4,000.

Ainsi, l'ancien crédit ne suffit pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut encore $8,000.

Baie-du-Vin—Pour compléter la reconstruction du quai, $500.

M. WILMOT : Quel sera le coût total de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total sera de $12,847.64. Ces $500 suffiront à terminer l'entreprise.

M. WILMOT : Ces travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Quai de Campbellton—Prolongement et réparation, $18,000.

M. BENNETT : Puis-je savoir si les travaux sont commencés et si des soumissions ont été demandées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate que l'ancienne administration a dépensé un certain montant d'argent sur cette propriété. Elle appartient à un particulier, M. Shives. Le ministère a cru préférable d'acheter la propriété, le droit de pasage, et de posséder ce quai en pleine propriété. Campbellton est une localité importante, il s'y fait beaucoup de trafic et il faut entretenir le quai en bon état. On a dépensé autrefois beaucoup d'argent pour ces travaux, mais je ne sais pas combien ?

M. INGRAM : Quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avant 1896, on avait dépensé $31,000 sur ce quai. On n'a rien dépensé depuis. Aujourd'hui il est devenu nécessaire de le prolonger et d'y faire des améliorations ; c'est pour cela qu'on a cru préférable d'en transférer la propriété à la Couronne.

M. LANCASTER : Je vois par le rapport de l'auditeur général, page D—229, que l'an dernier on a dépensé $2,251 pour ce quai. Je suppose qu'il s'agissait de menus travaux, d'outils, pièces de bois, etc. L'important est de savoir si ce travail sera adjugé à l'entreprise ou si l'emploi de cette somme de $18,000 dépendra du bon vouloir du ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne m'a pas compris. J'ai expliqué qu'une somme considérable avait été consacrée au prolongement de ce quai. Les montants dépensés depuis 1896 ont servi à l'entretien de la partie du quai appartenant au gouvernement. Le fait de voir l'autre partie appartenir à un particulier causait beaucoup d'embarras et nous avons décidé d'en faire l'acquisition.

M. LANCASTER : Que fera-t-on de ces $18,000 ? Comment seront-ils employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $15,000 serviront à l'achat du quai et des abords qui appartiennent à M. Shives; $3,500 seront employés en réparations.

M. LENNOX : Cette propriété est-elle déjà achetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Il y a eu des pourparlers, mais nous ne pouvions pas acheter avant que le crédit fut voté. Si le propriétaire du quai ne consent pas à vendre il va sans dire que le crédit ne sera pas dépensé. L'ingénieur est d'opinion qu'il n'y a pas de vente formelle, mais des négociations avec le propriétaire.

M. INGRAM : Dans quel comté est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Restigouche.

M. ROBINSON (Elgin) : Ces travaux seront-ils une source de recettes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De recettes considérables ; mais ce n'est pas tant les recettes que nous avons en vue que les avantages que ce quai procurera au public.

M. INGRAM : Le ministre nous dira-t-il ce que vaut ce terrain et combien M. Shives lui-même a dépensé en améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons entamé des négociations pour acheter la partie du quai qui lui appartient.

M. INGRAM : Nous n'obtenons guère de renseignements touchant cette affaire. Il est avéré que le gouvernement a dépensé de l'argent sur cette propriété qu'il achète aujourd'hui à un prix plus élevé en raison des améliorations faites. La propriété a acquis de la valeur grâce à l'argent que le gouvernement a dépensé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'administration précédente ait eu tort ou raison de dépenser de l'argent sur cette propriété, je crois qu'il est à propos de l'entretenir en bon état et même de l'acheter à un prix raisonnable.

M. LANCASTER : Le ministre nous dira-t-il de qui il tient, ou quelle preuve il a, que le prix est raisonnable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère connaît la valeur de cette propriété par les certificats et les rapports de ses employés et par l'utilité qu'elle a pour le public. Nous ne l'achetons certainement pas à l'aveuglette. Si nous demandons un crédit pour nous permettre de l'acquérir, ce n'est pas parce que cette acquisition ne serait pas avantageuse, mais parce que partie du quai appartient à l'Etat et partie à M. Shives et qu'il est désirable de faire entrer cette dernière dans le domaine public. Tel est le mobile de nos négociations.

M. INGRAM : L'honorable gentleman a déclaré que l'administration précédente avait dépensé de l'argent sur cette propriété bien qu'elle n'appartint pas à la Couronne. C'est le sens que j'attache aux paroles du ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfaitement.

M. INGRAM : Et maintenant le gouvernement du jour se propose de faire de nouvelles dépenses pour les abords et d'acheter la propriété.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit pas des abords mais de la partie du quai que le gouvernement a déjà construite.

M. LANCASTER : Combien de terrain doit-on acheter en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les abords du quai seulement.

M. TAYLOR : Combien de terrain couvrent-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai est construit vis-à-vis une rue de la ville. Le quai a été construit par des particuliers et il appartient à M. Shives. Nous voulons avoir accès aujourd'hui au quai du gouvernement, c'est-à-dire au quai qui lui appartient déjà. L'honorable député comprendra que l'Etat ayant prolongé le quai d'un particulier ne peut se rendre sur sa propriété sans passer sur celle de M. Shives.

M. INGRAM : Est-il bien exact de dire que l'ancienne administration a fait à ses frais des améliorations à la propriété de M. Shives sur laquelle il n'avait aucun droit ; n'a-t-elle pas plutôt dépensé de l'argent sur la propriété de l'Etat et non sur les abords ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne sert de rien de faire du mystère dans cette affaire. Il ne sert de rien de la présenter sous un faux jour. Je n'ai pas dit que l'argent avait été employé pour le quai que M. Shives avait déjà bâti. J'ai expliqué que nos prédécesseurs avaient prolongé ce quai. Je ne tiens mes renseignements que des commis du ministère et j'ai expliqué à l'honorable député que l'administration précédente avait dépensé $31,000 pour prolonger ce quai et que M. Shives était et est encore propriétaire de la partie contiguë à la terre. Nous voulons acheter cette partie-là, faire entrer toute la propriété dans le domaine public et faire des réparations au montant de $3,100.

M. INGRAM : Le ministre possède-t-il un plan de cette propriété.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; il est au ministère.

M. INGRAM : Le ministre a-t-il des raisons de ne pas le déposer sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le déposerai volontiers.

M. LENNOX : Je crois que nous comprenons ce qui en est. Le gouvernement a construit un quai. Entre ce quai et la rive il y a une certaine étendue de terrain appartenant à un particulier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un quai.

M. LENNOX : Les abords appartiennent à un particulier. M. Shives est-il propriétaire de tout le terrain ou d'une partie seulement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est propriétaire du tout.

M. LENNOX : Il me semble que le ministre pourrait facilement nous dire quelle étendue couvrent ces abords.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'apporterai volontiers le plan pour établir quelle est cette étendue.

M. LENNOX : Le ministre ne peut-il pas nous dire à l'instant quelles sont les dimensions approximatives de ce terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur a peut-être ces renseignements. Le quai a 294 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et l'eau a une profondeur de 11½ pieds à marée basse.

M. LENNOX : Est-ce la partie du quai appartenant à M. Shives qui a 294 pieds de longueur et 24 pieds de largeur et est-ce pour acheter cette partie là qu'on nous demande $15,000 ? Je n'ai pas fait le calcul moi-même, mais on me dit que le terrain couvre une étendue de moins d'un cinquième d'acre. Campbellton est-elle une grande ou une petite ville ? Quelle espèce de localité est-ce ? Savez-vous quelle est sa population ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une localité importante. Je me suis efforcé de faire comprendre que nous n'achetions pas le terrain, mais le quai—la structure.

M. LENNOX : Je ne comprends pas la distinction que le ministre entend établir entre acheter le terrain et acheter la structure ; celle-ci, qui donne accès à la propriété du gouvernement, a coûté fort cher. Quoi qu'il en soit, il y a lieu de croire que cette affaire mérite d'être examinée soigneusement, quand on vient nous parler de donner $15,000 pour des ouvrages pour lesquels M. Shives n'a encore rien demandé. L'acte concernant les expropriations nous a créé beaucoup d'embarras et je crois que le ministre devra y regarder à deux fois avant de se décider à payer $15,000 pour ces travaux, et se convaincre que M. Shives a un titre clair.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant aux titres, c'est l'affaire du ministère de la Justice. Je constate qu'il est très strict sur ce chapitre.

M. LENNOX : On m'apprend que la population est de 2,000 âmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à établir la valeur du quai, je dois dire que l'expérience a démontré qu'il est préférable de conclure un bon marché, au prix convenu par nos propres employés, après avoir pris les milleurs renseignements possibles, plutôt que d'intenter devant les tribunaux des instances en expropriation. Le ministère des Travaux publics a appris par expérience que, lorsque le temps de payer le montant fixé par les arbitres, les frais et les honoraires des avocats est arrivé, il lui en aurait coûté deux ou trois fois moins de s'en rapporter à l'estimation de ses fonctionnaires. Ceux-ci n'ont aucun intérêt à attribuer une valeur trop élevée à ces propriétés. L'intérêt public seul les guide dans ces acquisitions. Lorsque nous croyons le prix trop élevé, nous pouvons nous adresser aux tribunaux en vertu de la loi concernant les expropriations. Lorsque nous ne pouvons obtenir une propriété au prix fixé par nos propres évaluateurs, nous nous adressons généralement aux cours de justice.

L'honorable M. TARTE : A combien celle-ci a-t-elle été estimée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A quinze mille dollars.

L'honorable M. TARTE : Avez-vous le rapport par devers vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est au ministère.

M. TAYLOR : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, cette jetée, ou ce quai, touche à la grève, de sorte qu'il n'y a aucun terrain à acheter et M. Shives est propriétaire de la partie du quai qui s'avance au large. Si j'ai compris le ministre, l'ancienne administration a prolongé ce quai. Faut-il croire qu'elle a dépensé des sommes considérables pour prolonger un quai appartenant à un particulier ?

L'honorable M. TARTE : C'est ce qu'elle a fait.

M. TAYLOR : Cette affaire devrait être tirée au clair. Ce quai appertenait-il à M. Shives quand l'ancien gouvernement l'a prolongé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a appartenu d'abord à M. Ferguson puis à M. Mowat et il appartient à M. Shives, depuis vingt ans et plus, je crois.

M. TAYLOR : A qui appartenait-il quand l'ancien gouvernement l'a prolongé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faudra faire demander un rapport pour donner toutes ces dates. Je n'ai ici que les détails que m'ont fourni les employés du ministère.

M. INGRAM : L'honorable ministre consentirait-il à laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce que nous ayons le plan du quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y ai pas la moindre objection.

M. TARTE : J'ai visité l'endroit et j'en connais quelque chose. Il y avait là un quai appartenant à un particuplier au bout duquel l'ancien gouvernement a construiut un coude. Malheureusement on avait oublié de conclure des arrangements avec le propriétaire de sorte que pour arriver au quai du gouvernement il faut traverser une propriété privée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les gens se plaignent d'avoir à payer un droit de passage trop élevé.

M. TARTE : Oui ; j'ai tâché à plusieurs reprises de régler cette affaire et je crois me rappeler qu'à ma sortie du cabinet il y avait un rapport devant le Conseil en faveur d'un arbitrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que c'est le plus bas prix que les propriétaires consentent à accepter, et toute la question est de savoir si nous devrons exproprier et nous exposer à payer un prix plus élevé, plus les frais. Nous savons par expérience ce que coûtent ces procédures.

M. TARTE : Oui, je sais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après les explications qui viennent d'être données, j'espère que la Chambre admettra qu'il est préférable d'acquérir cette propriété. Les intéressés se plaignent d'avoir à payer des prix trop élevés pour obtenir accès au quai du gouvernement et, comme il se fait beaucoup de trafic à cet endroit, il vaut mieux que ce quai soit la propriété de l'Etat. Pas un sou ne sera payé avant que nous ayons un titre parfait.

M. TAYLOR : J'aimerais à voir les plans, car je ne puis pas concevoir que l'ancien gouvernement ait fait cette dépense sans avoir au préalable conclu des arrangements avec le propriétaire pour assurer un certain droit de passage au public.

M. TARTE : J'ai fait des recherches à ce sujet et mon honorable ami peut être certain qu'il n'existe aucun arrangement. Quant au prix, on me permettra de dire que je le trouve très élevé.

M. INGRAM : Moi, aussi.

L'honorable M. TARTE : Il est passablement élevé. Ce quai appartient à M. Shives qui l'a acheté il y a cinq ou six ans et nous sommes à sa merci jusqu'à un certain point, puisque nous ne pouvons pas utiliser notre quai sans passer sur sa propriété. J'ai songé pendant un certain temps à construire un quai ailleurs. Mais j'ai constaté que cela nous aurait coûté plus cher et j'ai alors décidé d'avoir recours à l'arbitrage. Là s'est terminé mon rôle dans cette affaire.

M. TAYLOR : Les explications de l'honorable député jettent un jour nouveau sur la question et confirment les renseignements qui m'ont été fournis. M. Shives a acheté cette propriété il y a cinq ou six ans. On m'apprend que M. Shives est un dévoué partisan des ministres actuels, et l'honorable député (M. Tarte) avoue que le prix demandé est très élevé. Je le crois aussi. Ces $15,000 suffiront à peine à prolonger le quai depuis le bassin construit par l'ancien gouvernement jusqu'à la rue et il ne restera plus rien pour payer M. Shives. Je suis bien convaincu que l'ancien gouvernement a pris des arrangements avec le propriétaire d'alors, car sans cela il n'aurait pas fait la folie d'une pareille dépense à cet endroit. On dit que les gens sont obligés de payer pour se rendre au quai ; il n'y a là rien d'extraordinaire ; il en est ainsi pour presque tous les quais d'Ontario. A Ganonoque même, dans la ville où j'habite, chaque fois que nous avons quelque chose à expédier, nous devons payer à la Compagnie Rathbun pour nous servir de ses quais. Pourquoi le gouvernement fournirait-il des quais gratuitement à certaines localités et obligerait-il les autres à payer ? Les recettes d'un grand nombre de ces quais dans les provinces maritimes ne suffisent pas à payer le salaire du gardien de l'endroit. Des quais qui ont coûté des milliers de dollars ne rapportent pas deux dollars par année. Avant de voter ce crédit, je voudrais voir les plans de cette propriété et savoir qui en était le propriétaire à l'époque où le gouvernement a construit ces travaux.

L'honorable M. TARTE : Je suis bien certain que l'ancien gouvernement n'a pris aucun arrangement. Il n'y a pas de doute à y avoir sur ce point. Ce fut une grave erreur. Je crois que le gouvernement devrait faire l'acquisition de ce quai, car celui que nous avons construit ne sera d'aucune utilité si nous ne réussissons pas à nous entendre avec M. Shives. Je répète cependant que je considère que $15,000 est un prix très élevé. Je connais la valeur du quai. Je suis allé l'examiner et j'ai refusé de le payer le prix demandé.

M. INGRAM : Des arbitres déclareraient-ils le prix déraisonnable ?

M. TARTE : C'est ce que je sais pas. Nous sommes à la merci de M. Shives. Avant mon départ du ministère j'ai fait un rapport en faveur de l'expropriation. Si les arbitres déclarent que le quai vaut $15,000, il faudra bien payer ce prix. On sait que dans les cas d'arbitrage le gouvernement n'est pas généralement ménagé. Tout de même je crois que l'arbitrage serait la meilleure chose à faire. Mais mon honorable ami peut avoir obtenu d'autres renseignements depuis mon départ.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; les choses en sont au point où mon honorable ami les a laissées. Vu que mon honorable ami, le député de Leeds, (M. Taylor), semble croire que les renseignements que je lui ai donnés ne sont pas exacts, je lui dirai que je ne connais rien de la chose personnellement. Je n'ai pas eu d'entrevue avec le propriétaire et je ne le connais pas. Les seuls renseignements que je possède sont ceux qui m'ont été fournis par mes employés. Ces renseignements sont qu'en 1889-90 le gouvernement a construit une jetée de 140 pieds de long par 55 de large et 3 pieds de hauteur, à une distance d'environ 110 pieds de l'extrémité est du quai de travers qui est à l'extrémité du quai Mowat, autrefois le quai Ferguson, tenant en ligne le devant de ces quais dont l'utilité est surtout de fournir aux vaisseaux qui naviguent dans la rivière Restigouche un endroit où il puissent avec facilité déposer leur lest, au lieu de le jeter dans la rivière, ce qui ferait dommage au havre de Campbellton. En 1892-93, ce quai est maintenant presque rempli de lest, a été relié par le gouvernement fédéral avec le quai de Ferguson ou Mowat, aujourd'hui le quai Shives, par un caisson qui effectue une jonction avec la rive et le chemin de fer Intercolonial, dont une voie s'étend sur le quai Mowat. Dans une pétition présentée le 16 février 1896, par M. McAllister, un partisan du gouvernement au pouvoir à cette époque, les citoyens de Campbellton représentent qu'il leur est impossible de se servir du quai du gouvernement sans passer sur le quai Mowat, et que les taux qu'il ont à payer pour passer sur ce quai augmentent considérablement les dépenses du port ; conséquemment, ils demandaient au gouvernement d'acheter le quai Mowat et d'en faire un quai public. C'est là, en quelques mots, toute l'affaire telle qu'elle est devant le ministère des Travaux publics. Je conviens avec mon honorable ami qu'il est de l'intérêt public que le gouvernement achète ce quai. Mais lorsque la question du prix est venue devant moi, je n'ai pu rien faire, vu que je n'étais pas autorisé par le gouvernement. Cette somme est le plus bas prix que le propriétaire veut accepter, et il nous faut décider si nous paierons ce prix ou si nous aurons recours à l'expropriation. Je dois dire que l'expérience nous enseigne que lorsque nos ingénieurs et nos experts estiment que le prix demandé n'est pas trop élevé, il vaut mieux alors acheter de gré à gré plutôt que d'aller devant les cours, parce que les probabilités sont que nous serons obligés de payer davantage, et surtout beaucoup en frais. Quoi qu'il en soit, l'adoption de ce crédit ne nous empêchera pas de demander un arbitrage ou d'exproprier le quai si nous croyons que le prix est trop élevé.

M. TARTE : J'ai eu plusieurs entrevues avec M. Shives. La raison pour laquelle il demande un prix aussi élevé est qu'il retire de son quai un revenu annuel de $1,000 environ. Le quai, comme construction, ne vaut pas $15,000, il vaut tout au plus suivant moi de $6,000 à $8,000. Je crois qu'il y a au ministère des Travaux publics une évaluation faite par un des fonctionnaires disant que ce quai ne vaut pas plus que cela, et peut-être moins encore. M. Shewen a fait une estimation qui était plus basse que cela, mais j'ai pensé qu'elle était trop basse. Les faits sont que M. Shives est le propriétaire de ce quai dont il retire un revenu de $1,000 par année, et il dit : " Je ne vois pas pourquoi je serais obligé de sacrifier ma propriété lorsque j'en retire autant de bénéfices." Telle est la situation réelle des choses.

M. LENNOX : Ces faits montrent, je crois, la grande importance de faire une enquête complète dans cette affaire. L'ex-ministre des Travaux publics vient de nous dire que d'après ses souvenirs il y a dans le ministère des Travaux publics une estimation faite par les fonctionnaires de ce ministère disant que la valeur totale de ce quai n'est pas $15,000, mais $6,000 ou $8,000, et peut-être moins. Or, je suis bien convaincu que si le ministre actuel des Travaux publics avait eu le temps de se mettre au courant des affaires de ce ministère, comme il l'aura dans l'avenir, d'ici à ce que nous arrivions au pouvoir aux prochaines élections, probablement dans une année ou deux, il aurait pu apprendre ces faits et nous les faire connaître avec la même franchise qu'il montre lorsqu'il nous donne les autres renseignements que nous lui demandons. Ceci montre l'importance qu'il y a d'avoir plus de renseignements qu'on nous en donne ordinairement sur ces crédits. Le ministre des Travaux publics vient de dire, si je l'ai bien compris, qu'il y avait deux questions à considérer : savoir, si le ministère devait acheter le quai au prix que l'on demandait, ou l'exproprier ; mais de tout ce qui vient d'être divulgué je crois que nous devons conclure qu'il y a une troisième et très sérieuse question à considérer, savoir : devons-nous d'abord acheter ce quai. On nous dit que cet achat est en suspens depuis 1896 ou plus longtemps encore ; que la demande de $15,000 n'est pas nouvelle, que M. Shives retire un revenu considérable de son quai, mais que le gouvernement en retire un bien petit du sien. Les habitants de la ville ou du village où ce quai est situé ont quelque chose à dire dans la question. Le gouvernement construit à cet endroit un quai qui sera accessible à la population de la localité. Il est vrai qu'il faudra que cette population paie quelque chose pour l'accès, mais elle ne sera pas la seule dans ce cas, et je dis qu'il faut considérer soigneusement si nous devons faire cet achat ou non. Mais nous pourrons décider ce point avec plus de sûreté lorsque nous aurons vu les plans, et nous devrons les avoir avant de voter ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai donne un revenu de $1,000 et plus, et il est possible que si nous allons à l'arbitrage, nous aurons à payer beaucoup plus que ce que nous aurions à payer par arrangement, parce que les cours, règle générale, basent la valeur sur le revenu.

M. INGRAM : L'honorable ministre devrait montrer un plan avant de demander que nous votions ce crédit.

L'honorable M. TARTE : Si mon honorable ami voulait consentir à exproprier, la Chambre pourrait peut-être laisser passer le crédit.

M. FRASER : N'y a-t-il pas moyen de punir ceux qui ont construit ce quai sans obtenir le terrain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont été punis.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : M. Shives a demandé $15,000 et le ministre des Travaux publics de ce temps-là, qui était un homme consciencieux et honnête, a refusé de payer cette somme. Aujourd'hui, le gouvernement veut avoir le titre de cette propriété. Ne serait-il pas mieux de régler la question immédiatement, de faire l'expropriation et d'en finir.

M. INGRAM : Remettons ce crédit à plus tard.

Le crédit reste en suspens.

Quai de Caraquette, $55,000.

M. RICHARDSON: C'est une forte somme. A-t-on donné ces travaux à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ces travaux sont donnés à l'entreprise. L'arrangement a été conclu au mois de mars 1902.

M. RICHARDSON : Les travaux sont-ils commencés, et y a-t-on dépensé de l'argent?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute.

M. RICHARDSON : Le comité voudrait savoir quel doit être l'emploi de cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nul doute que le parlement, lorsqu'il a autorisé ce crédit, a obtenu des renseignements complets et qu'il a délibéré amplement sur le sujet. Il est un peu tard maintenant après que l'argent a été voté, l'entreprise accordée, les travaux commencés et $10,000 dépensés, d'arrêter l'ouvrage tout à coup.

M. LANCASTER : Quand a-t-on acheté le terrain? L'année dernière l'ex-ministre des Travaux publics nous a dit que le terrain n'était pas acheté, ni l'emplacement définitivement choisi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons rien à payer pour l'emplacement.

M. LANCASTER : A-t-il été donné au gouvernement? Je me rappelle que l'an dernier, l'on discutait la question de savoir quel emplacement on choisirait et quel en serait le prix, et l'ex-ministre des Travaux publics nous a dit qu'avant que l'entreprise soit accordée, il verrait à ce que le titre du terrain fut entre ses mains.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été accordée le 1er mars 1902, longtemps avant que la session d'alors fut terminée.

M. LANCASTER : Parlez-vous de l'achat du terrain?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le terrain appartenait au gouvernement. Nous n'avons pas eu à l'acheter. Le droit de passage de la grève au grand chemin a coûté $20.

M. LANCASTER : L'année dernière, M. Ganong a demandé au ministre des Travaux publics d'alors (l'honorable M. Tarte) à qui appartenait le terrain sur lequel il dépensait de l'argent, et la réponse fut que ce terrain appartenait à M. James Blackall. Or, appartient-il à M. James Blackall ou à nous?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois au dossier, au sujet de ce terrain, rien autre chose que le paiement de $20 pour le droit de passage. Ce terrain doit être celui dont il était question.

M. LANCASTER : Le ministre des Travaux publics d'alors a déclaré distinctement que M. Blackall était le propriétaire du terrain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agissait que du droit de passage de la grève au grand chemin. Ce droit a été concédé à la Couronne.

M. LANCASTER : C'est le passage, mais ce n'est pas sur ce terrain que nous construisons le quai.

M. INGRAM : Le parlement a droit d'avoir des renseignements précis avant que nous entreprenions des travaux de cette nature. Voici que l'on nous demande de faire une dépense de $55,000 et lorsque nous voulons savoir à quoi on dépensera cet argent, on n'a aucune explication à nous donner. Il faut que quand le ministre demandera de l'argent pour un objet quelconque il soit prêt à dire d'une façon claire et précise à quoi serviront les travaux qu'on veut faire, quelle somme on devra y dépenser pendant l'année et à combien est estimé le coût total de l'ouvrage. Mais on ne nous donne pas ces renseignements, et lorsque nous allons nous présenter devant nos électeurs on nous blâme parce que nous n'avons pas suffisamment critiqué ces crédits. Je sais que l'ho-

norable ministre ne fait que d'arriver au ministère des Travaux publics, et je ne le tiens pas responsable dans ce cas-ci, mais lorsqu'il nous demandera des crédits pour de nouveaux travaux, il devra nous fournir une estimation suffisante, et c'est le devoir de l'opposition de refuser de voter tout crédit tant qu'on ne lui aura pas donné des renseignements satisfaisants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai toujours donné les renseignements les plus complets sur chacun des travaux nouveaux pour lesquels j'ai demandé des crédits à la présente session. Quant aux travaux dont il s'agit ici ils sont maintenant donnés à l'entreprise. Je suis convaincu qu'aucun crédit n'a été voté cette session sans que je n'aie donné à son sujet des détails complets. Je crois que le parlement a droit d'avoir ces renseignements, et je ne voudrais pas demander à la Chambre de voter aucun argent si je n'étais pas prêt à les lui donner. Je crois que c'est un principe auquel il faut tenir. Quels que soient les travaux à faire c'est le devoir de la Chambre de se renseigner avant de les approuver. Le parlement s'est engagé à faire ces travaux lorsqu'il a accordé le premier octroi, et je suppose qu'il a eu alors tous les renseignements nécessaires. Le coût total est estimé à $65,000.

M. TAYLOR : Ces travaux se font présentement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Quel est le prix de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $59,990.

M. INGRAM : Pourquoi alors le ministre ne demande-t-il pas toute la somme, $65,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je fais ; $55,000 cette année et $10,000 dépensés sur le crédit de l'année dernière.

M. INGRAM : A qui appartiendra le quai quand il sera construit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au gouvernement du Canada.

M. BENNETT : Le dossier que le ministre a devant lui doit dire à qui appartien le terrain. Est-ce M. Blackall qui en est le propriétaire ou le gouvernement du Canada ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit que le terrain appartenait au gouvernement.

M. BENNETT : De qui a-t-il été acheté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a acheté le droit de passage pour $20. C'est là tout le terrain qu'il nous fallait acheter d'après les renseignements que j'ai de mes ingénieurs.

M. BENNETT : L'année dernière, lorsque l'on a demandé au ministre des Travaux publics d'alors (l'honorable M. Tarte) : " A qui appartient le terrain ? " la réponse fut : " A M. James Blackall." Certes, la réponse ne pouvait être plus claire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les explications que me donne l'ingénieur du ministère des Travaux publics, cette réponse s'appliquait au droit de passage que nous avons acheté ainsi que je l'ai déjà expliqué moi-même.

L'honorable M. TARTE : Je puis donner quelques explications à ce sujet. Le quai est construit jusqu'à la grève, mais entre la grève et la grande route il y a un petit morceau de terrain, et c'est pour ce morceau de terrain que le gouvernement a dû payer $20, ainsi que je l'ai dit l'année dernière. C'est là le droit de passage. Nous n'avons pas acheté d'autre terrain, il n'était pas nécessaire d'en acheter pour le quai même, mais seulement pour communiquer avec le grand chemin.

M. BELL : Quelles sont les dimensions de ce passage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas les plans devant moi. C'est un petit morceau de terre.

M. TURGEON : Ce passage traverse un terrain d'environ un acre.

M. INGRAM : Le gouvernement a-t-il un titre sur ce terrain ?

M. FRASER : Oh ! oh !

M. INGRAM : L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) parait bien gai. Est-il certain que le gouvernement a le titre du terrain ?

M. FRASER : Bien certain. L'honorable député aurait pu aussi bien demander si le contrat de vente était signé et scellé. Le gouvernement est propriétaire de la grève et tout ce qu'il lui fallait obtenir était un petit morceau de terre depuis la rue jusqu'au quai. Le ministre dit que l'argent a été payé, que le titre de la propriété a été obtenu et que le gouvernement est le propriétaire du terrain.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Fraser) a-t-il entendu cela ?

M. FRASER : Certainement.

M. INGRAM : L'honorable ministre dira-t-il la même chose ?

M. FRASER : Il l'a déjà dite.

M. INGRAM : La répétera-t-il ?

M. FRASER : Si j'ai bien compris l'honorable ministre——

M. INGRAM : Oh ! oh !

M. FRASER : Attendez un peu. Les honorables députés de la gauche sont comme

des diables à surprise qui sautent à tout instant. Comme je le disais, l'honorable ministre a déclaré que le terrain où le quai est bâti appartenait au gouvernement, mais qu'il était nécessaire d'obtenir le droit de passage depuis la rue, que le gouvernement avait acheté ce droit et en avait les titres. N'est-ce pas assez clair ? Le contrat de vente spécifie l'étendue du droit de passage, et quelle différence cela fait-il que ce passage soit de vingt ou trente pieds ? Je suppose que le gouvernement a obtenu le droit de passage ordinaire.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire s'il a les titres ou non ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur m'informe que nous les avons. J'ai donné des ordres très stricts aux fonctionnaires du ministère des Travaux publics qu'ils devaient toujours obtenir le titre d'un terrain avant d'y faire des travaux, et naturellement je suppose que dans un cas comme celui-ci ils ont pris soin d'obtenir le droit de passage nécessaire avant de dépenser l'argent.

Great Salmon River—Eperon et brise-lames, $4,300.

M. WILMOT : Quels sont ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande que l'on raye ce crédit.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il dire pourquoi ce crédit a été inséré au budget ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a représenté au gouvernement que cet ouvrage était nécessaire, et je crois qu'il l'est. Mais le terrain sur lequel on devait construire ce brise-lames appartient à des particuliers. Je ne veux pas faire voter l'argent avant que ce point soit réglé. Si nous obtenons la propriété, je pourrai demander le crédit dans le budget supplémentaire.

M. INGRAM : Dans quel comté est situé cette place?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Saint-Jean.

Le crédit est effacé.

Lord Cove (Deer Island)—Achèvement du quai, $500.

M. WILMOT : Combien a-t-on dépensé sur ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $2,774.19.

M. WILMOT : Les approches appartiennent-elles au gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Avec cette somme on terminera les travaux.

M. FRASER.

Richibouctou—Pour compléter la protection et le prolongement du quai du nord, $2,500.

M. INGRAM : Quelle est la longueur de cette jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle a 703 pieds de longueur. Le coût de l'entreprise était de $22,900. Avant cela nous y avions dépensé $155,000.

Rivière Saint-Jean, y compris tributaires, $16,000.

M. WILMOT : Le ministre veut-il nous donner quelques explications sur ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons habitude de voter $16,000 pour les travaux à faire sur la rivière Saint-Jean. L'année dernière nous avons dépensé $6,000 et nous votons $10,000 de plus cette année afin de porter le crédit au chiffre ordinaire.

M. WILMOT : Le besoin de dragage dans cette rivière afin de faciliter la navigation se fait grandement sentir. Il s'y fait un trafic considérable qui augmente tous les jours, et le public souffre beaucoup d'inconvénients. J'appellerai surtout l'attention de l'honorable ministre sur les bancs d'Oromocto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je verrai à ce que l'on fasse dans cette rivière tous les creusages que nos moyens nous permettront de faire.

Rivière Saint-Jean et tributaires—A payer au gouvernement provincial la moitié du coût primitif des quais à la marée construits par lui, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces trois mille dollars sont la somme que réclame le gouvernement provincial en vertu d'un ancien arrangement. La somme à payer avait déjà été fixée précédemment, mais l'auditeur général a pris exception à la manière dont le crédit était libellé. Nous le demandons de nouveau aujourd'hui afin de payer au gouvernement provincial la somme qui lui est due en vertu de cet ancien arrangement.

L'honorable M. TARTE : J'ai éprouvé moi aussi de ces embarras au sujet de certains crédits qui avaient été inscrits au budget. Le gouvernement provincial a construit quelques petits quais et nous a envoyé ensuite les comptes nous demandant d'en payer la moitié. Je n'ai jamais pu découvrir quelle sorte d'arrangement avait été fait anciennement; mais je me souviens qu'en 1899 ou 1900, j'ai écrit au ministre des Travaux publics de la province en lui disant qu'à moins qu'il ne nous soumette les plans des quais avant de les construire nous ne payerions pas du tout. Le Nouveau-Brunswick est la seule province où le gouvernement paie les quais de cette manière. Je n'y fais pas d'objections, mais je ne crois pas que ce soit un principe très sage. Je

ne vois pas pourquoi nous serions obligés d'aider les gouvernements provinciaux à construire ces petits quais.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer sur quel principe repose ce paiement par le gouvernement fédéral de la moitié du coût de ces quais, et l'autre moitié par le gouvernement provincial?

L'honorable M. TARTE : Et les quais ne nous appartiennent pas.

M. LENNOX : Le ministre voudra-t-il expliquer les circonstances particulières qui font que le gouvernement fédéral doive payer la moitié du coût de ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'ex-gouvernement, à la demande de l'honorable M. Foster, qui a fait cet arrangement qui a été approuvé par la Chambre, et en vertu duquel le gouvernement fédéral paie la moitié des quais construits par le gouvernement provincial sur présentation d'un certificat de l'ingénieur surveillant que les travaux ont été faits à un prix raisonnable. Ainsi que mon honorable ami l'ex-ministre l'a expliqué, le gouvernement a fait des objections à cette méthode. Cependant, nous avons dû faire voter $5,000, mais l'auditeur général n'a pas voulu payer l'argent au Nouveau-Brunswick en basant son refus sur la manière dont le crédit était libellé. Nous demandons le crédit actuel afin de remplir les obligations que le gouvernement a prise à sa charge par cet arrangement. Depuis que mon honorable ami a soulevé l'objection contre la méthode de faire ces comptes et ces travaux, le gouvernement provincial nous a fourni une preuve satisfaisante que l'argent avait été dépensé sur certificat de ses ingénieurs à la satisfaction du ministère aussi bien que de l'auditeur général. Nous sommes obligés de demander à la Chambre de nous voter cet argent de nouveau cette année, et nous le faisons de cette manière afin de pouvoir le payer à ceux auxquels il est dû.

L'honorable M. TARTE : Nous ne devrions pas réellement continuer cette manière de faire. Je m'y oppose et la Chambre s'y opposera avec moi, j'en suis sûr. J'ai vu ces quais. Ce sont de très petits quais, coûtant $300, $400 ou $500. Ce sont des quais pour les besoins locaux, et ils sont situés très près les uns des autres. J'ai fait des objections à ce genre de quais. Le dossier est là, il montrera nos objections. J'ai dit au gouvernement provincial qu'à l'avenir, je ne recommanderais pas à mes collègues le paiement d'un seul dollar à moins que les plans de ces quais ne nous soient fournis. Naturellement il nous faut payer ce que dans le passé nous avons consenti à payer. Mais je demanderais à mon honorable ami de mettre fin à cette pratique.

M. BROCK : Je suis réellement surpris de la prétention de l'honorable ministre des Travaux publics que nous devons continuer cette manière d'agir parce que le ministre par l'ex-gouvernement et que celle-ci a cassept ans passés, aurait fait ces arrangements. Le gouvernement actuel s'est bien permis de mettre fin à un grand nombre d'arrangements conclus par l'ex-gouvernement; pourquoi maintiendrait-il celui-ci en existence?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Brock) peut-il signaler aucune obligation de l'ancien gouvernement que le gouvernement actuel n'ait pas respectée?

M. BROCK : Oui; je me rappelle certaines nominations au Sénat qui avaient été faites par l'ex-gouvernement, et que celui-ci a cassées. Il y a aussi le service rapide transatlantique. Et que dites-vous de ces dépenses considérables que le gouvernement fait dans les diverses provinces? Mais, pour nous en tenir au crédit du Nouveau-Brunswick, je vois que l'on y dépense beaucoup d'argent pour les quais. Je crois que cette construction devrait être conduite d'une façon plus régulière. Je ne suppose pas que le gouvernement construit des quais simplement en vue d'y gagner des avantages politiques, et je veux admettre que l'on construit ces quais parce que les besoins du pays l'exigent, et dans ce cas, les sommes dépensées devraient être en proportion du revenu de ces quais. On ne devrait pas construire de quais s'il faut payer plus pour en percevoir le revenu que la somme même que l'on perçoit.

L'honorable M. TARTE : Ces quais ne nous donnent pas de revenu parce qu'ils ne nous appartiennent pas. Nous fournissons simplement de l'argent pour les construire, ce qui est pis.

M. BROCK : Raison de plus de faire attention à la manière dont nous dépensons l'argent du public, mais même si nous retirions un revenu de ces quais, nous ne devrions pas dépenser $65,000 sur un quai qui probablement ne rapporte pas $500 de revenu net dans l'année. Conséquemment, je prétends que tout le système est mauvais du commencement à la fin, et je ne crois pas que personne en soit plus convaincu que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) et les membres du cabinet eux-mêmes, mais ils persistent dans cette ligne de conduite pour la raison donnée par l'honorable ministre des Travaux publics, savoir que c'est une pratique qui a été commencée par M. Foster, l'ex-ministre des Finances.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais dit cela.

M. BROCK : J'ai compris que l'honorable ministre nous avait dit que cet arrangement avait été fait par M. Foster.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parlais de cet arrangement spécial fait avec le gouvernement provincial

sur la recommandation de M. Foster. Le gouvernement de cette époque l'a approuvé, le parlement l'a approuvé et le gouvernement est tenu en justice de payer cet argent. Voilà pourquoi je demande ce crédit au parlement.

M. BROCK : Le gouvernement ne devrait pas se croire obligé de donner suite à des arrangements qui sont mauvais, peu importe ceux qui les ont faits. Cet arrangement est très immoral et peu pratique ; il devrait être désavoué immédiatement.

L'honorable M. TARTE : J'y ai mis fin moi-même.

M. BROCK : Pourquoi alors nous demande-t-on ce crédit ?

L'honorable M. TARTE : Cette somme est pour payer une dette. Si l'on fait une enquête pour savoir à quoi elle servira, on trouvera que c'est pour payer les dettes qui ont été accumulées pendant les quatre dernières années. L'arrangement fait par M. Foster n'est pas un arrangement permanent, de sorte que nous sommes parfaitement libres pour l'avenir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas juste de la part de l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) d'insinuer que M. Foster a été guidé par des considérations politiques lorsqu'il a fait cet arrangement. Je veux être juste à l'égard de mon prédécesseur et le défendre contre les attaques qui sont portées contre lui par l'autre côté de la Chambre.

M. BROCK : Je crois que l'honorable ministre veut se moquer.

M. GIBSON : Je ne vois pas pourquoi les honorable députés de l'autre côté de la Chambre critiquent si fort une dépense de $3,000 dans la rivière Saint-Jean. Le gouvernement provincial consent à payer la moitié de la dépense, mais je ne crois pas qu'il serait bien volé si le gouvernement fédéral la payait en entier. On ne nous accorde pas tout l'argent que nous avons demandé pour creusages et pour quais dans le Nouveau-Brunswick. Je crois que ce gouvernement devrait payer une part de ces travaux, et les députés de l'opposition devraient être un peu plus généreux et ne pas critiquer les crédits de ce genre.

M. LENNOX : Il y a un autre point qui demande d'être éclairci, avant que nous votions ce crédit. C'est le point soulevé par l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), lorsqu'il dit que la somme que l'on nous demande présentement servira à solder une dette due depuis quelques années ; que cette somme n'est pas pour une dépense future, et s'il en est ainsi, j'aimerais à avoir à ce sujet une déclaration explicite de la part de l'honorable ministre des Travaux publics actuel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est pour payer une vieille dette, des travaux déjà complétés.

Rivière Saint-Jean—Quai à Oromocto, $6,000.

M. WILMOT : Je voudrais savoir si le gouvernement va faire cet ouvrage tout de suite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est l'intention de commencer les travaux immédiatement. Nous avons demandé des soumissions et l'ouvrage sera adjugé aussitôt qu'elles seront reçues.

Havre de Saint-Jean—Brise-lames de la Pointe aux Nègres, $20,000.

M. INGRAM : Expliquez, s'il vous plaît.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme de $20,000 servira à réparer des dommages considérables qui ont été causés au brise-lames de la Pointe-aux-Nègres par des tempêtes, principalement par les tempêtes du 9 et du 10 novembre 1900. Il nous faut protéger le phare qui est à l'extrémité du brise-lames et qui sera certainement détruit si nous ne refaisons pas les fondations d'une façon plus solide en blocs de granit et de ciment. Je dois dire au comité que j'ai reçu une importante délégation de la ville de Saint-Jean au sujet de ce brise-lames. Cette délégation, qui était composée de notables de Saint-Jean, a dit que le havre était presqu'inutile sans ce brise-lames, et elle m'a demandé une forte somme afin de le prolonger. Mais il y a différence d'opinion entre les ingénieurs sur ce qu'il y a de mieux à faire au sujet de ce brise-lames. Jusqu'à la date du 30 juin dernier, nous y avons dépensé la somme de $601,173. Il est situé dans un très mauvais endroit et les tempêtes le démolissent. Les travaux que nous exécutons maintenant sont destinés à réparer le quai et à protéger le phare. Il seront en ciment et en granit, et ils seront beaucoup plus durables que le bois.

M. INGRAM : Cette dépense empêchera-t-elle le brise-lames d'être emporté par la mer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après la conversation que j'ai eue avec les ingénieurs et la députation qui est venue me voir, je craindrais beaucoup de garantir cela. C'est un ouvrage considérable et nous serons bien d'y aller avec précaution.

M. INGRAM : La délégation a-t-elle proposé un genre spécial de matériaux permanents?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question n'a pas été décidée. La délégation voulait que je consulte mes ingénieurs auxquels j'ai demandé de me faire un rapport.

M. CLANCY : Se propose-t-on de remplacer tout le bois par du ciment?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport qui m'a été soumis montre qu'un revêtement en ciment destiné à protéger le brise-lames d'une façon permanente coûterait $200,000. On estime que les travaux demandés par la délégation, laquelle voulait faire prolonger le brise-lames jusqu'à l'île à la Perdrix, coûteraient $500,000. Quelques navigateurs se sont opposés à ce projet qu'il faudrait examiner avec beaucoup de soin, et avant de recommander cette dépense à la Chambre je devrai avoir un rapport. Ces $20,000 sont pour la réparation du brise-lames tel qu'il existe actuellement.

M. CLANCY : Donnera-t-on ces travaux à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est impossible de les faire autrement qu'à la journée.

M. CLANCY : Il me semble que ces travaux en ciment se donnent généralement à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le cas actuel, ce sont des réparations, et je ne crois pas qu'il soit possible à aucun ingénieur d'en faire un plan ou une estimation complète. Les travaux se font sous la surveillance directe de M. Shewen, l'ingénieur qui a ses quartiers généraux à Saint-Jean. Nous aimerions mieux donner les travaux à l'entreprise si nous le pouvions, parce que le travail à la journée fait perdre beaucoup de temps à notre ingénieur, et nous donne beaucoup de tracas.

M. WILMOT : L'honorable ministre nous a-t-il dit qu'il songeait à fermer le chenal de l'ouest et à prolonger le brise-lames?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a proposé cela.

M. WILMOT : Quel sera le coût total des travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Près de $500,000.

M. WILMOT : Je sais que nombre de citoyens de Saint-Jean sont en faveur de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par contre, beaucoup d'autres n'en veulent pas.

Port de Saint-Jean—Réparations et prolongement de la jetée de protection au pied de Fort Dufferin, $3,500.

M. WILMOT : L'an dernier, le ministre des Travaux publics nous a affirmé qu'un dragueur perfectionné serait mis à l'œuvre dans le port de Saint-Jean. Actuellement, nous constatons que l'entrée de ce havre, surtout près du phare, est très difficile. Les délégations se sont succédées auprès du gouvernement pour insister sur la nécessité d'exécuter ces travaux. Qu'a-t-on fait du cure-môle qu'on nous avait promis ? Va-t-on s'en servir ce printemps ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Tarte) était de bonne foi quand il exprimait l'espoir que ce dragueur serait prêt ; quant à moi, je ne puis faire aucun promesse à l'heure qu'il est, ce que je regrette beaucoup, vu l'urgence des travaux à faire. Ce cure-môle ne sera certainement pas prêt pour la saison prochaine, mais nous ferons tous nos efforts pour qu'il soit terminé bientôt.

M. WILMOT : Maintenant que Saint-Jean devient un des grands ports d'hiver du Canada, il est de nécessité absolue d'exécuter ces travaux le plus tôt possible. A-t-on appelé l'attention du ministre sur l'opportunité de creuser le canal Grimmois, rivière Saint-Jean ? Ces travaux sont importants et ne coûteront pas bien cher. J'oserais recommander fortement à mon honorable ami de faire exécuter cet ouvrage.

Port de Shippegan—Réparations à la jetée de protection, etc., $1,100.

M. CLANCY : A-t-on dépensé le crédit voté l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item se rapporte aux réparations d'un quai qui mesure 990 pieds de long et qui atteint une profondeur d'eau de 31 pieds 4 pouces à marée basse. Cet ouvrage se fait à l'entreprise. Le prix en est de $12,000 et le coût total est estimé à $14,350. Ce crédit nous permettra de terminer ces travaux.

M. CLANCY : Se fait-il beaucoup d'exportations à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un centre très important de l'industrie de la pêche au Nouveau-Brunswick.

M. CLANCY : Il n'y a que les petits bateaux qui peuvent se rendre à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des bateaux qui jaugent quatorze et quinze tonneaux.

M. CLANCY : Je croyais que le ministre avait parlé d'une profondeur de quatorze pieds d'eau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La profondeur de l'eau n'est pas absolument nécessaire pour ce commerce d'exportation, mais les travaux de réparation de ce quai se font en eau profonde, et c'est là ce qui rend cet ouvrage plus coûteux.

M. CLANCY : Pourquoi le ministre s'est-il occupé de navires qui ne se rendent pas à cet endroit ?

M. TURGEON : Depuis l'automne dernier, des navires de fort tonnage, aussi bien que des goélettes de pêcheurs, se sont rendus à ce quai. On paie de $5,000 à $6,000 de primes aux pêcheurs de cet endroit. On y trouve des compagnies puissantes qui achètent, font sécher et mettent en conserves le poisson et qui ont à leur service des navires océaniques. Au cours du mois d'octobre dernier, trois navires de fort tonnage sont venus à ce port prendre une cargaison de poisson pour le marché européen. D'ordinaire, ces steamers nous arrivent à la fin de la saison.

M. CLANCY : Les remarques de l'honorable député peuvent jeter un peu de lumière sur le sujet qui nous occupe. Une des raisons qu'il a invoquées, c'est que l'on paie un montant considérable en primes de pêche. Je ne savais pas qu'il fût nécessaire de construire des quais pour payer ces gratifications aux pêcheurs. Je croyais que du moment que les pêcheurs avaient mérité ces primes, ils auraient bien soin de les réclamer.

M. TURGEON : Le montant considérable qu'on a payé en primes aux pêcheurs de cette localité est une preuve du développement qu'a pris l'industrie de la pêche à cet endroit.

M. INGRAM : A quelle distance se trouve le port de Shippegan du quai de Shippegan ?

M. TURGEON : A environ cinq milles. Le port de Shippegan ou goulet Shippegan réunit le golfe Saint-Laurent à la Baie des Chaleurs. Il y a quelques années, on l'a creusé à une profondeur suffisante pour permettre aux 200 ou 300 navires qui composent la flotte de Caraquet et qui se rendent aux bancs de pêche, de passer à cet endroit, au lieu de contourner l'île Mascou, ce qui raccourcit la route d'environ cinquante milles. Cela évite des misères et une perte de temps très appréciable à la population qui se livre à cette industrie éminemment nationale ; la somme qu'on a dépensée n'est rien, si on la compare aux résultats qu'elle procure. A mon sens, le parlement ne peut jamais voter de crédits plus avantageux au public que ceux destinés à l'amélioration des ports des provinces maritimes.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que le ministre déclare que le coût de cette entreprise sera de $13,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix de l'entreprise est de $12,000, et l'on estime que le coût total de ces travaux sera de $14,350, si l'on tient compte des frais de surveillance et des autres dépenses incidentes.

Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma), $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes à faire exécuter ces travaux dont le coût total est de $5,750. Nous nous attendons à dépenser, au cours de l'exercice actuel, la somme de $1,750, c'est pourquoi nous demandons à la Chambre de nous voter de nouveau $ 4,000. Cet ouvrage a été donné à l'entreprise le 6 août 1902.

Ports et rivières, provinces maritimes—réparations générales, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit était ordinairement de $15,000, mais j'ai constaté qu'il n'était pas suffisant. En effet, un certain nombre d'employés devaient attendre l'exercice suivant pour recevoir leurs salaires. A mon sens, il vaut mieux demander immédiatement le montant réellement nécessaire. C'est pourquoi ce crédit se trouve augmenté de $5,000.

M. CLANCY : A quoi servira cette somme?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A payer les réparations d'urgence, d'après les rapports de nos ingénieurs. Mon honorable ami sait parfaitement que la tempête, d'autres accidents imprévus, mais assez fréquents, causent des dommages dans ces régions.

Ports et rivières, Ontario—Amherstburg—dragage, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de voter de nouveau un crédit que, comme le fait s'est produit dans d'autres cas, nous n'avons pu dépenser, parce que nous manquions de cure-môle.

M. INGRAM : Où se fait ce travail ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'a pu être commencé encore, parce que nous n'avions pas de dragueur à notre disposition. Cette année, nous espérons être plus favorisés sous ce rapport.

M. INGRAM : Dans quelle partie de la rivière Détroit le ministère se propose-t-il de faire exécuter ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis le chenal principal jusqu'au quai d'Amherstburg.

L'honorable M. TARTE : Il est très important d'exécuter ces travaux.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, le ministre nous a dit qu'il s'agissait d'un crédit à voter de nouveau, parce qu'on n'avait pu se procurer un cure-môle pour faire cet ouvrage. Le ministère des Travaux publics, ce me semble, aurait pu employer le dragueur qui lui a servi, l'an dernier et il y a deux ans. La Compagnie de dragueurs de Chatham possède un cure-môle qui a très bien fonctionné, lorsqu'il s'est agi de creuser l'entrée de la rivière Thames et du port Rondeau ; je crois sincèrement que ce cure-môle aurait pu accomplir d'une manière satisfaisante l'ouvrage en question. La compagnie est prête à exécuter ce travail pour un prix moins élevé que celui que le gou-

vernement se trouverait à payer si le ministère des Travaux publics se chargeait lui-même de l'exécution de cette entreprise par les dragueurs qu'il a à sa disposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me fait plaisir d'obtenir ce renseignement. Le ministère va s'occuper de cette question afin de s'assurer si le cure-môle dont parle mon honorable ami, peut exécuter ce travail.

M. CLANCY : La compagnie dont il est question, a donné pleine satisfaction lorsqu'il s'est agi du dragage de la rivière Thames et de l'entrée du port Rondeau, j'en appelle au témoignage de l'ex-ministre des Travaux publics.

L'honorable M. TARTE : Sans doute, le cure-môle en question nous a été très utile, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il pourrait exécuter les travaux qu'il faut faire à Amherstburg. Je crois, en effet, que le lit de la rivière à cet endroit est très dur. Le gouvernement américain fait exécuter des travaux considérables de dragage du côté opposé à Amherstburg. Je puis dire, en passant, que cette ville a perdu une très forte partie de commerce de charbon, parce que son port n'était pas assez profond. J'insisterais auprès de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, sur la grande importance qu'il y a pour nous d'exécuter ce dragage. On pourrait se servir de cure-môles américains, mais, dans ce cas, le gouvernement s'expose toujours à des reproches. Pourtant, je crois que, lorsqu'un ouvrage de ce genre est urgent, on aurait raison d'employer des dragueurs étrangers, qui entreraient en transit dans les eaux canadiennes. Il va de soi que ces travaux, à Amherstburg, coûteront plus cher que ce crédit de $5,000. Je demande à l'honorable ministre de porter une attention spéciale à cet ouvrage. J'ai visité moi-même Amherstburg et je connais parfaitement la nature de ces travaux.

M. CLANCY : D'après ce qu'à dit l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), je demanderais à mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland), si l'ingénieur a fait un rapport sur la nature du lit de la rivière et des matières qu'il faudra draguer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faudra enlever de la glaise, des cailloux et du roc. Mon honorable ami prétend que ces travaux coûteront $25,000.

L'honorable M. TARTE : Je crois que $14,000 ou $15,000 nous permettront de creuser ce chenal le long des quais, ce qui serait suffisant, pour le moment, mais, pour terminer parfaitement ce travail, il faudrait dépenser de $25,000 à $30,000.

M. INGRAM : A-t-on essayé d'enlever les cailoux dont on a parlé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Barrie, Ontario — construction d'un quai, $3,000.

M. LENNOX : Cet item se trouve dans les estimations budgétaires depuis plusieurs années. Je ne veux aucunement discuter cette question au point de vue politique, mais simplement signaler les faits à l'attention du ministre.

Barrie ne se trouve pas dans le comté que je représente ici, mais je constate que l'honorable député de Simcoe-nord est absent de la Chambre, je crois avoir d'excellentes raisons d'appeler l'attention du ministre des Travaux publics et, incidemment, celle de son prédécesseur, sur ce crédit. Il y a environ un an, le maire de la ville de Barrie se mit en correspondance avec l'honorable député de Simcoe-nord, à propos de cette question. Je ne veux pas dire qu'on a échangé de part et d'autre un grand nombre de lettres, mais celles qui furent publiées dans les journaux étaient assez longues et assez corsées ; voici quelle était la position des parties : chacune accusait l'autre du retard apporté à l'exécution de ces travaux. Je crois avoir le droit de donner une explication d'une nature personnelle sur cette question, parce que je m'y suis trouvé mêlé. Ne connaissant pas parfaitement la procédure parlementaire, ayant un bureau à Barrie même, me trouvant, depuis plusieurs années, contribuable de la division électorale de Simcoe-nord, et ayant été sollicité, à différentes reprises, par un certain nombre de citoyens de la ville de Barrie, de m'occuper de ce quai, j'écrivis au ministre des Travaux publics d'alors (l'honorable M. Tarte), pour lui demander de faire exécuter ces travaux le plus tôt possible. Au cours de cette correspondance si violente, entre le maire de Barrie et l'honorable représentant de Simcoe-nord, je constatai que ce dernier me blâmait d'avoir pris sur moi de demander au ministre quand nous pourrions espérer que cet ouvrage serait fait. Je considère comme un devoir de déclarer maintenant, en l'absence de l'honorable député de Simcoe-nord, au ministre actuel des Travaux publics qu'il est grandement temps de commencer la construction de ce quai, si l'on doit exécuter cet ouvrage. Une difficulté a surgi quant à l'endroit précis où devra se trouver ce quai; les uns le voulaient au pied de la rue Bayfield, les autres à la rue Metcalfe. Est-ce là la seule objection soulevée ? Je l'ignore. On a cependant parlé de difficultés à propos du titre de propriété. De fait, je sais que le conseil de ville de Barrie a écrit au ministre des Travaux publics pour l'informer qu'il était prêt à céder ce titre au gouvernement, si déjà ce dernier n'avait pas cette propriété. Je puis ajouter, me faisant en cela l'écho de ce qui se dit à Barrie, que nombre de citoyens de cette ville voudraient que ce quai fût construit au pied de la rue Bayfield.

Mais ce n'est pas le sentiment unanime de la population. Le conseil de ville a adopté plusieurs résolutions dans le sens que je viens d'indiquer. J'ignore si la Chambre de commerce a suivi cet exemple. On a envoyé des copies de ces résolutions au ministère des Travaux publics. Ainsi donc, sans modifier l'attitude que j'ai prise au sujet de la construction de ce quai, je dis au gouvernement que s'il doit faire exécuter cet ouvrage, il n'a pas besoin d'attendre les élections générales. Je crois qu'il a été question de ces travaux aux dernières élections, et peut-être—mais je n'en suis pas certain—à celles qui les ont précédées. A tout événement, le ministère devrait construire immédiatement ce quai, s'il est sincère lorsqu'il nous demande de voter ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La difficulté qui se présente au sujet de ces travaux provient, si je ne me trompe, du retard qu'apporte la municipalité à transporter au gouvernement le titre de la propriété qui se trouve au pied de la rue Bayfield. Nous attendons que cette formalité soit remplie pour commencer immédiatement les travaux.

M. LENNOX : L'honorable ministre croit-il que ce transport n'a pas été fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'on me dit.

M. LENNOX : J'ai compris d'après les déclarations du maire de Barrie et d'après ce que j'ai entendu dire, il y a déjà quelques mois, que cette formalité avait été remplie. A tout événement, le ministère n'est-il pas informé que la ville est prête à faire ce transport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai compris que le conseil de ville avait adopté une résolution dans ce sens. Mais j'ai déjà déclaré que j'avais établi, en principe, que, dans des questions semblables, le ministère devait obtenir un titre de propriété, avant de commencer aucun ouvrage. Si cette formalité était remplie, nous commencerions dès demain la construction du quai en question.

Bayfield, jetée sud, prolongement, $5,000.

M. CLANCY : Pourquoi n'a-t-on pas exécuté ces travaux? On nous demande de voter de nouveau $1,000. Dans quel état se trouve cet ouvrage ? Il ne s'agit pas de dragage, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, la chaussée est prête ; mais il reste encore à terminer la superstructure. L'entreprise coûte $6,440 en tout. Ce crédit nous permettra, croyons-nous, de faire ces travaux.

M. CLANCY : Se fait-il beaucoup d'affaires à ce quai, ou s'agit-il simplement d'un de ces vieux ouvrages qu'on n'entretient qu'à force de réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, les travaux sont presque terminés.

M. CLANCY : Mais, ils ne serviront plus alors, car il n'y aura plus rien lorsqu'ils seront finis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comment ?

M. CLANCY : Je parle du quai et du trafic.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a déjà voté ce crédit, il y a un an ou deux. C'était le temps alors de faire ces remarques.

M. INGRAM : Le ministère se propose-t-il de faire du dragage à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit ne se rapporte pas à cela.

M. INGRAM : Mais il n'y a pas de navire, pas même de bateau de pêche qui puisse passer à cet endroit. On suit toujours le même système qui consiste à reconstruire des ouvrages qui sont complètement inutiles.

M. CLANCY : A-t-on fait rapport qu'il faudrait absolument creuser la rivière à cet endroit, si l'on voulait que cette jetée servît à quelque chose ? Le ministre s'est-il tracé un plan quelconque au sujet de ce port, pour expliquer cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons donné à l'entreprise ces travaux qui sont presque terminés. Je ne me suis pas enquis directement des détails de cet ouvrage, et cette question est restée en l'état où elle trouvait quand j'ai pris la direction du ministère des Travaux publics.

M. CLANCY : N'y a-t-il pas eu un rapport sur la profondeur de l'eau à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très probablement, lorsqu'on a demandé cette jetée. Les fonctionnaires du ministère me disent qu'ils ont un rapport et des relevés complets.

M. CLANCY : Quelle somme faudra-t-il dépenser pour creuser le lit de la rivière de façon à rendre ce quai plus utile ? Nous n'avons pas besoin de construire cette jetée, si l'eau n'est pas assez profonde pour permettre aux navires d'y aborder.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis comprendre l'utilité de construire un quai à un endroit que ne peuvent atteindre les vaisseaux. Je le répète, je n'ai pas étudié les détails de cette question, mais il me fera plaisir de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport concernant ce sujet, tel que préparé avant que l'entreprise fût commencée.

M. CLANCY : Quant à moi, je crois qu'on dépense de l'argent dans la construction

d'un quai à un endroit où ne peuvent se rendre même les plus petits bateaux. Lorsque cette jetée sera construite, aucun capitaine ne voudra y conduire son navire. Si cela est vrai, l'honorable ministre n'a pas raison de demander à la Chambre de dépenser un sou dans cette entreprise, avant d'avoir résolu cette difficulté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'argent a été dépensé. Je trouve dans le rapport qu'on a travaillé dans seize pieds d'eau. Il semble donc y avoir erreur dans les renseignements fournis à l'honorable député (M. Clancy). Je parle d'après les documents que j'ai devant moi. Le parlement a voté ce crédit et l'ouvrage sera bientôt terminé.

M. INGRAM : En parlant de seize pieds d'eau, vous voulez faire allusion à l'ancienne jetée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je parle de l'entreprise actuelle. Il va de soi que je ne suis pas prêt à dire qu'il y a seize pieds d'eau à l'endroit en question.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je vous ai cédé ma place, M. le Président (M. Campbell), pour donner quelques explications sur ce sujet. Je n'habite pas la division électorale où se trouve Bayfield, mais je demeure dans le comté voisin. Je connais, cependant, Bayfield aussi bien que l'endroit où je vis. Il y a quelques années, on y trouvait de très bons quais, mais, malheureusement, une tempête terrible en détruisit la plus grande partie. Il n'y a pas bien longtemps, M. McMillan, qui représentait alors cette division électorale, demanda au gouvernement de construire un quai. Bayfield est un centre de pêche sur le lac Huron. Les tempêtes ont amassé le sable à l'entrée de ce port. Il y a deux ou trois ans, on a commencé la construction de cette jetée et l'on a continué les travaux depuis. Cet ouvrage se trouve dans à peu près 14 pieds d'eau. Quand tout sera terminé, il faudra draguer le banc de sable qui empêche, maintenant, les vaisseaux de pêche de pénétrer dans ce port ; il sera alors facile aux navires d'atteindre la jetée en question. A mon sens, c'est un ouvrage qui sera très avantageux aux pêcheurs. Aujourd'hui les goélettes peuvent pénétrer dans ce port, mais les gros vaisseaux ne peuvent s'y aventurer. C'est un centre de pêche, en vérité, mais si les pêcheurs n'avaient pas d'endroit où mettre leurs bateaux à l'abri en cas de tempête, ils ne pourraient plus se livrer à leur industrie.

M. CLANCY : D'après mon honorable ami, nous construisons une jetée pour l'avantage des pêcheurs, mais ces derniers ne pourront atteindre ce quai, si l'on ne creuse pas l'entrée de ce port. Cependant, on ne demande pas de crédit pour exécuter ces derniers travaux.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai compris que le ministre avait déclaré que ce dragage se ferait aussitôt que le quai serait terminé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, on ne m'a pas demandé cela. Il y a cependant, le crédit pour les travaux de dragage en général, et l'on pourra peut-être consacrer quelque argent à cette fin.

M. INGRAM : Si le ministre des Travaux publics veut construire des quais et faire exécuter des travaux de dragage à l'avantage des pêcheurs de Bayfield, je lui rappellerai que Port-Bruce a bien aussi son importance. On y trouve autant, et même plus de pêcheurs qu'à Bayfield et les revenus y sont plus considérables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il fait toujours beau à Port-Bruce.

M. CLANCY : Nous savons tous qu'un grand nombre d'ouvrages semblables ont été commencés dans des circonstances bien différentes de celles qui existent aujourd'hui. Alors, il se faisait un grand commerce d'exportation à ces différents endroits. Plusieurs de ces quais ne servent plus, et je ne crois pas qu'on doive dépenser de l'argent à les réparer. Je confesse que les deux partis politiques ont commis des erreurs à ce point de vue. Mais il s'agit maintenant d'un cas exceptionnel, et je demande à mon honorable ami s'il est de sage politique de commencer des travaux semblables vu le nombre de demandes qui pourraient nous arriver de toutes les parties du Canada pour l'exécution d'entreprises plus nécessaires. Nous devons nous demander s'il est opportun de dépenser encore de l'argent pour l'entretien de ces quais et de ces brise-lames construits, il y a longtemps, maintenant que le besoin de ces ouvrages ne se fait plus sentir. Sans doute, on exercera toujours une pression auprès du gouvernement pour entretenir ces brise-lames et ces quais, pour enlever ces bancs de sable qui ferment l'entrée de certains ports aux bateaux de pêche. A mon sens, nous sommes arrivés à cette période où, libéraux comme conservateurs, nous devons examiner si l'intérêt du pays n'exige pas que nous ne construisions plus d'ouvrages semblables. L'honorable ministre pourra peut-être dire à la Chambre ce qu'il faudra dépenser pour faire le dragage du port de Bayfield, lorsque la jetée en question sera terminée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai préparer un rapport sur ces travaux de dragage.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne ferait-il pas bien de laisser ce crédit en suspens?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi ? Quand on fait voter un crédit et que l'on conclut un marché avec un particulier pour l'exécution d'un

travail quelconque, il faut payer cet homme, lorsqu'il a rempli son engagement.

M. CLANCY : Il vaudrait mieux lui payer des dommages-intérêts, que d'engager le pays à terminer cet ouvrage, et à exécuter ensuite le dragage dont nous venons de parler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant de ces dommages dépasserait de beaucoup la somme de $10,000 que nous voulons former au moyen de ce crédit.

M. INGRAM : A la dernière session, j'ai compris que ces travaux avaient pour but de prolonger cette jetée de façon à nous exempter de faire ce dragage.

Belle-Rivière—réparations aux cours de palplanches, $1,400.

M. BORDEN (Halifax) : Jusqu'à quelle heure allez-vous prolonger la séance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Votons ce crédit qui concerne Ontario.

M. CLARKE : Nous établirons un mauvais précédent, en prolongeant la séance jusqu'après 11 heures.

M. CLANCY : Nous avons fait beaucoup d'ouvrage ; il ne serait pas raisonnable pour nous de voter ces crédits sans obtenir certains renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je veux fournir tous les renseignements possibles. Le crédit suivant se rapporte à des travaux en voie d'exécution et dont le coût total est de $9,310.75. L'item en question constitue la balance de cette somme.

M. INGRAM : Pourquoi ces travaux à Belle-Rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la dernière session, on a expliqué longuement la nécessité de cet ouvrage. Ces travaux utiles ont été donnés à l'entreprise et sont presque terminés.

M. CLANCY : On ne peut pas s'attendre à ce que nous ayons présent à la mémoire ce qui s'est dit l'an dernier. Sans doute le ministre a convaincu la Chambre, à la dernière session, de l'opportunité d'exécuter ces travaux, mais mon honorable ami nous demande, aujourd'hui, de voter un crédit supplémentaire. Sa demande peut être fort légitime. Cependant, il devrait prendre patience et fournir les renseignements qu'on lui demande, au lieu de dire : Eh bien ! la Chambre a voté une certaine somme, l'an dernier, et cela doit suffire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais dit cela. J'ai déclaré que le parlement avait voté un crédit, qu'on avait donné cet ouvrage à l'entreprise, que les travaux étaient presque terminés et que, dans ces circonstances, le parlement ne pouvait revenir sur ce qui avait été fait. Il peut exister une différence d'opinion quant à l'opportunité d'entreprendre ces travaux, mais dès que ceux-ci sont terminés, il faut bien payer celui qui les a exécutés. Le comité a le droit d'obtenir tous les renseignements possibles, et je suis prêt à les lui fournir.

M. INGRAM : Nous reconnaissons la grande courtoisie de l'honorable ministre à notre égard. A la dernière session, nombre de ces item ont été adoptés sans discussion, le comité les votant, pour ainsi dire, sans exiger d'explications. Mais, à mon sens, on ne doit pas en agir ainsi au cours de cette session qui n'est pas encore très avancée. Il nous faut des renseignements au sujet de ces travaux à Belle-Rivière et nous usons de notre droit en demandant des explications plus détaillées sur ce crédit.

M. TAYLOR : Il s'agit de Blind-River ?

M. INGRAM : Non, de Belle-Rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, de Blind-River.

M. INGRAM : Je l'avoue, j'ignore s'il est bien nécessaire d'exécuter ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de Blind-River.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance levée à 11 heures et 10 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 8 avril 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT ANNUEL.

Rapport annuel du ministère de l'Imprimerie et de la Papeterie publique.—Sir Wilfrid Laurier.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET DU NORD-OUEST.

M. CALVERT : M. l'Orateur, au nom du représentant d'Algoma (M. Dyment) je demande la permission de présenter le bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest.

M. TAYLOR : Je désire vous faire remarquer, M. l'Orateur, que la pétition demandant la permission de soumettre ce bill n'a été présentée qu'aujourd'hui.

M. l'ORATEUR : Je crois que toutes les procédures ont été faites régulièrement. Il a été fait rapport sur le bill.

M. TAYLOR : La pétition vient d'être lue.

M. l'ORATEUR : L'employé à qui est confié le soin d'examiner ces propositions de loi, me dit dans une note que tout est en règle. Je considère la pétition comme étant dûment reçue.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie d'assurance Mutuelle de la cité de Montréal contre le feu et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de Montréal ".—M. LaRivière.

Bil (n° 90) concernant la Compagnie de Force Niagara-Welland (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Force Niagara-Welland ".—M. Guthrie (par M. Calvert).

Bill n° 91) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du gaz, du Dominion.—M. Belcourt.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de Garantie contre les voleurs du Dominion (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Garantie du Dominion (à responsabilité limitée).—M. Bickerdike.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada.—M. Bickerdike.

Bill (n° 94) concernant les compagnies légalement constituées.— M. Bickerdike.

AMENDEMENT A L'ACTE DE CONCILIATION.

M. PUTTEE : Je demande la permission de présenter le bill (n° 95) modifiant l'acte de conciliation, 1900.

M. INGRAM : Donnez des explications.

M. PUTTEE : Ce bill est identique sous tous rapports à celui que j'ai présenté moi-même au cours de la dernière session. J'ai alors fourni toutes les explications nécessaires. Le bill actuel a simplement pour but d'augmenter l'utilité de l'acte de conciliation de 1900.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

HOME RULE POUR L'IRLANDE.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a quelques jours, la Chambre adopta une résolution qui exige que certaines procédures additionnelles soient faites avant de pouvoir être transmise à qui de droit. Je propose donc :

Que l'adresse à Sa Très Gracieuse Majesté le roi, adoptée par cette Chambre, le 31 écoulé, soit grossoyée.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Qu'il soit voté une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, le priant de transmettre à Sa Très Gracieuse Majesté le roi, l'adresse votée par cette Chambre le 31 écoulé, au sujet des affaires d'Irlande, en la manière que Son Excellence jugera convenable, afin qu'elle soit déposée au pied du trône.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que ladite adresse soit grossoyée, et qu'elle soit présentée à Son Excellence par les membres de cette Chambre qui font partie de l'honorable Conseil privé.

La motion est adoptée.

QUESTIONS—DROITS DE PECHE DANS LA BAIE JAMES OU LA BAIE D'HUDSON.

M. LANCASTER, par M. Taylor :

1. A qui ont été accordées récemment des permis exclusifs de pêche dans n'importe quelle partie la baie de James ou de la baie d'Hudson ?
2. Qui a demandé ce privilège au gouvernement ou à quelqu'un de ses départements ?
3. A quelle date la première demande a-t-elle été faite ?
4. Quelle est la date du permis ou privilège ?
5. Quelle en est la durée ?
6. Quel est le prix payé par les locataires ?
7. Ce permis a-t-il été transféré à d'autres personnes ? Dans l'affirmative, à qui ?
8. A quelle date le transfert a-t-il été approuvé ou sanctionné ? Et par quel département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Archibald McNee.
2. Archibald McNee.
3. Le 22 février 1900.
4. Le 13 novembre 1902.
5. Vingt-deux.
6. Dix dollars par année.
7. Le département n'a reçu aucun renseignement à ce sujet.
8. Le 28 novembre 1902. Par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

BATTURES D'OROMOCTO, N.-B.—GARDIEN DU PHARE.

1. Miles McMonagle a-t-il été remercié de ses services comme gardien du phare des battures d'Oromocto, N.-B. ? Dans l'affirmative, quand et pour quel motif ?
2. Le département sait-il que l'inspecteur Kelly a déclaré que McMonagle était le meilleur gardien de phare sur toute la rivière Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : McMonagle a été remplacé par M. Robert Brennan, le 25 mars dernier, pour s'être mêlé activement d'élection. Il n'est pas à la connaissance du département que l'inspecteur Kelly ait fait un rapport

disant que McMonagle était le meilleur gardien de phare sur toute la rivière Saint-Jean.

M. WILMOT : Demande :

Qui a recommandé le renvoi de Miles McMonagle comme gardien du phare d'Oromocto, N.-B. ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans mon ministère, toutes ces recommandations sont faites, suivant l'usage, par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

DIRECTEUR DE LA POSTE D'AYR.

M. CLARE—par M. TAYLOR—demande :

1. Michael Robson, ci-devant directeur de la poste au village de Ayr, a-t-il donné sa démission ou a-t-il été destitué ?

2. S'il a été destitué, pour quelle raison ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a donné sa démission.

CONCESSION TREADGOLD.

M. BELL, par M. Taylor :

1. Quelqu'un des membres du cabinet a-t-il reçu le télégramme suivant :—Opposez-vous à toute tentative pour faire adopter un arrêté ministériel ou un acte du parlement, ayant pour objet la ratification de la concession Treadgold. Nous sommes à faire signer une pétition monstre et à préparer des données pour faire envoyer à Ottawa pour demander au gouvernement d'aider à fournir de l'eau pour exploitation minière. La population est unanime à faire cette demande, et elle insistera auprès du gouvernement pour obtenir protection contre le monopole de l'insatiable Treadgold.

2. Le gouvernement sait-il que la pétition, dont copie est donnée ci-dessous, est en route pour Ottawa ?

A l'honorable Chambre des communes assemblée en parlement.

La pétition des soussignés, domiciliés dans le territoire du Yukon,—

Expose humblement :—

1. Qu'en vertu d'un arrêté ministériel en date du 21 avril 1902, certains privilèges sont accordés à Malcolm Orr Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick, au sujet d'un projet d'ouvrages hydrauliques destinés à fournir l'eau nécessaire pour le lavage du gravier aurifère dans le district y mentionné, comprenant la rivière Klondike, les creeks Bonanza, Bear et Hunker et leurs tributaires.

2. Que les avantages accordés aux concessionnaires sont d'une incalculable valeur et comportent une énorme exploitation des ressources publiques de ce territoire pour le bénéfice de quelques concessionnaires favorisés.

3. Que vos pétitionnaires sont d'avis que le fait de conférer à une seule corporation des pouvoirs extraordinaires tels que concédés par le susdit arrêté en conseil, aura pour effet de paralyser la vie commerciale et industrielle de la population, et de nuire au plus haut degré au bien public, puisqu'on donne aux concessionnaires le pouvoir d'écraser toute concurrence et de réduire en quelque sorte à la servitude les mineurs qui habitent ce district, lequel renferme la plus riche partie du Klondike.

M. PREFONTAINE.

4. Que ce qui est nécessaire en ce pays, n'est pas de créer des monopoles, mais plutôt de les empêcher, et d'encourager les mineurs particuliers en donnant à tous des privilèges et des avantages égaux, autant que la loi et l'administration peuvent le faire.

5. Que pour aider au développement de l'industrie minière du Yukon, il est absolument essentiel que le gouvernement fournisse le plus tôt possible un approvisionnement d'eau abondant et effectif au plus bas prix possible.

En conséquence, vos pétitionnaires demandent,—

1. Que l'arrêté ministériel du 21 avril 1902 soit annulé et qu'aucun privilège spécial ne soit accordé dorénavant dans ce territoire en ce qui touche aux concessions forestières, à l'exploitation minière, l'eau ou toute autre catégorie de droits concernant le public en général; mais que tous soient obligés de s'en tenir, en ce qui a trait à ces matières, aux droits conférés à chaque membre de la communauté par les règlements miniers.

2. Que l'approvisionnement et la distribution de l'eau pour des fins d'exploitations minières dans les limites de ce territoire ne soient pas sous la dépendance d'un particulier ou d'une association, mais que le gouvernement fédéral en prenne la charge à titre de travaux d'utilité publique, ou bien qu'il autorise l'exécutif du territoire du Yukon à faire les travaux nécessaires et à prélever des fonds au moyen d'obligations garanties par l'Etat.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Le PREMIER MINISTRE :

1. Plusieurs membres du gouvernement ont reçu ce télégramme, et parmi eux le premier ministre qui a répondu qu'aucune tentative ne serait faite pour adopter un arrêté en conseil ou un acte du parlement dans le sens indiqué dans le télégramme.

2. Le gouvernement a été informé qu'une pétition de ce genre devait être adressé au gouvernement. Je puis ajouter que l'attention du gouvernement a été attiré sur cette question par l'honorable député du Yukon (M. Ross) ; mais tout a été laissé en suspens jusqu'à ce que la pétition nous soit parvenue.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE NESBITT, MAN.

M. ROCHE (Marquette) :

1. Le gouvernement sait-il que M. John Watson, directeur de la poste à Nesbitt, Manitoba, est le président de l'Association libérale de Brandon-sud et le candidat libéral pour ce district électoral aux élections prochaines dans cette province ?

2. Le gouvernement lui laissera-t-il son emploi pendant que cet homme s'occupera activement de politique?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le département ignore que M. John Watson soit président de l'Association libérale de Brandon-sud, ou le candidat libéral pour ce district électoral aux prochaines élections dans cette province.

SUBVENTIONS EN TERRES AUX CHEMINS DE FER.

M. DAVIS :

1. Quel est le nombre total d'acres de terre accordés jusqu'à ce jour dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, à des compagnies de chemins de fer, à titre de subventions ?

2. Des terres ont-elles été accordées, à titre de subventions, à des compagnies de chemin de fer, depuis 1896 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. Le nombre total d'acres de terre que le gouvernement a été autorisé par le parlement à accorder à des compagnies de chemins de fer, à titre de subventions, est de 56,087,072 acres.

Le nombre total d'acres de terre accordés jusqu'à aujourd'hui, après estimation des travaux, est de 29,986,826 acres.

2. Non.

SUBVENTIONS EN ARGENT AUX CHEMINS DE FER.

M. DAVIS :

1. Quel est le coût total (à compte du capital) de l'Intercolonial et autres chemins de fer de l'Etat ?

2. Quel montant total d'argent a été payé par le gouvernement fédéral, à titre de subventions, depuis la confédération, à des chemins de fer dans chacune des provinces suivantes :—Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Québec, Ontario, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest et Columbie Britannique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût total (à compte du capital) de l'Intercolonial et autres chemins de fer de l'Etat, au 28 février 1903, est comme suit : Intercolonial, $69,418,275.54; chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $5,112,435.27.

Le montant total d'argent payé par le gouvernement fédéral, à titre de subventions aux chemins de fer, dans chacune des provinces ci-dessous, depuis la confédération jusqu'au 28 février 1903, est comme suit :

Ile du Prince-Edouard	Rien.
Nouvelle-Ecosse	$ 1,872,503 83
Nouveau-Brunswick	1,292,783 57
Québec	10,091,552 63
Ontario	18,750,228 48
Manitoba	3,259,150 00
Territoires du Nord-Ouest	7,457,500 00
Colombie Anglaise	9,682,251 00

MONTANTS DEPENSES A COMPTE DU CAPITAL POUR TRAVAUX PUBLICS.

M. DAVIS :

Quelle montant a été dépensé par le gouvernement fédéral (à compte du capital) pour travaux publics de toute espèce, non compris les canaux, depuis 1892 jusqu'à 1902, respectivement, dans les provinces de l'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest et Colombie-Britannique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis obligé de prier l'honorable député de bien vouloir demander la confection d'un rapport contenant ces renseignements.

M. S. JONASSON.

M. ROCHE (Marquette) :

1. M. S. Jonasson est-il employé par le département de l'Intérieur, dans la province du Manitoba, comme garde-forestier ou inspecteur de homesteads ?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement sait-il qu'il est le candidat libéral pour le district électoral de Gimli aux prochaines élections provinciales ?

3. Le gouvernement continuera-t-il à l'employer bien qu'il s'occupe activement de politique ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 1. Oui. 2. Le gouvernement n'est pas informé que M. Jonasson se porte candidat dans Gimli. 3. S'il est candidat, il cessera d'agir en qualité d'employé salarié du ministère.

IMPORTATION DES BANANES.

M. ROBINSON (Elgin) :

1. Quelles quantités de bananes ont été importées au Canada en 1902 ?

2. Quelle en était la valeur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : 765,767 régimes de bananes, estimés à $738,168, ont été importés au Canada durant l'exercice expirant le 30 juin 1902.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. SCOTT :

1. Quelle somme totale a été payée à titre de subvention pour aider à la construction de chemins de fer au Canada entre le lac Supérieur et la limite orientale de la Colombie Anglaise ?

2. Cette somme a-t-elle été payée en entier à même le compte du capital ? Et, dans l'affirmative, quel intérêt annuel le gouvernement paie-t-il sur ce montant ?

3. Quelle somme totale a été payée par le gouvernement fédéral depuis la confédération pour aider à la construction des chemins de fer, y compris le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

4. Quel est le montant de l'intérêt annuel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. Le montant en espèces contribué par l'Etat pour aider à la construction de réseaux de chemin de fer en Canada, entre le lac Supérieur et la frontière orientale de la Colombie-Anglaise est de $12,465,341.

2. Les subventions aux chemins de fer constituent un item spécial dans les comptes publics. Elles ne sont pas désignées comme étant chargées au compte du capital, mais cela équivaut à la même chose, puisqu'elles ne sont pas portées au compte du revenu ordinaire de l'année.

3. $152,922,163.25.

4. Il n'existe aucun taux d'intérêt particulier s'appliquant aux subventions aux che-

mins de fer. Elles sont payées à même le fonds général. Aucun montant n'est spécialement emprunté pour payer la subvention aux chemins de fer. Des emprunts ont été faits de temps à autre et dont parties ont servi à payer ces subventions. Le taux de l'intérêt a varié.

RAPPORT CONCERNANT LES PECHERIES DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. EARLE : Avant que la Chambre passe à la discussion de l'ordre du jour, je voudrais demander au ministre de la Marine et des Pêcheries de bien vouloir dire quand il se propose de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de la commission chargée de faire une enquête sur les pêcheries du littoral de la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : D'ici à quelques jours.

GARDE-BESTIAUX.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre des Chemins de fer voudrait-il nous dire quand le rapport de la commission concernant les garde-bestiaux sera soumis à la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les expériences se continuent de jour en jour, aussi rapidement que possible, mais je ne crois pas que la commission puisse préparer un rapport avant dix ou douze jours. Jeudi dernier il y avait 61 modèles à essayer, et il en est arrivé un ou deux nouveaux depuis.

M.BORDEN (Halifax) : Je croyais que la commission avait été dissoute, quelques-uns de ses membres s'étant retirés, et c'est là la raison pour laquelle je croyais que nous pouvions espérer avoir un rapport bientôt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les commissaires ont visité les principaux chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, et ils ont étudié les différents modèles de barrières garde-bestiaux en usage. A leur retour à Ottawa, les commissaires se sont séparés, et M. Holt fut chargé de faire les expériences. Il n'y avait à cette époque que quelques barrières à essayer, mais un grand nombre d'autres ont été apportées depuis, et les expériences se continuent de jour en jour.

COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. BORDEN (Halifax) : Les journaux annoncent la nomination d'une commission chargée d'étudier cette question des transports à laquelle il est fait allusion dans le discours du Trône. L'honorable premier ministre a-t-il quelque déclaration à faire à la Chambre à ce sujet ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, pas aujourd'hui. Les commissaires ne sont pas encore nommés.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. CHARLTON : Je propose la troisème lecture du bill (n° 2) modifiant le chapitre 8 des statuts de 1900 autorisant des subventions des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : La motion demandant que ce bill soit adopté en troisième délibération a été laissée en suspens l'autre jour. Est-ce que ce bill doit s'appliquer à tout réseau de chemin de fer ?

M. CHARLTON : Il s'appliquera à tout chemin de fer devant recevoir une subvention totale moindre que $60,000. Son but est de placer les chemins de fer de cette catégorie sur une pied d'égalité avec les corporations plus importantes. Il se peut qu'un chemin de fer ayant droit à une subvention inférieure à $600,000, soit pour ainsi dire complété et dans de meilleures conditions pour recevoir le paiement d'une subvention qu'une compagnie plus importante ; mais avec la loi telle qu'elle existe actuellement, il est privé de cet avantage. C'est dans le but de faire disparaître cette distinction, si je puis me servir de cette expression, qui existe au détriment des chemins de fer de moindre importance, que ce bill est soumis à la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que l'on avait en vue d'en faire une application immédiate, car le ministre des Chemins de fer avait laissé entendre qu'il était sérieusement question de soumettre un projet de loi tendant a faire disparaître cette disposition de l'Acte des chemins de fer.

M. CHARLTON : Le présent bill ne serait pas en délibération devant la Chambre, si cette disposition de la loi avait été retranchée.

La motion est adoptée; le bill est adopté en troisième délibération.

CORRUPTION ELECTORALE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900.—(M. Charlton.)

Article 1.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, la dernière fois que le comité s'est occupé de ce bill, il l'a laissé à l'étude du paragraphe de la lettre " L " de cet article. Je crois que vous pourriez commencer à lire à partie du paragraphe " L ".

M. INGRAM : Oh ! non.

M. CHARLTON : Dans tous les cas, cela m'est indifférent—lisez tous les paragraphes, si vous le jugez à propos.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami le ministre des Finances a proposé, l'autre jour, la nomination d'un comité composé de députés des deux partis pour étu-

dier l'Acte des élections, et cette proposition a paru recevoir l'approbation générale. Le gouvernement a l'intention de mettre cette idée à exécution après les vacances de Pâques. Dans ce cas, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) consentirait peut-être à laisser la question en suspens jusqu'à ce que ce comité soit nommé et ait étudié toute la question.

M. CHARLTON : Je me rends avec plaisir à la demande du premier ministre. Cette manière de régler la question me convient parfaitement. Mon intention était cependant, de donner quelques explications au comité sur cette partie du bill qui n'a pas encore été discutée, et, avec sa permission, je vais expliquer brièvement cette partie de la proposition de loi qui se trouve après le paragraphe de la lettre " L ". Le ministre de la Justice a prétendu que cette partie du bill déjà discutée n'était rien autre chose que la répétition de dispositions qui existent déjà dans l'Acte des élections. Je ne reviendrai pas sur ce point, puisque le comité ne doit pas se prononcer aujourd'hui d'une manière définitive sur le mérite de ce bill.

Le paragraphe " L "traite de l'exercice abusif de l'influence officielle, un mode de corruption qui n'est pas encore pratiqué sur une très grande échelle au Canada, mais qui a atteint son apogée aux Etats-Unis, et qui est un moyen bien effectif de se procurer de l'argent pour le fonds électoral, tout en étant une injustice sérieuse et une cause d'ennuis pour les employés civils. Ce paragraphe place cette offense dans la même catégorie que les autres, et rend son auteur passible de l'amende et de l'emprisonnement. L'avant-dernier article de ce paragraphe "L" indique la peine encourue par celui qui enfreint ces dispositions de l'article, et il modifie la loi sous ce rapport. Toutes ces offenses—et le paragraphe 112 se trouve compris dans cette liste d'offenses—sont punissables par deux ans d'emprisonnement au plus et une amende de $500, à la discrétion du juge ayant entendu le procès. Naturellement, tous les accusés ne seront pas coupables au même degré ; et il est bon de laisser une certaine latitude au juge. C'est l'intention de la loi que l'amende soit payable, en totalité ou en partie, au dénonciateur, et c'est sur cette disposition particulière du projet de loi que l'on se base pour espérer obtenir des renseignements et mettre fin à ce système déplorable de corruption par l'achat des votes.

Je considère que l'une des dispositions les plus importantes du bill, celle dans laquelle nous avons le plus confiance pour mettre fin à cet état de choses, est l'article 108a. Cet article est copié sur le code pénal de l'Etat de New-York. Il y a plusieurs années passées, la corruption électorale faisait de grands ravages dans cet état, et des honnêtes gens de cette époque, comme les honnêtes gens qui existent aujourd'hui au Canada, crurent qu'il fallait trouver un moyen quelconque de mettre fin à cette pratique infâme. On éprouva d'abord beaucoup de difficultés pour trouver le vrai remède au mal. Mais, finalement cette disposition fut adoptée et on donna le droit à toute personne de se faire dénonciateur : on encouragea la délation par l'appas d'une part de l'amende. Une fois la dénonciation faite, n'importe qui peut être assigné comme témoin et le témoignage donné par le délateur, ou par n'importe quel témoin, ne peut être employé contre lui dans aucune procédure civile ou criminelle. La personne qui a rendu témoignage ne peut être poursuivie ni punie par l'acte criminel au sujet duquel elle a rendu témoignage, et elle peut invoquer ce fait comme moyen de défense à l'encontre de l'action prise contre elle.

Cette disposition a pour but de placer celui à qui l'on confie les fonds électoraux destinés à acheter les votants, à la merci des vagabonds et des meneurs politiques avec qui il transige; et ce commerce devient tellement dangereux, que personne n'ose s'y risquer. Cette loi a eu pour résultat de mettre fin à cette pratique dans l'état de New-York. Aussi, le contraste est grand entre l'état de choses qui existe dans l'Etat de New-York et ce qui se passe dans certains états moins importants où il n'y a aucune loi de cette nature. J'ai remarqué l'autre jour un article écrit dans une des revues américaines, sur la corruption politique qui existe dans l'état du Rhode-Island. Il n'y a pas de loi qui défend la corruption électorale dans cet état, et cette corruption est devenue tellement générale que probablement plus de la moitié des électeurs qui la considèrent comme une source de revenus commodes et légitimes. L'opinion publique est si en faveur de cette pratique, que le ministre du culte qui voudrait essayer de l'entraver serait sûr d'y perdre sa position. Au cours de la dernière élection dans cet état, à un endroit appelé North-Smithfield, les électeurs disposés à vendre leur vote hésitaient à accepter les propositions qui leur étaient faites et attendaient l'offre la plus élevée de la part des agents des deux partis. Finalement toute la troupe fut mise à l'enchère, près du perron de l'hôtel de ville, et adjugée à $25 par tête. Le prix payé pour ces électeurs du Rhode-Island a été dépassé, je crois, au cours de certaines élections dans notre propre pays. Les électeurs canadiens ne vendent pas encore leur vote à l'enchère, mais la concurrence pour être conduite privément n'en est que plus vive. Le niveau de la vertu civique tend sans cesse à baisser dans notre pays ; on paraît oublier la gravité du suffrage et l'on ne tardera pas à reléguer dans l'oubli les obligations sérieuses qu'incombent ces citoyens dans l'exercice de son droit de vote. Nous avons absolument besoin d'une loi qui vienne mettre fin à cet état de choses ; et je compte sur cet article 108a pour atteindre ce résultat.

Il faut aussi que la loi puisse être mise en vigueur, sans que cela coûte aussi cher qu'à l'heure actuelle. Le comité à qui sera confiée la mission de refondre cette loi, pourra peut-être nommer un fonctionnaire qui agira en qualité de représentant de l'autorité dans les comtés, et dont les fonctions consisteront à rechercher les infractions à la loi électorale et les cas de corruption. La procédure devra être sommaire, et l'on ne devra plus entendre parler de ces compromis faits au mépris de la loi électorale. Je ne retiendrai pas l'attention de la Chambre plus longtemps sur cette question, et je me contenterai de dire en terminant que cet article, emprunté au code pénal de l'état de New-York, si l'on tient compte du résultat qu'il a déjà obtenu, est de nature à mettre fin à cette pratique.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député dit-il qu'il a adopté un article du code pénal de l'Acte des élections de New-York?

M. CHARLTON : Oui, je vais en donner lecture à l'honorable député. C'est un extrait du code pénal de New-York. Cet article s'applique à l'achat ou à la vente des votes :

108a. La personne qui enfreint quelqu'une des dispositions du précédent article du présent Acte est habile à rendre témoignage contre un autre délinquant au même titre, et peut être forcée de se tenir présente et de rendre témoignage à tout procès, procédure ou instruction comme toute autre personne. Le témoignage rendu dans telle circonstance ne peut être employé dans une poursuite ou procès civil ou au criminel contre celui qui l'a rendu. La personne qui a rendu témoignage ne peut être mise en accusation, poursuivie ni punie pour le délit au sujet duquel elle a rendu témoignage et peut en conséquence, à l'encontre de pareille accusation ou poursuite, plaider et prouver qu'elle a ainsi rendu témoignage.

Voici déjà plusieurs années que cette loi est en vigueur dans l'Etat de New-York, et le résultat de son application, c'est qu'elle met absolument les dépositaires des fonds électoraux à la merci de cette classe peu scrupuleuse de gens avec qui ils sont obligés de transiger. De plus, il n'y a pas de prescription pour cette offence.

M. FRASER : L'honorable député ne serait-il pas d'avis que celui qui vend son vote devrait être aussi coupable que celui qui l'achète, et mériterait d'être puni en conséquence ?

M. CHARLTON : Celui qui vend son vote est également exposé à être puni, à moins qu'il tombe dans la catégorie de personnes se constituant témoins de la Couronne.

M. FRASER : Il me semblait avoir entendu dire à l'honorable député que la personne qui avait ainsi reçu le prix de son vote pourrait aller ensuite dénoncer son acheteur sans crainte s'être molesté.

M. CHARLTON : Celui qui donne comme celui qui reçoit est exposé à être puni.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que d'après les dispositions de l'Acte Weldon, inclus dans notre loi électorale, celui qui prenait l'argent était passible d'une peine aussi sévère que celui qui le donnait. Je ne comprends pas comment il pourrait aller ensuite intenter une poursuite à son propre acheteur.

M. CHARLTON : L'article tel que redigé permet à toute personne qui a enfreint les dispositions de la loi, soit en achetant des votes ou en recevant le prix convenu, de porter plainte et de rendre témoignage. Mais ce sont là des questions de détail que l'on pourra étudier quand le bill sera discuté. J'ignore si l'intention du gouvernement est de nommer un comité maintenant ou d'attendre après les vacances de Pâques. Dans tous les cas je donne ma plus complète adhésion aux mesures que le chef du gouvernement et le ministre de la Justice ont cru devoir recommander pour régler cette question.

Le comité rend compte de ses délibérations.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

Etat indiquant le montant dépensé chaque année, depuis le 30 juin 1890, pour travaux publics de toute espèce à Toronto, y compris le port de cette cité, et indiquant la nature de chacun des travaux pour lesquels cette dépense a été faite.—M. Grant.

AJOURNEMENT—ROUTINE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée. Si cela convient à mon honorable ami le chef de la gauche, mardi prochain, lorsque la Chambre reprendra ses travaux, nous commencerons l'étude du bill de remaniement.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me convient parfaitement. La motion est adoptée et la séance est levée à 3 heures 55 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 14 avril 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière.—M. Thompson (Haldimand et Monck).

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive nord.—M. Dyment.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma. —M. Dyment.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de présenter un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. L'ORATEUR : Voici :

Messieurs de la Chambre des communes :—

Je vous remercie de l'adresse que vous avez adoptée en réponse à mon discours d'ouverture de la session du parlement.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 11 avril 1903.

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR D'ONTARIO.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire soulever une question d'intérêt public, et, afin de me conformer au règlement, je proposerai une motion d'ajournement, en terminant mes observations. C'est sur la condition grave où se trouve Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario que je désire appeler l'attention de la députation, celle du premier ministre principalement. J'ai déjà agité cette question devant la Chambre, alors qu'on a impugné mes motifs. Les députés de la droite, par leurs cris de dérision, manifestent encore leur désapprobation. Je puis avoir tort. Je puis manquer aux convenances et au bon goût. Cependant, sur ce point, je diffère d'opinion avec mes adversaires. Je suis ici pour défendre l'intérêt public, pour parler au nom des citoyens de ma province. Une crise politique grave sévit aujourd'hui dans Ontario. Le lieutenant-gouverneur de cette province n'est pas en état de s'acquitter de ses devoirs officiels. Voici ce que je disais il y a quelques semaines. Ce que j'ai dit était vrai et, après les nouvelles que nous avons apprises hier, je puis réitérer mon assertion d'une manière plus catégorique encore. Loin de moi l'idée de faire des réflexions injurieuses pour le vénérable vieillard qui occupe les fonctions de lieutenant-gouverneur d'Ontario. Il est estimé d'une extrémité à l'autre du pays. Néanmoins, il existe une constitution qui, dans les circonstances, prescrit l'accomplissement de certains devoirs. Je suis du nombre de ceux qui croient que, sous notre régime constitutionnel, le représentant de la Couronne est plus qu'un personnage décoratif. Les ministres sont responsables envers lui. Leur conduite politique est sujette à sa censure. Vu l'état de choses actuel dans Ontario, je crois que le poste de lieutenant-gouverneur de cette province devrait être occupé par un homme en état de s'acquitter de ses devoirs officiels. En parlant ainsi, je me place uniquement au point de vue constitutionnel et je demande au premier ministre de nous dire ce que le gouvernement entend faire, dans la situation présente. Je trouve la déclaration suivante dans l'édition d'hier d'un journal du soir:

Il est très probable que la commission du juge en chef Moss, nommé administrateur et autorisé à sanctionner les lois, sera immédiatement modifiée de manière à lui permettre de remplir toutes les autres fonctions de l'emploi, de signer les mandats du lieutenant-gouverneur, etc. Sir Oliver a signé tous les documents officiels jusqu'à samedi dernier ; il y en a maintenant d'autres à signer et tout retard causerait des ennuis sérieux au gouvernement.

Voilà, je crois, une peinture de la situation à l'heure présente. Le lieutenant-gouverneur n'est pas en état de remplir ses fonctions et une crise politique grave sévit dans Ontario. Par conséquent, il incombe aux députés de la droite de respecter la constitution et d'en faire observer les stipulations. Par égard pour la constitution et pour les devoirs du ministère, tels que je les comprends, et sans aucun autre mobile, je demande au premier ministre de s'ouvrir à la Chambre, et à la province d'Ontario surtout, et de dire quelle ligne de conduite il se propose de tenir dans la circonstance. A vrai dire les députés de la droite—quelques-uns d'entre eux du moins—soutiennent que le lieutenant-gouverneur n'est qu'une simple machine à signer. S'il en est ainsi, puisqu'il est leur représentant, ils prennent sur eux de remplir ses fonctions. Ils ont le droit de le faire ; mais, en le faisant, ils sont tenus de voir à ce qu'il y ait un lieutenant-gouverneur tout à fait en état de s'acquitter de ses devoirs officiels.

En terminant, je n'ai qu'une chose à dire. Je ne désire aucunement jeter du blâme sur le vénérable vieillard qui occupe aujourd'hui le poste de lieutenant-gouverneur d'Ontario et si j'élève la voix, c'est uniquement par égard pour l'intérêt public. Si la droite persiste à m'imputer des motifs politiques, à dire que je manque aux convenances, tout ce que je puis dire c'est qu'elle s'expose au reproche qu'on peut faire à ceux qui sont au pouvoir de se mettre à l'abri lorsqu'on les attaque, en invoquant les infirmités de l'homme estimable qui occupe ce poste élevé. Je ne veux pas porter cette accusation, et, si le gouvernement remplit son devoir, je ne crois pas qu'elle sera portée parmi le public.

Je propose que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à ajouter à ce que je répondais il y a quelques jours à mon honorable ami (M. Maclean), lorsqu'il eut fait une déclaration semblabe à celle d'aujourd'hui, se croyant tenu d'appeler l'attention de la Chambre sur ce sujet. Je lui disais, dans cette circonstance, que j'aurais pu lui communiquer une lettre de sir Oliver Mowat m'informant qu'il était parfaitement en état de s'acquitter de ses devoirs officiels, si j'avais su que l'honorable député se proposait de soulever cette ques-

tion. Mon honorable ami a fait de sir Oliver Mowat un éloge que nous avons tous été charmés d'entendre, car cet éloge est sur toutes les lèvres. Lui ayant de plein gré rendu ce tribut d'hommage, j'espère que dorénavant il en restera là tant que sir Oliver Mowat lui-même ne nous aura pas appris qu'il ne se sent plus à la hauteur de la tâche qui lui est confiée. Hier, sir Oliver Mowat a été victime d'un pénible accident, mais il n'y a pas lieu pour cela de ramener cette question sur le tapis. Lorsque sir Oliver Mowat qui, de l'aveu de l'honorable député, est un homme d'une extrême franchise, d'une probité à toute épreuve, apprendra au gouvernement qu'il ne se croit plus capable de s'acquitter de ses devoirs d'Etat, alors, mais alors seulement, le gouvernement croira devoir lui nommer un successeur.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je soumets humblement que la réponse du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) contentera difficilement le pays. S'il faut en croire les nouvelles que publiaient hier les journaux, ce vénérable vieillard, qui est parvenu à l'âge avancé de quatre-vingt-trois ans, s'est fracturé le fémur, par accident, soit en se mettant au lit, soit en tombant en bas de sa couche. Or, si cet accident est arrivé d'une manière aussi simple et sans autre cause que celle que mentionnent les renseignements fournis au public, force m'est de conclure que les infirmités du vieil âge se sont appesanties sur le lieutenant-gouverneur et que celui-ci est très faible. S'il est si faible de corps ses facultés intellectuelles doivent également être affaiblies. Le premier ministre nous dit : Lorsque j'apprendrai du lieutenant-gouverneur lui-même qu'il n'est plus en état de remplir ses fonctions officielles, il sera temps pour moi d'agir. Pourtant, si les infirmités de la vieillesse se sont appesanties sur le lieutenant-gouverneur, au point de lui enlever ses facultés intellectuelles aussi bien que ses forces corporelles, il n'est pas en état de nous fournir ce renseignement. Au point de vue d'un homme de l'art, la position que prend le premier ministre est intenable. Si les nouvelles que nous recevons d'autres sources sont exactes—et je suis porté à croire qu'elles le sont—si c'est en grande partie la vieillesse qui met le lieutenant-gouverneur en cet état d'esprit et de corps, on ne peut s'attendre qu'il remplira d'une manière satisfaisante ses fonctions de représentant de la Couronne. Le pays ne se contentera pas d'entendre dire que le premier ministre n'agira que lorsque le lieutenant-gouverneur lui-même lui apprendra qu'il n'est plus à la hauteur de sa tâche. Si l'honorable gentleman avait donné l'assurance qu'il agirait en apprenant cette nouvelle des ministres responsables, ou d'une autre source, sa réponse aurait été plus satisfaisante aux yeux du public. Je répète ce que disait l'autre jour un homme de l'art—un homme n'est pas toujours le meilleur juge de l'état où il se trouve lorsqu'il est parvenu à l'âge avancé du lieutenant-gouverneur.

La motion de M. Maclean est repoussée.

REPRESENTATION DU PEUPLE DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que nous votions en deuxième délibération le bill (n° 66) à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des Communes.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que nous adoptions cette motion, je crois bon d'appeler l'attention de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) sur un point ou deux concernant la nature du présent bill, points que le public, il me semble, et l'honorable ministre peut-être, ne saisissent pas très bien. La véritable portée de ce projet de loi pourrait ne pas être suffisamment comprise.

Lors de la première lecture, le premier ministre nous a dit que ce projet de loi est analogue à celui qui fut adopté en Angleterre en 1884. Je désire faire observer à la Chambre que ce dernier était entièrement différent du projet de loi qui fait l'objet de nos délibérations. Lorsque je parle ainsi, je n'impugne aucunement la conduite du gouvernement et je ne dis pas que le projet ministériel n'est pas juste. Je désire uniquement que la Chambre et le pays comprennent bien qu'elle est aujourd'hui l'attitude du gouvernement. En 1884, dans la Chambre des communes en Angleterre, les deux partis politiques tinrent une conférence dans le sens rigoureux du mot; ceux qui y prirent part n'avaient pas été désignés par la Chambre et n'avaient pas de rapport à présenter. Les travaux n'avaient aucun caractère officiel. De fait, ce fut un entretien entre les membres des deux partis politiques. M. Mills, aujourd'hui juge, qui faisait partie de la Chambre en 1892, fit ressortir ce point dans son discours. Parlant du projet de loi anglais, il disait :

> Le projet a été soumis au parlement après qu'il y eut eu entente entre les chefs des deux partis. . . . . Le gouvernement anglais est entré en conférence avec ses adversaires politiques pour discuter la nature d'un projet de loi qu'il devait soumettre au parlement et dont il devait assumer la responsabilité, et cela a été fait avant que le bill fut soumis au parlement pour y être discuté.

Le " Annual Register " dont il fut question à cette époque contient l'historique de la présentation du projet de loi anglais et élucide parfaitement ce point. On trouve cet historique aux pages 252 et 253 du " Annual Register " de 1884. On y lit à la page 252 :

> Pendant la quinzaine suivante——

c'est-à-dire pendant la durée de la conférence—

> —les négociations se poursuivirent sans interruption. Lord Salisbury et sir S. Northcote as-

sistèrent aux séances du cabinet et conduisirent les négociations avec les délégues spécialement choisis de ce corps. Il y eut naturellement des bruits annonçant des dissentiments plus ou moins sérieux, mais l'on apprit de ceux qui étaient en état de connaître tous les faits que la base du compromis ne courut jamais aucun danger, et que le parlement serait saisi ultérieurement de toutes les questions de détail.

Et, plus loin, à la page 253, on lit :

Enfin, après un ajournement d'une semaine, les deux Chambres reprirent leurs séances, et M. Gladstone présenta, à la suite de courtes observations, dépourvues de tout ornement oratoire et de tout enthousiasme, le résultat des négociations. Il proposa un bill se rapportant aux plus importants droits, aux plus grandes susceptibilités de parti qui aient pu se concilier en dehors de l'arène parlementaire.

Il y a un autre point que je désire signaler à mon honorable ami. Voici : la conférence de 1884, en Angleterre, a uniquement arrêté les principes qui serviraient de base au travail de répartition de la représentation et elle a laissé à une commission le soin d'appliquer ces principes à la délimitation des collèges électoraux. Une commission fut nommée à cette fin. Elle était composée d'hommes éminents, parmi lesquels étaient plusieurs Ingénieurs Royaux, dont les connaissances techniques étaient censées précieuses dans l'accomplissement d'une pareille tâche. A vrai dire, le bill décrétait que le Yorkshire, Glasgow, Birmingham et d'autres bourgs importants auraient le droit d'avoir un certain nombre de représentants, tout comme notre constitution pourvoit à ce qu'Ontario, la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces soient représentées par un certain nombre de députés. A cette exception près, le soin de former les collèges électoraux fut laissé à la commission. De plus, le présent projet ne semble pas d'accord avec ce que disait mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), en 1882. Il présenta dans cette circonstance la motion suivante sur laquelle il a appelé notre attention :

Que le bill (n° 76) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes soit renvoyé à une conférence, ou à un comité, composé des deux partis politiques pour s'entendre sur les points ou principes devant servir de base à un bill de répartition.

Mon très honorable ami était alors plus qu'aujourd'hui d'accord avec le précédent que nous offre l'Angleterre, car il proposait de nommer un comité composé des deux partis politiques afin de s'entendre sur les points ou principes devant servir de base à un bill de répartition. Je puis dire qu'au jugement de M. le juge Davies, de la cour Suprême, il était entendu que le comité fixerait simplement les prinicipes qui devaient servir de guide et laisseraient à la Chambre le soin de tracer la ligne de démarcation des collèges électoraux, car lorsque le bill fut soumis en deuxième délibération, M. Davies, parlant après mon très honorable ami, tint le langage suivant :

La motion de mon honourable ami est basée exactement sur cet article de la constitution.

Disons, en passant, que M. Davies prétendait avec beaucoup de force que le parlement lui-même n'avait pas le droit de tracer les limites des circonscriptions électorales, mais qu'il devait confier cette tâche à un corps indépendant.

Il dit——

Parlant de mon très honorable ami qui était alors le chef de l'opposition.

Il dit : Entendons-nous maintenant et tâchons de trouver un terrain commun sur lequel nous pourrons nous accorder, et quand nous serons tombés d'accord sur le fond et sur le mode d'opération, nous pourrons adopter une loi, et quand nous aurons formulé des principes en loi, nous nommerons les autorités qui doivent appliquer ces principes à la condition du pays et les mettre en vigueur. Je dis qu'en principe et d'après les précédents historiques et l'interprétation légale de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, cette proposition du chef de l'opposition doit s'imposer au moins à tous les hommes de loi qui se trouvent dans cette Chambre. Je ne vois pas comment, sachant qu'elle est basée sur la justice et l'équité, elle ne s'impose pas, non seulement au sens de l'équité, mais encore au sens commun de tous les députés de cette Chambre.

Je veux maintenant faire observer à mon honorable ami que ce qu'il propose aujourd'hui n'est pas d'accord avec ce qu'il pensait en 1899, car il disait alors :

Chaque fois qu'un comté doit être divisé en circonscriptions électorales, chaque fois qu'un comté qui jusqu'alors ne pouvait élire qu'un seul représentant, a le droit d'en élire deux ou trois, la division des collèges électoraux sera faite par l'autorité judiciaire.

Voilà le deuxième principe qui servait de base au bill qu'il présentait alors. J'ai donc lieu de lui faire respectueusement observer que le projet de loi dont il saisit maintenant la Chambre ne ressemble pas au projet de loi présenté en 1884, en Angleterre, ni à celui que l'honorable ministre proposait en 1892, pas plus qu'au bill dont il proposait l'adoption en 1899.

Il ne s'ensuit pas toutefois, que la présente proposition ne soit pas tout à fait équitable. Tout ce que je veux faire ressortir dans le moment c'est qu'elle n'est pas la même qui fut faite dans les trois circonstances que j'ai mentionnées.

Que dire du projet de loi qui nous est soumis ? D'abord, un mot à l'adresse de ceux qui ont trouvé étrange que le parti conservateur n'ait pas entonné les louanges du gouvernement lors de la présentation de ce bill. Je veux faire observer à l'honorable ministre qu'une excellente raison de mettre une sourdine à notre enthousiasme à l'heure qu'il est, c'est que nous ne connaissons pas encore le véritable projet de loi. Ainsi que le disait à juste titre M. McCarthy, en 1892, toute la force, toute la portée d'un bill de cette nature se trouve dans les détails. Or, nous n'avons pré-

sentement qu'une ébauche, que les grandes lignes du projet de loi, et nous ne sommes pas prêts à nous prononcer sur ce que nous ne connaissons pas encore. J'avoue qu'un gouvernement désireux de proposer un bill de répartition de la représentation parfaitement équitable—et j'accepte sans restriction l'assurance que l'honorable gentleman nous a donnée sur ce point—je dis donc qu'un gouvernement désireux de présenter le bill de répartition le plus juste pourrait adopter cette ligne de conduite ; mais je déclare aussi qu'un gouvernement qui voudrait nous offrir un bill injuste, dans le sens que ce mot comporte ordinairement, pourrait agir de la même manière exactement et soumettre au comité qui doit être formé des annexes qu'il aurait pu tout aussi bien inscrire en bas du bill lui-même. Je n'entends pas dire que telle est l'intention du gouvernement, mais je fais observer que nous n'avons à l'heure actuelle qu'une simple ébauche du projet de loi et que nous ne saurons si celui-ci est juste ou injuste que lorsque le comité en aura été saisi et lorsque nous aurons eu l'occasion de nous prononcer.

Je crois que ce que je viens de dire a été illustré d'une manière très frappante par M. McCarthy, en 1892. Parlant de la proposition que faisait à cette époque mon très honorable ami, M. McCarthy disait :

> Mais lors même qu'il y aurait eu une conférence de ce genre, je ne vois pas l'avantage pratique qui aurait pu en résulter, parce que la conférence représentant, comme on suggérait qu'elle devait le faire, la majorité et la minorité, suivant la composition numérique de chacune en cette Chambre, aurait, à moins de s'accorder, simplement reproduit le projet de la majorité. Elle aurait seulement reproduit le projet que le gouvernement a soumis et que la Chambre, représentant pareillement la même proportion numérique, adoptera finalement.

Voilà ce que j'ai à redire à cette proposition en tant qu'elle a trait à une conférence ou à la formation d'un comité. Si l'on se propose d'en arriver à une entente comme en 1884, si l'on veut adopter le même principe que le gouvernement anglais adoptait à cette époque, il me semble que le très honorable ministre aurait dû proposer la formation d'un comité de membres des deux partis, d'un comité qui n'aurait pas représenté la composition numérique de l'un ou l'autre, plutôt que d'un comité qui, en définitive, devra simplement, ou pourrait bien uniquement, reproduire le projet de la majorité, comme M. McCarthy le faisait observer en 1892.

Le premier ministre m'a donné l'assurance qu'aucune annexe ou carte géographique des nouveaux collèges électoraux n'avait été préparée, d'une manière définitive, du moins. Certes, bien des bruits ont couru qui contredisaient cette assertion et certains bruits semblaient bien fondés. De ce chef, je répète que j'ajoute entièrement foi à ce que dit mon honorable ami, en ce qui le concerne, et je ne fais aucune restriction en parlant ainsi.

M. BORDEN (Halifax).

Je ferai maintenant cette autre observation. L'honorable ministre, lors de la présentation du bill, n'a pas posé d'autre principe que celui-ci :

> Nous maintenons qu'on devrait reconnaître comme point de départ de la répartition de la représentation le principe que la représentation au parlement devrait être basée sur la division du pays en municipalités.

Il n'a fait aucune allusion à la répartition égale de la population sur laquelle il avait fortement insisté en 1892. Je lui ferai observer qu'en Angleterre, en 1884, bien peu de principes furent posés et que parmi ceux-ci étaient les suivants : d'abord répartition égale de la population ; ensuite, rétention, dans la division des bourgs, de toute partie de la population urbaine ; en troisième lieu, circonscriptions électorales compactes, au point de vue géographique ; en quatrième lieu, communauté des intérêts. Je crois qu'on devra tenir compte de quelques-uns au moins de ces principes au cours des délibérations du comité, et mon très honorable ami eût peut-être mieux fait de les intercaler dans son projet de loi ou de les mentionner dans son discours. En 1892, l'honorable ministre a posé un autre principe sur lequel j'appelle aujourd'hui son attention. A cette époque, dans son discours lorsque le bill fut voté en deuxième délibération, il disait :

> Je soumets en toute justice à chaque membre de la députation qu'on devrait appliquer la loi de manière à laisser le même équilibre qui existe aujourd'hui entre les partis.

Je ne comprends pas très bien comment on peut appliquer un pareil principe dans la préparation de l'annexe d'un bill de répartition : toutefois, c'est un principe sur lequel l'honorable ministre insistait fortement en 1892, et un principe que je crois bon de lui rappeler aujourd'hui.

Une autre observation au sujet de ce que mon très honorable ami a trouvé mauvais dans la loi de 1892. Lors de la première lecture du présent bill, il a mentionné quarante-deux circonscriptions électorales de la province d'Ontario, lesquelles, a-t-il dit, avaient élu vingt-cinq conservateurs et dix-sept libéraux seulement, bien que les suffrages exprimés en faveur des dix-sept candidats libéraux fussent plus nombreux que les suffrages accordés aux vingt-cinq candidats conservateurs. L'honorable ministre a semblé croire que c'était un argument probant pour démontrer que la loi de 1892 avait été injuste pour le parti libéral. Eh bien, on m'a fourni une liste de certains collèges électoraux de la province d'Ontario dans lesquels le résultat a été tout différent.

Prenez les circonscriptions de Bruce-ouest, Brant-sud, Essex-sud, Glengarry, Haldimand, Huron-est, Huron-ouest, Huron-sud, Kingston, Lambton-ouest, Middlesex-ouest, Middlesex-sud, Northumberland-ouest, Ontario-sud, Ontario-ouest, Ottawa, Oxford-sud, Perth-sud, Peterborough-est, Prescott, Renfrew-nord, Renfrew-sud, Simcoe-nord, Went-

worth et Brant, York-nord. Voilà vingt-cinq circonscriptions libérales où les suffrages exprimés en faveur des libéraux se sont élevés à 52,098 et qui ont élu des représentants libéraux à la dernière élection générale. Prenez maintenant dix-sept collèges électoraux qui ont élu des représentants conservateurs à la dernière élection générale. Cornwall et Stormont, Elgin-est, Grey-est, Hamilton, Middlesex-est, Toronto-est, Toronto-ouest, Toronto-centre, York-est, York-ouest, Lambton-est, Lincoln et Niagara, Muskoka et Parry-Sound, Perth-nord, Simcoe-est, Waterloo-sud. Voilà dix-sept circonscriptions qui ont élu des représentants conservateurs et qui comptent 53,962 suffrages exprimés en faveur des conservateurs, ou 1900 environ de plus que le nombre total de ceux qui ont élu les vingt-cinq députés libéraux. Lorsque je me suis trouvé en présence de collèges électoraux qui élisaient deux représentants, tels Ottawa et Toronto-ouest, j'ai tenu compte de la moitié des suffrages exprimés en faveur du candidat conservateur élu, ce qui est très juste, selon moi.

Je signalerai aussi à mon honorable ami ce qui a eu lieu dans sa propre province. Il a beaucoup insisté sur l'injustice perpétrée envers la province de Québec par la loi de 1892. Il a couvert de ses récriminations à ce sujet deux ou trois colonnes des Débats. Je ne crois pas que l'honorable gentleman, en examinant aujourd'hui les résultats qui se sont produits dans sa propre province, puisse dire que cette loi fut une répartition inique de la représentation, dans l'intérêt du parti conservateur du moins. J'ai consulté les chiffres et j'ai constaté que, dans la province de Québec à la dernière élection, les suffrages libéraux ont été de 133,121 et que 58 députés libéraux ont été élus tandis que 104,522 suffrages exprimés en faveur des conservateurs n'ont assuré l'élection que de sept représentants conservateurs. Chaque député libéral représente, en moyenne, 2,300 électeurs libéraux tandis que chaque député conservateur représente 15,000 électeurs conservateurs environ. Je crois que mon très honorable ami ne soutiendra plus ce qu'il avançait en 1892 lorsqu'il disait que la province de Québec avait été l'objet d'une répartition injuste pour favoriser les conservateurs.

Je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur un autre point. Voici : l'honorable gentleman n'a pas soufflé mot de l'importante question légale soulevée, en 1892, par deux de ses collègues—M. Davies et M. Mills. Tous deux étaient des lumières dans leur profession, si bien que le gouvernement du jour les a appelés à monter sur le banc du plus haut tribunal d'appel de ce pays, et tous deux, en 1892, ont posé carrément en principe qu'ils ne doutaient pas que le parlement ne pouvait accomplir ces travaux, qui devaient être confiés à une autorité indépendante. Je n'imposerai pas à la Chambre la lecture d'extraits de leurs discours; néanmoins, tous ceux qui ont suivi le débat de 1892 savent que ce que j'avance est rigoureusement exact. M. Davies aussi bien que M. Mills prétendaient n'entretenir aucun doute sur ce sujet et, parmi les conservateurs, feu M. Dalton McCarthy, un homme éminent dans la carrière qu'il avait embrassée, un homme qui n'avait pas son supérieur au Canada à cette époque, abondait dans le sens de M. Mills et de M. Davies. Dans ces circonstances, le gouvernement n'aurait-il pas raison de se demander s'il ne devrait pas appeler la cour Suprême à trancher cette question. Ce n'est pas une question à mettre au rancart que celle qui a été soulevée par M. Davies, aujourd'hui juge à la cour Suprême, le plus haut tribunal du pays, par M. Mills, avocat éminent dans l'interprétation de la constitution, et qui fait maintenant partie de la magistrature, et par feu M. Dalton McCarthy. Ce n'est pas une question à tourner en badinage, il me semble, ni une question qu'on puisse régler d'un geste, mais un grave problème, puisque des hommes du caractère et de l'habileté de ceux que je viens de mentionner en ont saisi la Chambre.

J'ai encore un mot à dire sur un autre sujet, sur le point de droit que j'ai soulevé lorsque le bill a été voté en première délibération. Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) a eu l'obligeance de me fournir une copie du mémoire qu'il a soumis au conseil des ministres. Je dois reconnaître qu'avec son habileté accoutumée il a fait le meilleur plaidoyer qu'il était possible de faire à l'encontre de la thèse soutenue par les conseillers de la couronne dans la province du Nouveau-Brunswick. Je me suis longtemps demandé quelle était la véritable solution de cette difficulté. D'abord, j'ai cru fortement au bien fondé de l'opinion exprimée par le ministre de la Justice, mais je tirais cette conclusion d'un raisonnement différent. En examinant les dispositions des articles trois et quatre de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il me semblait qu'on pouvait prétendre que le Canada était aussi bien constitué sous cet Acte lorsqu'il comprenait sept provinces que lorsqu'il n'en renfermait que quatre. De prime abord, cela me parut la véritable solution du problème ; vu que la confédération du Canada n'a pas été expressément constituée par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, mais par la proclamation de la Reine et sous l'empire de cet Acte, et vu que l'article trois de la loi permettait à la Reine de déclarer par proclamation que les quatre provinces ne formeraient qu'une seule et même union, et vu que l'article 146 lui permettait, advenant l'accomplissement de certaines conditions préalables, de lancer une proclamation semblable touchant d'autres colonies de Sa Majesté dans l'Amérique du Nord. J'étais d'abord porté à croire que les mots " tel que constitué sous le présent acte " dans l'article quatre s'appliquaient aussi bien au Canada, à l'époque actuelle qu'en 1867. Je ne dis

pas que la réponse qu'ont faite à ce raisonnement les conseillers de la province du Nouveau-Brunswick n'est pas plausible. Néanmoins, examinons le préambule de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui se lit ainsi :

Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont exprimé le désir de contracter une union fédérale pour ne former qu'une seule et même Puissance (Dominion) sous la couronne du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, avec une constitution reposant sur les mêmes principes que celle du Royaume-Uni ;

Considérant de plus qu'une telle union aurait l'effet de développer la prospérité des provinces et de favoriser les intérêts de l'empire britannique ;

Considérant de plus qu'il est nécessaire de pourvoir à l'admission éventuelle d'autres parties de l'Amérique Britannique du Nord dans l'union.

Ensuite vient le dispositif. Puis l'article 4 décrète que :

Les dispositions subséquentes du présent acte, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, prendront leur pleine vigueur dès que l'union sera effectuée, c'est-à-dire le jour à compter duquel, aux termes de la proclamation de la reine, l'union sera déclarée un fait accompli ; dans les mêmes dispositions, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, le nom de Canada signifiera le Canada tel que constitué sous le présent acte.

C'est une importante disposition, il me semble, que celle que renferme la première partie de l'article 4. Les dispositions subséquentes de cet acte doivent "prendre leur pleine vigueur dès que l'union sera effectuée", et cette disposition parait offrir la clef du problème. Doit-on ou ne doit-on pas donner aux mots "le Canada tel que constitué sous le présent acte" le sens que j'ai indiqué plus haut. L'article 8 est encore un article important qui ne nous a pas été signalé lors de la première lecture du bill.

Dans le recensement général la population du Canada qui, en vertu du présent acte, devra se faire en mil huit cent soixante et onze et tous les dix ans ensuite, il sera fait une énumération distincte des populations respectives des quatre provinces.

Je suis plutôt porté à croire que les conseillers de la province du Nouveau-Brunswick ont lieu de prétendre—c'est leur thèse, je crois—que "le Canada tel que constitué sous le présent acte" signifiait d'abord les quatre provinces primitives ou plutôt les trois provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et non le Canada tel qu'il pourrait être constitué de temps à autre. Je comprends la force du raisonnement qu'on peut faire et que le ministre de la Justice a invoqué, mais il me semble avoir négligé un point qu'il aurait pu faire ressortir, à savoir, que les mots "le parlement du Canada" vers la fin de l'article 50 et ne doivent évidemment signifier le Canada tel que constitué de temps à autre, car c'est le parlement du Canada tel que constitué de temps à autre qui doit exercer ces pouvoirs. Mon honorable ami le ministre de la Justice, dans son mémoire, a traité très à fond la question des statuts et des adresses, et en particulier la question de la loi impériale adoptée après l'entrée du Manitoba dans l'union. L'honorable gentleman insiste fortement sur le statut relatif à la province du Manitoba. Il dit :

Les conditions de l'union et l'acte relatif au Manitoba peuvent être considérés et interprétés comme des lois impériales modifiant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867. On remarquera que dans chaque cas, il est stipulé que les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, sauf celles qui tombent dans une certaine catégorie, ce qui n'a pas lieu dans le cas de l'article 51, seront applicables à la nouvelle province de la même manière et avec la même force qu'elles s'appliquent aux autres provinces de la confédération, et de la même manière que si les nouvelles provinces avaient originairement formé l'une des provinces unies en premier lieu par ledit acte.

A vrai dire, on saisit de suite la force de ce raisonnement, mais il ne me paraît pas aussi probant que le ministre de la Justice le suppose, car il se peut qu'il faille comparer la population des nouvelles provinces à la population de tout le Canada pour arrêter le chiffre de leur représentation, sans qu'il s'ensuive nécessairement qu'il faille altérer de la même manière le sens de la rédaction très claire de l'article 51, en ce qui a trait aux quatre autres provinces intéressées. Tel me paraît être le point sur lequel repose tout le raisonnement du ministre de la Justice. Si vous admettez que "le Canada" dans l'article 51 signifie "le Canada" tel que constitué originairement, cet article étant considéré comme l'expression d'un pacte entre les quatre provinces—en réalité, c'est ainsi qu'il faut envisager l'Acte entier—il faut que les adresses ou les statuts subséquents s'expriment bien clairement pour modifier le sens de cet article. Je ne serais pas prêt à aller aussi loin que mon honorable ami, le ministre de la Justice, lorsqu'il soutient que les adresses et les statuts qu'il a mentionnés ne s'expriment pas en termes assez clairs pour cela. Je ne trouve rien dans le mémoire du ministre de la Justice qui le justifie de dire qu'il faut prendre en considération la population des Territoires du Nord-Ouest. J'ignore si le ministre de la Justice va jusqu'à dire qu'il faut tenir compte de la population des Territoires du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On ne devrait pas le faire.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami croit qu'on ne devrait pas le faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans un cas comme dans l'autre, le résultat est le même.

M. BORDEN (Halifax) : Je l'ignorais.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un problème qui devra être examiné un jour; il faut qu'il le soit.

M. BORDEN (Halifax) : J'admets que ce problème devra être examiné un jour, non seulement en ce qui touche aux Territoires, mais aussi en ce qui a trait au Canada. Même en supposant que le raisonnement du ministre de la Justice serait plus probant qu'il ne l'est—je suis tenu de dire que j'en reconnais la force—nous avons néanmoins, d'un autre côté, l'opinion des conseillers légaux de la province du Nouveau-Brunswick et tous ceux qui connaissent le solliciteur général du Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Pugsley), tous ceux qui l'ont vu au barreau comprennent et admettent la place élevée qu'il occupe dans la profession légale. Par conséquent, tant qu'il existe un doute, je crois qu'il convient de soumettre le point en litige à la cour Suprême. Il faudrait non seulement le soumettre à la cour Suprême, mais il me semble nécessaire, ou du moins désirable, de prendre des mesures pour le faire trancher par le comité judiciaire du Conseil privé. Voilà le motif qui me fait parler ainsi. Dans l'hypothèse où le parlement du Canada adopterait cette loi telle quelle et qu'on se demanderait plus tard—la question peut être soumise aux tribunaux—si le parlement avait le pouvoir d'agir comme il l'aurait fait, l'affaire pourrait être portée non seulement devant la cour Suprême, mais devant le Conseil privé et un état de choses fort étrange pourrait se produire. Il me semble qu'il serait impossible de séparer dans un acte comme celui-ci la partie qui, dans mon hypothèse, serait valide de la partie qui serait défectueuse. Puis-je m'exprimer plus clairement ? Je m'adresse particulièrement à mon honorable ami, le ministre de la Justice.

Voici un statut qui contient indubitablement des dispositions qui sont du ressort de ce parlement—il n'y a aucun doute que nous avons le droit de modifier la délimitation des collèges électoraux du pays ; mais il y a aussi dans ce statut une autre disposition qui n'est pas de notre ressort ; nous n'avons pas le droit de réduire la représentation d'Ontario à 86 et de diminuer d'un député ou deux celle des autres provinces. Si on interprétait ainsi un statut, le tribunal pourrait décider que tout le statut doit être abrogé et non seulement la partie qui concerne la représentation d'Ontario, car les deux parties de l'acte sont si intimement liées l'une à l'autre qu'il est impossible de séparer le bon du mauvais. C'est pour cette raison que nous devrions nous procurer sur la question la décision de la cour Suprême du Canada et aussi celle du Conseil privé d'Angleterre, au moyen d'un appel.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, mais il y a un autre point que j'ai oublié de mentionner, et qui n'a pas échappé, je crois, à l'honorable ministre de la Justice. En 1892, il paraît avoir été admis que la Colombie Anglaise était entrée dans la Confédération à des conditions qui permettaient à sa représentation d'être augmentée, mais non diminuée. A mon sens, cela est aussi peu fondé que la prétention émise par le ministre de la Justice, savoir : qu'en vertu de l'interprétation dont il conteste la légitimité, la représentation de certaines provinces sera augmentée ou diminuée d'après la population de quatre provinces et non d'après la population de tout le pays, tandis que pour le reste du Canada la représentation sera déterminée, non par la population de quatre provinces, mais par la population totale du pays.

Je considère donc, M. l'Orateur, qu'il serait prudent de faire décider par les tribunaux l'objection soulevée par le Nouveau-Brunswick ; je crois même qu'il ne suffirait pas de la décision de la cour Suprême, et que nous devrions avoir également celle du plus haut tribunal de l'empire.

Le PREMIER MINISTRE : Je considère comme d'un bon augure le fait que l'honorable chef de l'opposition et moi ayons pu nous entendre sur tant de points, bien que l'accord n'ait pu être complet. Nous ne pouvions pas nous attendre à des embrassades générales, et je constate avec plaisir que mon honorable ami approuve l'ensemble du bill et que nous pouvons compter sur son concours pour travailler à le rendre aussi parfait que possible et aussi juste que possible pour tous les partis.

J'ai cependant quelques commentaires à faire sur une ou deux remarques de mon honorable ami. Il a rappelé les opinions émises par deux hommes éminents, qui sont mes amis et qui ont été mes collègues, M. Louis H. Davies et M. David Mills, tous deux aujourd'hui juges de la cour Suprême. Je me rappelle parfaitement en quelle circonstance ces deux hommes d'Etat ont déclaré catégoriquement que le remaniement des divisions électorales n'était pas de la compétence du parlement canadien—ils étaient d'opinion que le parlement, non seulement pouvait, mais devait créer un pouvoir auquel ce travail serait confié, bien que le parlement ne pût l'exercer lui-même. Cette opinion émise par mes deux éminents collègues d'alors, rencontra d'ardents défenseurs, mais mon honorable ami sait comme moi qu'elle ne fut pas généralement acceptée. J'ai remarqué que le chef de l'opposition n'a pas exprimé sa propre opinion sur cette question, bien qu'il doive en avoir une. Je n'insisterai pas pour la connaître en ce moment, mais je dirai que bien qu'il puisse y avoir des doutes, le gouvernement a cru que la ligne de conduite la plus prudente à adopter était de se conformer à la coutume suivie jusqu'à présent et de faire faire le remaniement par le parlement lui-même.

Je n'ai aucun doute que le parlement peut confier à un pouvoir spécial le soin de délimiter les circonscriptions électorales, mais il a aussi le droit de faire ce travail lui-même, et c'est cette dernière interprétation qui a toujours été acceptée, jusqu'à présent, par tous les gouvernements. Je considère même qu'il est plus conforme à l'idée qu'on se fait

généralement du gouvernement populaire, de laisser ce pouvoir aux mains du parlement.

L'autre point soulevé par l'honorable chef de l'opposition est beaucoup plus sérieux et se rapporte à la manière de faire le calcul et le partage des votes. Il déclare, et avec raison, que sur ce point nous sommes absolument liés par les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; que nous n'avons pas le droit d'assigner tant de représentants à telle province et tant à telle autre ; il nous faut nous en tenir au recensement, comme le veut l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Mais il y a plus d'une manière de compter les voix et d'établir la proportion. Certaines provinces, le Nouveau-Brunswick surtout, ont chaleureusement réclamé, et l'honorable ministre de la Justice a pris la précaution de soumettre la question à la cour Suprême, pour obtenir sa décision le plus tôt possible. Sur la question de savoir s'il serait utile de la soumettre aussi à la décision du Conseil privé, il serait prématuré de se prononcer dans le moment. Nous aurons à nous guider, en grande partie, sur le jugement de la cour Suprême. Si ce jugement était de telle sorte qu'il ne laisserait aucun doute d'un côté ou de l'autre, il serait inutile d'aller plus loin. Peut-être aussi sera-t-il préférable d'en appeler au Conseil privé, mais le gouvernement n'est pas prêt dans le moment à prendre une décision. Mon honorable collègue, le ministre de la Justice, a pris les dispositions nécessaires pour que la question soit soumise à la cour Suprême et que la décision soit connue sous le plus bref délai possible, et j'ai confiance que nous la connaîtrons d'ici à quelques semaines.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Avant de commencer les quelques remarques que j'ai à faire sur le bill, M. l'Orateur, je tiens à déclarer que je concours pleinement dans ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition et que moi aussi j'accepte les déclarations de l'honorable premier ministre sans réserve et avec la même franchise qu'il les a faites. J'ai l'intime conviction qu'en présentant ce bill, son intention est de donner au pays une loi juste. J'espère aussi que lorsqu'un historien aura à raconter sa vie—et toute la députation doit se réjouir comme moi de voir que, selon toutes les apparences, ce jour semble s'éloigner de plus en plus—la plus belle page de cette biographie sera celle où sera enregistrée cette promesse du premier ministre de donner à la Chambre et au pays une loi réglant avec justice et impartialité la représentation des provinces dans ce parlement.

Mais tout en étant convaincu des bonnes intentions de l'honorable premier ministre, je considère que le temps est mal choisi pour faire voter un projet de loi comme celui qui nous est présentement soumis.

L'honorable premier ministre dit que le gouvernement a décidé de soumettre à la décision de la cour Suprême la question de savoir si nous avons le droit de réduire la représentation d'aucune des provinces. Entre un appel devant la cour Suprême et un appel devant une commission de juges de cour de comté, il n'y a d'autre différence que celle provenant des mérites personnels des personnes qui composent ces différents tribunaux. Nous savons tous que si la loi était basée sur la décision de la cour Suprême et que si sa constitutionalité était attaquée, le comité judiciaire du Conseil privé ne serait pas du tout lié par cette décision.

Dans une question aussi importante, qui n'affecte pas seulement le présent, mais qui créé un précédent et établit la jurisprudence pour les remaniements à venir, le moins que le gouvernement pourrait faire serait d'obtenir l'opinion de la plus haute autorité judiciaire connue, afin que les décisions de ce parlement, quelles qu'elles soient, ne laissent pas place au doute et soient à l'abri de toute contestation.

Je n'entreprendrai pas de démontrer que l'interprétation donnée à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord par le gouvernement est erronée, bien que mes convictions personnelles me portent à cette conclusion; mais cela n'est pas nécessaire pour l'argumentation que j'entends faire.

Le point que je veux faire ressortir est celui-ci : s'il existe un doute sur le droit de cette Chambre de diminuer la représentation de quelqu'une des provinces ; si personne n'est en mesure d'affirmer avec certitude que nous avons le pouvoir d'édicter une pareille loi, notre devoir est de nous procurer l'opinion de la plus haute autorité compétente, avant d'agir.

Ma seconde raison pour ne pas vouloir entreprendre de discuter la question de savoir si le gouvernement à raison ou tort, c'est qu'une argumentation de cette nature trouverait plutôt sa place devant un tribunal que devant ce parlement, car cette Chambre n'est pas constituée de manière à en faire un théâtre propice pour la discussion de questions légales abstraites. Je préfèrerais voir discuter cette question devant le comité judiciaire du Conseil privé.

Si, avec toute la déférence possible pour la haute position du ministre de la Justice, je signale dans l'opinion écrite qu'il nous a donnée, des attestations de faits inexacts, des citations erronées, des raisonnements faux, des arguments qui, poussés à leur conclusions logiques, confirmeraient les prétentions des provinces, il me semble que nous aurons le droit de prétendre que cette opinion n'est pas tellement exempte de doute et tellement inattaquable que le gouvernement soit justifiable d'adopter une loi qui pourrait être invalidée plus tard.

Sans vouloir analyser en entier cette opinion du ministre de la Justice, j'en signalerai quelques passages qui serviront peut-être à jeter quelque lumière sur la conclusion à laquelle il est arrivé. A la page 4 se trouve cette phrase :

La province du Manitoba a été taillée à même la Terre de Rupert, en vertu d'une loi du parlement canadien qui, conformément à une disposition de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, a virtuellement la valeur et les effets d'un statut impérial.

Voilà une affirmation portant sur un fait important. Mais est-il bien vrai que la province du Manitoba a été taillée à même la Terre de Rupert en vertu d'une loi du parlement canadien ? Dans l'ouvrage de Hodgins, sur la législature fédérale et provinciale, page 9, je vois qu'un prédécesseur de mon honorable ami, le très honorable sir John Macdonald, qui était alors ministre de la Justice, dans un rapport approuvé par l'Exécutif le 2 janvier 1871, s'exprime ainsi sur la question du pouvoir de ce parlement de donner à cette nouvelle province le droit d'être représentée au Sénat et à la Chambre des communes du Canada :

La portée générale de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, semble limitée aux trois provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qui constituaient originairement la Confédération canadienne.

Pour cette raison et d'autres encore qu'on trouve dans ce document officiel, le ministre de la Justice d'alors décida que vu qu'il existait des doutes sur le pouvoir du Canada de constituer une province à même la Terre de Rupert, il était préférable de faire légaliser les décisions du parlement canadien par une loi impériale.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et une loi impériale fut passée.

M. NORTHRUP : Certainement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors où voulez-vous en venir ?

M. NORTHRUP : A ceci, qu'un an ou deux après, le parlement impérial passa une loi pour légaliser ce que le parlement canadien avait fait, ce que l'honorable ministre prétend que le parlement canadien a le droit de faire sans l'intervention du parlement impérial. S'il est vrai que le parlement canadien avait le droit de tailler une province à même la Terre de Rupert, sir John Macdonald et les jurisconsultes du temps avaient tort de demander un acte impérial et le parlement impérial et les lords du comité judiciaire ont eu tort de passer une loi légalisant ce que le parlement canadien avait le droit de faire, de son propre chef, sans l'intervention du parlement impérial.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais nous parlons du temps présent. Ce qui a été fait alors a été légalisé subséquemment.

M. NORTHRUP : Je parle en ce moment de ce paragraphe du rapport de l'honorable ministre, qui dit que la province du Manitoba a été taillée à même la Terre de Rupert, en vertu d'une loi du parlement canadien. Mais en approfondissant la question, je constate que bien que le parlement canadien ait tenté d'agir ainsi, le ministre de la Justice d'alors avait des doutes sur notre compétence en la matière, et il demanda au parlement impérial de passer une loi qui était parfaitement inutile si le parlement canadien avait le droit de faire ce qu'il avait fait.

J'ai donc raison de dire que l'honorable ministre ne se montre pas très précis dans l'affirmation d'un fait important, car après avoir déclaré que la province du Manitoba a été constituée par un acte du parlement canadien, il aurait dû ajouter que les pouvoirs du parlement sur ce point étaient si douteux, qu'on a fait légaliser l'acte du parlement canadien par une loi impériale. J'en conclus que le fait cité par l'honorable ministre ne justifie pas la conclusion à laquelle il arrive.

Plus loin, dans le même rapport, le ministre de la Justice dit que la Colombie Anglaise et l'Ile du Prince-Edouard sont entrées dans la Confédération en vertu du même article 146 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, avec des droits virtuellement égaux. Voici ses propres paroles, à la page 6 :

Puisque de nouveaux associés sont admis dans l'union avec des droits virtuellement égaux, on doit s'attendre à ce que la représentation des provinces dans la chambre populaire doive être déterminée par le rapport de la population de ces provinces à celle de tout le Canada.

Mais est-on justifiable, en droit, de dire que la Colombie Anglaise et l'Ile du Prince-Edouard ont été admises dans la Confédération avec des droits pratiquement égaux ? Dans ce même document officiel du ministre de la Justice, page 5, je lis :

La Colombie Anglaise a droit à trois représentants au Sénat et à six dans la Chambre des communes, cette représentation étant susceptible d'être augmentée en conformité avec les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867.

Et plus loin, toujours à la page 5 :

Les conditions de l'union avec l'Ile du Prince-Edouard contiennent une disposition ayant exactement le même effet que l'article 10 du pacte conclu avec la Colombie Anglaise, et les dispositions suivantes concernant la représentation :—

Vu que la population de l'Ile du Prince-Edouard a augmenté de 15,000 et plus depuis l'année 1861, cette île sera représentée dans la Chambre des communes par six députés ; la représentation sera remodelée, en temps et lieu, en conformité avec les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867.

Dans le cas de la Colombie Anglaise, la représentation ne devrait pas être répartie de nouveau, comme dans le cas de l'Ile du Prince-Edouard, mais augmentée. L'honorable ministre de la Justice n'osera pas soutenir que les deux expressions "répartie" et "augmentée" sont synonymes, d'autant plus qu'en 1892, lors du dernier remaniement des divisions électorales, les honorables députés de la droite, y compris le très honorable premier ministre actuel, ont re-

connu qu'en vertu des conditions de l'union, la représentation de la Colombie Anglaise ne pouvait pas être diminuée en dessous de six. A cette époque personne ne prétendait que la représentation de l'Ile du Prince-Edouard ne pouvait pas être augmentée ou diminuée conformément aux résultats du recensement.

En droit comme en fait, il est donc évident qu'à une de ces deux provinces admises dans la Confédération en vertu d'arrêtés ministériels, on a garanti que sa représentation ne sera jamais de moins de six membres, tandis que celle de l'autre peut être réduit à un et à zéro. Cependant, dans son rapport sur une question si importante, dans un rapport dont les conclusions, si elles sont adoptées, peuvent amener un état de choses auquel on n'a jamais songé et qui serait loin d'être désirable, le ministre déclare que ces nouvelles provinces ont été admises dans la Confédération avec des droits virtuellement égaux. Je demande à qui que ce soit dans cette Chambre, s'il n'y a pas là un abus de langage regrettable.

Passons maintenant à une autre partie de ce rapport du ministre de la Justice. Au début, il rappelle la prétention du gouvernement du Nouveau-Brunswick que le Canada, au sens de l'article 51, signifie le Canada tel qu'originairement constitué par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et, d'un autre côté, il fait valoir la prétention contraire, qui est celle du gouvernement, que le Canada signifie le Canada tel qu'il existe aujourd'hui. Nous savons ce que signifie le Canada, d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord—les quatre anciennes provinces; nous savons aussi ce que signifie le mot Canada aujourd'hui—un pays s'étendant de l'Atlantique au Pacifique. Le conflit entre le Nouveau-Brunswick d'un côté et le Canada de l'autre est de savoir laquelle de ces deux interprétations est la bonne. Le paragraphe 4 de l'article 51 est justement le point en discussion, et c'est celui qui soulève la question de savoir si le mot " Canada " signifie le Canada tel que constitué par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ou le Canada tel qu'il existe aujourd'hui. Voici dans le rapport du ministre de la Justice, le paragraphe se rapportant à cette question et donnant les raisons qu'il invoque :

Les conditions de l'union et l'Acte du Manitoba doivent être interprétés comme s'ils étaient des actes impériaux modifiant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867. On remarquera que dans chacun de ces actes il est décrété que les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, sauf celles d'une certaine catégorie dans laquelle l'article 51 n'est pas compris, s'appliqueront à la nouvelle province——

Les mots qui suivent sont soulignés :

—de la même manière et avec la même force qu'elles s'appliquent aux autres provinces du Canada et de la même manière que si cette nouvelle province avait été une des provinces originairement unies par ledit acte.

M. NORTHRUP.

Puis il ajoute :

Il est aussi spécialement déclaré dans chaque cas que l'article 51 s'appliquera, sauf certaines exceptions qui n'ont pas d'importance dans le cas présent. Les mots soulignés——

Ceux que je viens de citer.

—semblent démontrer clairement que l'interprétation qu'on voudrait donner à l'acte ne peut pas être acceptée. Supposons qu'une des colonies aurait été une des provinces originairement unies, comment alors aurait-il fallu rédiger et interpréter l'article 51 ? Dans le premier paragraphe les mots " quatre provinces " auraient été remplacés par " cinq provinces " ; le mot " province " dans tout l'article, s'appliquerait aussi bien à cette province hypothétique qu'aux autres et peut-on douter que le mot " aura " dans le paragraphe 4, aurait compris toutes les cinq provinces?

Ainsi, le raisonnement de l'honorable ministre est qu'au fur et à mesure que ces provinces entraient dans la confédération, elles en faisaient partie aux mêmes conditions que celles qui en faisaient originairement partie et que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord doit être interprété, à mesure qu'une province entrait dans la confédération, comme si cette province en avait fait partie au moment de l'adoption de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Voyons alors, en admettant cela, comment se lirait l'article 5 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. En faisant les modifications nécessitées par le raisonnement de l'honorable ministre, l'article se lirait comme suit :

Le Canada sera divisé en sept provinces, savoir, Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard, le Manitoba et la Colombie Anglaise.

J'espère que l'honorable ministre admettra que c'est ainsi que devrait se lire cet article, si on accepte sa manière de raisonner et si on fait les changements nécessités par ce raisonnement. Mais d'après cet article, ainsi interprété, le Canada ne consisterait que de sept provinces. Si je n'avais pas eu le plaisir de rencontrer l'honorable ministre de la Justice dans les Territoires du Nord-Ouest, l'automne dernier, j'aurais pu croire qu'il est sous l'impression qu'en sortant du Manitoba, on tombe directement dans la Colombie-Anglaise. En vertu de son raisonnement les Territoires du Nord-Ouest ne forment pas partie du Canada, puisque ce dernier n'est formé que de sept provinces.

Toujours en vertu de son raisonnement, quand on en vient à se demander en regard de quoi il convient de mettre chaque province lorsqu'il s'agit de déterminer sa représentation, on trouve que c'est Ontario, par exemple, ou toute autre province, en regard de sept provinces, et non en regard du Canada. Je n'admets pas du tout le raisonnement de l'honorable ministre, mais en supposant que nous l'admettions, pour les besoins de la discussion, il ne fait que rendre plus insoutenable la position de l'honorable ministre. A la première page, il commence par prouver que le mot " Canada " signifie, le

Canada tel qu'il existe aujourd'hui, de l'Atlantique au Pacifique, et il établit plus loin que le mot "Canada" ne signifie que les sept provinces, non compris les territoires. Ainsi, pour déterminer la représentation d'Ontario, il faudrait mettre la population de cette province en regard de celle des sept provinces, non du Canada tout entier. J'ignore quel résultat aurait ce calcul dans la pratique ; je ne sais même pas si cela produirait un changement quelconque, mais cela n'a pas d'importance lorsqu'il s'agit de discuter un point de droit. Cependant, j'ai fait faire deux calculs faisant voir le résultat, dans les deux cas. N'étant pas un mathématicien, je ne puis pas dire s'ils sont exacts, mais un de ces calculs fait par une personne compétente, fait voir que si les Territoires du Nord-Ouest étaient exclus, et que si la population d'Ontario était mise en regard de celle des sept provinces, nous ne perdrions pas un seul représentant. L'autre calcul préparé par un député ici même, fait voir que, grâce à un insignifiant décimal de douze, Ontario doit perdre six représentants si les Territoires du Nord-Ouest sont compris dans le calcul. Je crois que le premier calcul est exact, mais je ne veux pas en prendre la responsabilité. Il s'agit, pour le moment, d'une interprétation du statut, et même si la chose ne nous affecte pas dans le moment, elle peut nous affecter plus tard. Nous avons droit à une interprétation équitable des statuts et nous sommes justifiables de demander au ministre de la Justice de nous dire s'il prend pour base la prétention que sept provinces constituent tout le Canada, avant de nous demander d'accepter un calcul basé sur ces données.

A la page 6 de son rapport le ministre de la Justice dit que les provinces sont entrées dans la confédération avec des droits égaux. Voyons ce qui en résulterait à l'égard des autres provinces. J'ai déjà dit qu'il est évident que la Colombie Anglaise est entrée dans la confédération avec des droits plus étendus que ceux de l'Ile du Prince-Edouard. Voyons, dis-je, ce qui résulterait, à l'égard des anciennes provinces, de l'application de l'article 51, interprété comme le voudrait l'honorable ministre. Cet article dit que le remaniement aura lieu après chaque recensement, que Québec aura un nombre fixe de 65 représentants et que les autres provinces seront représentées en proportion de leur population. Si le raisonnement de l'honorable ministre est juste, cet article ne s'applique pas uniquement aux quatre provinces mais aux sept.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non seulement aux sept provinces, mais à tout le Canada.

M. NORTHRUP : L'honorable ministre a cependant démontré que le mot "Canada" signifie les sept provinces. Dans le moment je n'expose pas ma propre manière de voir ; je ne fais que citer le rapport. Le ministre s'est convaincu que le Canada se compose des sept provinces. Alors comment pourrait-on appliquer cet article 51 ? Même s'il change d'opinion et prétend que cet article comprend tout le Canada, comment pourrait-il appliquer l'article 51 avec l'interprétation qu'il donne au statut ? De quelques parties que se compose le Canada, cet article dit qu'elles seront toutes traitées également, et alors comment ferez-vous quand il s'agira de la Colombie Anglaise ? Peut-on appliquer cet article à cette province pusiqu'il est impossible de diminuer sa représentation au-dessous de six ? Puis comment traitera-t-on les Territoires du Nord-Ouest si, comme le prétend le ministre, le Canada comprend tout le territoire d'un océan à l'autre ? C'est un fait reconnu, que nous avons le droit, en vertu d'un Acte du parlement impérial, de donner aux Territoires du Nord-Ouest une représentation aussi étendue que nous le jugerons à propos. Nous pouvons leur donner dix, cinquante ou cent députés, si nous le voulons. Il est donc évident que l'article 51 ne s'applique pas aux Territoires. Cependant, l'honorable ministre dit qu'il s'applique à tout le Canada, bien qu'il ne s'applique pas aux Territoires du Nord-Ouest, la partie la plus étendue du Canada, ni à la Colombie Anglaise, la plus grande de nos provinces. Je ne suis pas bien au courant des données géographiques, mais si de la superficie totale du Canada on retranche l'étendue des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, je crois qu'on constatera que la plus grande partie du pays ne tombe pas sous le coup de l'article 51, et nous savons tous que cette partie du pays sera avant longtemps la plus peuplée du Canada. Il est facile de voir que l'honorable ministre s'est mis dans une position embarrassante.

J'ai tenu à signaler certains passages de ce rapport pour démontrer que si un homme qui occupe ici et au barreau la haute position du ministre de la Justice, un homme dont nous admirons tous les grands talents, commet de telles inexactitudes et arrive à de pareilles conclusions, il n'est pas étonnant que de simples députés bien ordinaires, comme moi et comme ceux qui m'entourent, prétendent que la question est au moins assez douteuse pour demander de suspendre toute procédure avant d'avoir obtenu l'opinion de la plus haute autorité judiciaire à laquelle nous puissions nous adresser.

Je passe maintenant à l'opinion contraire et je me demande s'il n'y a pas de solides arguments à l'appui de la prétention du Nouveau-Brunswick. La requête de cette province est bien courte, sans s'étendre à des dessertations elle cite les faits, et après l'avoir lue, je considère qu'il est facile de l'appuyer sur d'excellentes raisons. Le juge Strong, de la cour Suprême, dans la cause de Lefray sur la constitution, dit, à la page 42 :

Non seulement nous avons le droit, mais nous sommes aussi tenus d'appliquer la règle bien établie qui nous oblige, quand nous interpré-

tons les expressions descriptives et les définitions des statuts, de nous aider des secours extérieurs que peuvent nous fournir les circonstances environnates et l'histoire de la question en jeu, et d'envisager la loi à la manière provenant de ces sources et de nous placer autant que possible dans la position de la législature dont nous avons à interpréter le langage. Si cette règle était mise de côté et si la phraséologie d'un statut devrait être interprétée sans ce secours des faits extrinsèques, il est évident que le travail d'interprétation dégénèrerait en suppositions et en probabilités.

Nous pouvons donc nous appuyer sur l'autorité d'un des juges de la cour Suprême pour dire que nous avons le droit de nous enquérir des circonstances environnantes et de rechercher quel jour elles peuvent répandre sur la loi qui a été adoptée. Au cours du débat qui a eu lieu devant le parlement impérial, quand lord Carnarvon a proposé l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il s'est exprimé très clairement sur la lettre du statut, et expliqua que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord était le résultat d'un traité conclu entre les différentes parties, et que chaque article en était un compromis ; et c'est parce que chaque article de ce traité était le résultat d'un compromis, qu'il ne voulut pas permettre à la Chambre des Lords d'en modifier un seul article, en aucune manière. Or, si chaque article de ce traité a été le résultat d'un compromis, il ne sera peut-être pas déplacé d'étudier dans quelles circonstances cet article 51, qui nous intéresse si vivement en ce moment, a été mis dans le statut. Dans les "Débats sur la Confédération", par Pope, page 67, se trouve la discussion sur l'article concernant le nombre de représentants que devra avoir chaque province. M. Galt disait :

Nous avons supposé que la population du Bas-Canada étant passablement uniforme, nous offrait la meilleure base. Mais en tenant compte des progrès rapides du Haut-Canada, nous croyons que la représentation des provinces maritimes ne devraient pas être diminuée si elles ne progressaient pas dans la même proportion. Partant, les provinces maritimes conserveront la même représentation qu'à présent, à moins—ce qui est très improbable—qu'il y aurait une diminution de 5 pour 100 ou plus—c'est-à-dire par rapport à toute la Confédération.

Elle était alors composée de quatre provinces. L'honorable George Brown, dont la mémoire est hautement respectée par les hommes de la droite, parlant sur le même sujet, dit aussi à la page 67 :

Dans la pratique le résultat sera que la représentation du Bas-Canada ne pourra pas diminuer, que celle des provinces maritimes pourra augmenter, sans pouvoir diminuer. De plus ce projet maintient la représentation dans des limites raisonnables. L'unité de représentation sera de 17,000 pour commencer, et elle variera par la suite.

Le débat se continue à la page 68 et on y voit que le nombre convenu de représentants n'a pas été accidentel, mais qu'il a été choisi parce qu'en donnant un représentant pour chaque comté et un pour chaque ville on arrivait exactement au même chiffre que celui qui a été adopté. Les délégués furent d'opinion qu'on pouvait diviser la représentation du Canada de telle manière que les chiffres indiqués dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord constitueraient une base équitable pour la représentation de chaque province, et il est évident aussi que les délégués, en stipulant que la représentation d'une province ne serait pas diminuée, à moins qu'il n'y eut une diminution d'un vingtième dans la population de cette province, les provinces étaient virtuellement à l'abri de toute diminution dans la représentation.

Or, les provinces étant entrées dans la Confédération à cette condition, et l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord étant un acte impérial, il est hors de doute que cet acte, dont tous les articles, au dire de lord Carnarvon, sont le résultat d'un compromis, doit rester aujourd'hui exactement ce qu'il était alors, sauf les modifications qui ont pu y être faites en vertu d'une législation impériale. Il ne faut pas oublier que n'importe quelle loi que ce parlement voterait ou tenterait d'adopter en contradiction avec un statut impérial serait *ultra vires* et nulle.

Si je demandais maintenant à l'honorable ministre de la Justice quelle loi le parlement impérial a jamais adoptée, modifiant en quelque manière l'article 51, il me répondrait probablement que les autres provinces ont été admises dans la confédération en vertu d'arrêtés du Conseil. C'est vrai, mais si l'honorable ministre veut lire les arrêtés du conseil impérial qui admettent l'Ile du Prince-Edouard, la Colombie Anglaise et les autres provinces dans la confédération il verra que dans chaque cas l'arrêté du conseil comporte que conformément à l'article 146 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la province est admise sujette aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, car un arrêté du conseil n'aurait pas le droit de modifier l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; il n'aurait pas plus d'effet qu'un acte de cette Chambre si ce n'était de l'article 146 qui dit que sur présentation d'adresses de la part de la législature d'une province, appuyée par une autre adresse semblable de la part de ce parlement, il sera loisible à la Reine, de l'avis du Conseil privé de Sa Majesté, d'admettre cette province dans la Confédération aux conditions convenues, mais dans tous les cas, conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Ainsi quand l'Ile du Prince-Edouard ou la Colombie Anglaise sont entrées dans la confédération, elles y sont entrées en conformité avec les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. L'arrêté du conseil impérial est impuissant à changer cela et ces provinces devaient accepter les

dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, quelles qu'elles fussent.

Le ministre de la Justice semble aussi être sous l'impression que lorsqu'il y a quatre associés, si on en admet deux ou trois autres, ils deviennent tous associés aux mêmes conditions. Il n'est pas possible d'émettre une plus étrange proposition.

Supposons le cas de quatre associés possédant chacun le quart des intérêts dans une entreprise commerciale. S'ils décidaient d'admettre leur premier commis dans la société, rien n'empêcherait les quatre associés de donner chacun un huitième, un seizième ou un trente-deuxième de ses intérêts à ce nouveau venu. C'est une simple affaire de convention entre eux, et même si ce commis avait dix fois plus de talent que les quatre autres, même s'il contribuait dix fois plus qu'eux au succès de l'entreprise, quand viendrait le moment de partager les profits il ne pourrait rien réclamer de plus que ce qui aurait été convenu lors de son admission dans la société.

Si le ministre de la Justice veut étudier les conditions auxquelles ces provinces ont été admises, il verra qu'il leur est accordé certains avantages, ci et là, par les anciennes provinces, mais il n'y a rien pour démontrer que les anciennes provinces perdent un seul des droits qui leur ont été conférés par une loi impériale. On est naturellement porté à conclure que toutes les provinces devraient avoir des droits égaux, mais ce n'est pas ce qui a été fait, comme on peut le voir par la représentation extraordinaire accordée à la Colombie Anglaise. Nous sommes donc forcés d'admettre que les provinces sont entrées dans la confédération avec des droits différents, et s'il en est ainsi, pourquoi faudrait-il admettre que ces provinces, en faisant partie de la confédération, acquéraient nécessairement des droits égaux à ceux des anciennes provinces.

Je suis plutôt porté à admettre l'opinion émise par sir John Macdonald, lorsqu'il dit dans son document officiel de 1870 que la portée de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est évidemment limitée aux quatre provinces qui formaient originairement la Confédération. Cet acte a été élaboré par les hommes d'Etat les plus éminents du Canada. Ils travaillaient avec prudence, et tout en prévoyant l'extension que prendrait le pays, ils savaient qu'il était impossible de pourvoir à tous les cas, et tout en légiférant pour le présent ils tâchaient de légiférer autant que possible pour l'avenir, mais sans entrer dans les détails. Ils décrètèrent que d'autres provinces pourraient entrer dans la Confédération, mais ne voulurent pas en règler les détails, pendant que les quatre premiers associés dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord sollicitaient une charte impériale, qu'ils possèdent à présent.

Vu les circonstances dans lesquelles cet article a été inséré dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, vu la garantie conférée par la charte que les provinces détiennent de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; vu qu'il n'y a pas un mot dans les arrêtés du conseil ni dans les adresses sur lesquelles ces arrêtés ont été promulgués, pour démontrer que les anciennes provinces ont été dépouillées de quelques-uns des droits qu'ils détenaient, vu surtout qu'on leur a, au contraire, conféré d'autres pouvoirs, il me semble que la question est au moins douteuse, et cela suffit pour établir ma prétention.

Mais si on admet qu'il y a un doute et que l'honorable premier ministre désire sincèrement nous donner une loi juste et équitable pour tous, est-ce le fait d'un homme pratique et prudent de demander l'opinion d'un tribunal inférieur quand il peut avoir celle d'un tribunal supérieur ? Est-il sage de se procurer une opinion qui n'aura d'autre valeur intrinsèque que celle que peut lui donner la réputation personnelle des juges qui l'auront rendue, quand en soumettant la question au comité judiciaire du Conseil privé, nous pouvons nous procurer une décision finale et inattaquable? Nous ne sommes qu'à la troisième session du parlement, et nous avons amplement le temps d'obtenir une décision du Conseil privé et de voter ensuite cette loi, avant l'expiration du présent parlement; j'espère que l'honorable premier ministre tiendra compte de ces faits et ne voudra pas s'exposer à voir les deniers publics et le temps de la députation gaspillés inutilement à discuter sur une loi qu'une décision du Conseil privé peut déclarer "ultra vires," quelques mois plus tard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. l'Orateur, mon honorable ami (M. Northrup) semble ignorer qu'il n'y a rien dans la loi qui nous permette de soumettre une question au Conseil privé. Le statut se borne à indiquer la procédure à suivre pour soumettre une question à la cour Suprême du Canada.

L'honorable M. HAGGART : La loi ne contient-elle pas une disposition concernant l'appel d'une décision de la cour Suprême?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit pas ici d'en appeler, mais de soumettre un cas douteux au tribunal. Je dois supposer qu'un homme qui entreprend de discuter une question légale pense ce qu'il dit.

D'après ce que je comprends, le gouvernement est obligé, après chaque recensement décennal, de procéder au remaniement de la représentation des provinces dans le parlement fédéral. C'est une obligation absolue qui n'a rien de facultatif. La charte sous laquelle nous vivons, la charte qui nous gouverne, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord décrète de quelle manière on devra procéder à ce remaniement, et les dispositions de l'article 51 de cet Acte opèrent automatiquement, si je puis m'exprimer ainsi, sans que le gouvernement puisse intervenir en aucune manière. Mais quand il s'agit de

la distribution dans chaque province, le parlement est le pouvoir souverain. Quand le parlement, ou plutôt quand l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a décidé qu'il y aura 65 représentants de la province de Québec, le parlement exerce un pouvoir souverain pour déterminer les limites des collèges électoraux qui seront assignés à chacun de ces représentants dans les limites de cette province. C'est à lui de dire comment ces collèges électoraux seront divisés, de quelle partie de la province ils se composeront, en un mot de faire comme il l'entend.

Le principe d'après lequel nous entendons procéder pour remodeler les collèges électoraux dans les provinces, le principe clairement consacré par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, le principe proclamé par l'honorable chef du gouvernement, quand il a déposé le bill devant la Chambre, est que nous devons, autant que possible, respecter les limites des comtés, et ensuite les subdivisions qui devront être faites, dans les limites des comtés, autant que posssible, regardent le parlement, et le travail sera confié à un comité de la Chambre comme l'a annoncé l'honorable premier ministre. Au sujet du principe proclamé par l'honorable premier ministre concernant le respect des limites des comtés, je tiens à rappeler à la Chambre que ce même principe a été énoncé par feu sir John Macdonald, en 1871, à l'occasion du premier remodelage des collèges électoraux et qu'il a été approuvé par les chefs de l'opposition d'alors, l'honorable M. Mackenzie et l'honorable M. Blake, ainsi que par sir Charles Tupper. On peut donc affirmer que ce principe a été admis et reconnu par les chefs des deux partis politiques en 1871.

Il est vrai que, pour certaines fins dont il est inutile de parler maintenant, on s'est départi de ce principe en 1882, mais le parti libéral n'était pas ici en cause, et pour ce qui est de la position que nous assumons aujourd'hui à ce sujet, cette position est la même qu'en 1871, c'est-à-dire, que nous devons maintenant soumettre à la Chambre la méthode de raisonnement que j'ai adoptée pour appuyer la rédistribution des sièges. Ce sujet doit être renvoyé devant la cour Suprême du Canada ; c'est là qu'il sera mis en discussion, et quant à moi je me contenterai de définir ma position sans ajouter aucun argument à l'appui. Il me semble que le meilleur moment pour débattre cette abstraite question légale sera quand nous soumettrons toute la chose à la cour Suprême, parce que ce serait en quelque sorte anticiper le jugement de la cour Suprême si nous considérons tous cela aujourd'hui. Je me contenterai pour le présent de m'en remettre à la Chambre de décider à quel point mes conclusions s'écartent de la position que j'ai prise. Mon honorable préopinant a dit que les pères de la confédération avaient pourvu au présent d'alors. Autant que je puis voir, en lisant l'Acte de la Confédération, l'intention était de pourvoir au présent d'alors et au futur, et j'en suis arrivé aux conclusions dont je vous parlerai dans la suite précisément parce que je soutiens que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord renfermait des dispositions pour l'avenir. N'ai-je pas raison de dire que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord envisageait l'avenir, et que quand cet acte a été voté on avait alors en vue de nous donner le Canada que nous avons aujourd'hui ? Laissez-moi lire le préambule. Voici ce que dit le préambule de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord :

Considérant de plus qu'il est nécessaire de pouvoir à l'admission éventuelle d'autres parties de l'Amérique Britannique du Nord dans l'union,

Nous voyons là que, dans le temps où l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a été adopté, on prenait les dispositions nécessaires pour en arriver à l'état de choses que nous avons aujourd'hui. Mais nous avons encore plus que cela. Nous voyons qu'il est stipulé dans l'article 146 :

Il sera loisible à la reine, de l'avis du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du parlement du Canada, et des chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie Anglaise, d'admettre ces colonies ou provinces ou aucune d'elles, dans l'union, et sur la présentation d'adresses de la part des chambres du parlement du Canada, d'admettre la Terre de Rupert——

C'est la province du Manitoba.

—et les Territoires du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'union, aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses.

C'est-à-dire que des dispositions sont prises, dans cet article, pour l'admission des provinces qui étaient alors constituées, et pour l'admission des Territoires du Nord-Ouest et de la Terre de Rupert aux conditions à être soumises dans les adresses. J'aurai occasion, dans un moment, de parler des conditions stipulées pour l'admission de ces provinces. Voyez, par exemple, le Manitoba——

M. BORDEN (Halifax) : Il y a d'autres mots à prendre en considération, concernant cet article.

Sujet aux dispositions de cet acte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (lisant):

Aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la reine jugera convenable d'approuver, conformément au présent acte ; et les dispositions de tous ordres en conseil rendus à cet égard auront le même effet que si elles avaient été décrétées par le parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

La première province admise fut celle du Manitoba. En 1870, un décret de l'Exécutif fut émis au sujet de la Terre de Rupert, et voici ce que j'y lis :

Il est par le présent ordonné et déclaré par Sa Majesté, par et de l'avis du Conseil privé, en vertu et dans l'exercice des pouvoirs accor-

dés à Sa Majesté par lesdits actes du parlement, que le et après le quinzième jour de juillet mil huit cent soixante-dix, ledit Territoire du Nord-Ouest sera admis dans la Puissance du Canada et en formera partie aux termes et conditions exposés dans la première adresse mentionnée, et que le parlement du Canada, à partir du jour susdit, aura plein pouvoir de légiférer pour le bien-être et le bon gouvernement futurs dudit territoire. Et il est de plus ordonné que, sans préjudice d'aucune des obligations résultant du susdit rapport approuvé, la Terre de Rupert devra, à partir de la date mentionnée, être admise dans la Confédération du Canada et en former partie aux termes et conditions qui suivent, étant les termes et conditions qui restent à remplir de ceux compris et stipulés dans ladite seconde adresse du parlement du Canada.

La Terre de Rupert fut admise sous le nom de Manitoba; et lors de l'admission de cette province, certains doutes s'élevèrent au sujet du droit qui pouvait avoir le Dominion du Canada de s'approprier—j'emploie ici la même expression que celle dont je me suis déjà servi—de s'approprier à même la Terre de Rupert la province du Manitoba. Certains doutes furent émis à ce sujet par feu sir John Macdonald et d'autres membres de son gouvernement, et en définitive l'Exécutif rendit le décret dont a parlé mon honorable ami. Alors, qu'est-il arrivé ? Nous voyons que nous eûmes ce qui est connu sous le nom de "l'Acte pour lever certains doutes," c'est-à-dire l'Acte d'amendement de l'Amérique Britannique du Nord, où il est stipulé que :

Le parlement du Canada pourra de temps à autre établir de nouvelles provinces dans aucun des territoires faisant alors partie de la Confédération du Canada, et il pourra, lors de cet établissement, décréter des dispositions pour la constitution et l'administration de toute telle province, et pour la passation de lois concernant la paix, l'ordre et le bon gouvernement de telle province et pour sa représentation dans ledit parlement.

Le parlement fédéral aura le droit de voter telles lois qui lui sembleront convenables pour la représentation des provinces du Canada dans le parlement. Nous voyons encore, dans l'article 5 :

Les actes suivants, passés par ledit parlement du Canada et respectivement intitulés : "Acte concernant le gouvernement provisioire de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest, après que ces territoires auront été unis au Canada," et "Acte pour amender et continuer l'Acte trente-deux et trente-trois Victoria, chapitre trois, et pour établir et constituer le gouvernement de la province du Manitoba," seront et sont considérés avoir été valides à toutes fins à compter de la date où, au nom de la reine, ils ont reçu la sanction du Gouverneur général de ladite Confédération du Canada.

C'est-à-dire que l'acte voté par le Dominion, pour prendre le Manitoba à même la Terre de Rupert en 1870, est déclaré par cet acte impérial avoir été adopté dans les formes voulues, et l'Acte de 1870 doit être maintenant interprété comme si c'eût été un acte du parlement impérial. D'après cette théorie que cet acte confirme ici le premier acte et en a fait une loi impériale, j'ai cru pouvoir déclarer que le Dominion du Canada avait pris le Manitoba à même la Terre de Rupert. Mon honorable ami (M. Borden) trouve à redire à cela. Je soutiens que l'Acte impérial de 1871 dit que ce que nous avons fait en 1870 était bien, et que l'effet devra en être le même que si le parlement impérial même avait ici légiféré; et mon honourable ami affirme que c'est une hérésie légale de déclarer que le Canada s'était approprié le Manitoba à même la Terre de Rupert. Je consens à me ranger à son avis.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre de la Justice me permettra-t-il de lui poser maintenant une question? Si cela le dérange trop, je le ferai plus tard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je préfère que ce soit maintenant.

M. BORDEN (Halifax): Je demande seulement un renseignement. Quel est le statut qui nous donne le droit de pourvoir à la représentation des Territoires du Nord-Ouest. N'est-ce pas l'article 4 de l'acte dont l'honorable gentleman vient de parler ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable gentleman ne voit-il pas qu'il y a une grande différence entre l'article 4 et l'article 2. L'article 2 concernant les provinces (c'est-à-dire ne s'appliquant pas aux territoires) pourvoit spécialement à la représentation, en outre de questions de police, d'ordre et de bon gouvernement; au lieu que l'article 4 ne s'occupe que de questions de police, d'ordre et de bon gouvernement, et nullement de représentation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne vois pas où se trouve la distinction.

M. BORDEN (Halifax) : Cette distinction est que, d'un côté, on pourvoit expressément à la représentation, tandis que, de l'autre, il n'en est nullement question .

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Des dispositions ont été prises pour la représentation, et c'est ce que nous avons fait.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne puis pas envisager les choses exactement de cette manière.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'Acte du Manitoba de 1870, 33 Vict. chap. 3, article 2, et qui est maintenant, remarquez-le bien, loi provinciale, stipule ce qui suit :

Le, depuis ou après le jour ci-dessous énoncé auquel l'ordre de la reine en conseil prendra effet comme il est dit ci-haut : les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1857, seront—sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou qui, par une interprétation raisonnable, peuvent être réputées spécialement applicables à une ou plus, mais non à la totalité des provinces constituant actuelle-

ment la Confédération, et sauf en tant qu'elles peuvent être modifiées par le présent acte—applicables à la province du Manitoba, de la même manière et au même degré qu'elles s'appliquent aux différentes provinces du Canada, et que si la province du Manitoba eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées sous l'autorité de l'acte précité.

C'est-à-dire que, en 1870, et en vertu d'une loi provinciale, il est décrété que le Manitoba entre dans la confédération, et que l'on doit considérer cette nouvelle province, en tant que son admission se rapporte à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, comme si elle eût été l'une des provinces entrées dans l'union en 1867. Il y a plus encore, et l'article 4 continue comme suit :

Cette province sera, en premier lieu, représentée dans la Chambre des communes du Canada par quatre membres, et à cet effet elle sera, par proclamation du Gouverneur général, partagée en quatre districts électoraux, chacun desquels sera représenté par un membre ; mais après la confection du recensement en 1881 et de chaque recensement décennal subséquent, la représentation de cette province sera répartie de nouveau, d'accord avec les dispositions de la cinquante-unième section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

C'est-à-dire que nous avons cet acte qui pourvoit à l'admission du Manitoba dans la Confédération ; nous avons cet acte rendant tous les termes et conditions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord applicables au Manitoba ; et nous voyons en outre que des dispositions ont été édictées pour la répartition de la représentation du Manitoba après chaque recensement décennal à partir de 1871 ; et que, pour cette répartition, l'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord sera rendue applicable, l'article 51 étant celui qui s'applique aux autres provinces.

Maintenant, pour ce qui est du Manitoba, et après que l'acte a été voté, quelle est la situation? Ne devons-nous pas lire et interpréter l'Acte de 1867 à la lumière des amendements apportés en 1870, et n'êtes-vous pas obligés de rendre effectifs tous les termes et conditions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord à l'égard du Manitoba ? N'êtes-vous pas aussi liés, pour ce qui est de la redistribution du Manitoba, par les termes mêmes de l'article 51? Mon honorable ami (M. Borden) dit qu'il nous faut agir avec beaucoup de prudence et scruter à fond le sens de chaque mot contenu dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est un traité entre les différentes provinces. J'admets tout cela. C'est ce qui a été déclaré quand l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a été présenté devant la Chambre des Lords par lord Carnarvon, et c'est ce qui a été déclaré en deux différentes occasions par la cour Suprême du Canada. Mais qu'en devons-nous conclure? L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est un traité entre les quatre provinces qui étaient parties au contrat quand celui-ci a été consenti ; mais c'est aussi un traité vis-à-vis des provinces qui sont venus par la suite ; et si les quatre provinces qui étaient à l'origine parties au contrat de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord acceptent de s'adjoindre d'autres associés, elles sont liées par les termes et conditions qui ont marqué l'arrivée de ces autres associés. Elles étaient libres de modifier le traité. Un traité ne peut pas être modifié par des personnes qui n'y ont pris aucune part, mais seulement par ceux qui en sont les parties, et ces parties peuvent s'entendre pour en modifier les conditions à leur convenance. Par conséquent, quand les quatre premières provinces confédérées disent au Manitoba : " Nous consentons à vous admettre dans la Confédération, et les mêmes stipulations s'appliqueront à vous comme à nous ; pour ce qui est de votre représentation, vous aurez à vous en rapporter à l'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord," à quelles conclusions devons-nous en arriver ? La conclusion est celle-ci : Le contrat une fois signé, l'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord doit être interprété selon l'esprit de l'Acte d'amendement, et c'est ainsi qu'on doit dorénavant lire " cinq provinces " au lieu de " quatre provinces ", et au lieu de " Québec, Ontario, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse," " Québec, Ontario, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Manitoba."

Maintenant, nous avons les mains libres pour ce qui est du Manitoba. Et que voyons-nous après cela ? Nous voyons alors arriver la Colombie Anglaise. La Colombie Anglaise fait son entrée avec une adresse du Conseil législatif de la province de la Colombie Anglaise au parlement du Canada. Le parlement du Canada, la Chambre des communes et le Sénat votèrent aussi des adresses. Les adresses de la Chambre des communes et du Sénat sont conçues en termes identiques à l'adresse présentée au nom du Conseil législatif de la Colombie Anglaise. Ces adresses de la Chambre des communes et du Conseil législatif de la Colombie Anglaise sont envoyées en Angleterre. On y édicte un décret de l'exécutif, et ce décret cite les termes employés dans les adresses qui furent présentées, et dit en substance : Que la province de la Colombie Anglaise est admise dans la Confédération aux termes et conditions dont il a été parlé dans les adresses. Voyons ce que sont ces adresses. Vous y voyez, par exemple, pour ce qui est de la Colombie Anglaise, que dans le décret de l'exécutif du 16 mai 1871, il est dit :

Et attendu que par des adresses des chambres du parlement du Canada et du conseil législatif de la Colombie Anglaise, respectivement, adresses dont copie est incluse dans la cédule ci-annexée, Sa Majesté est priée, par et de l'avis de son très honorable Conseil privé, en vertu de la cent quarante-sixième section de l'acte sus-mentionné, d'admettre la Colombie Anglaise dans la Confédération canadienne aux termes et conditions exprimés dans lesdites adresses.

Que sont ces termes et conditions ?

La Colombie Anglaise aura droit d'être représentée au Sénat par trois membres et par six membres à la Chambre des communes, le chiffre de la représentation devant être augmenté sous l'autorité de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.....

Les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, devront être (sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou, par interprétation, pourraient être réputées spécialement applicables à une seule et non à la totalité des provinces constituant actuellement la confédération, et sauf en tant qu'elles peuvent être modifiées par la présente résolution), applicables à la Colombie Anglaise, de la même manière et au même degré qu'elles s'appliquent aux autres provinces de la Confédération, et comme si la colonie de la Colombie Anglaise eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées sous l'autorité de l'acte précité.

Vous voyez là que la Colombie Anglaise nous est arrivée, sujette aux termes et conditions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et avec la stipulation spéciale que, pour la réprésentation de la Colombie Anglaise, on se guidera sur l'article 51, de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Voyons maintenant l'Ile du Prince-Edouard. On a procédé ici aux mêmes formalités. Vous avez ici les adresses des deux Chambres du parlement, et vous avez aussi une adresse du parlement de l'Ile du Prince-Edouard. Quel est le texte de ces adresses. Nous y voyons qu'on emploie les mêmes termes que dans l'adresse présentée par la Colombie Anglaise.

Que la population de l'Ile du Prince-Edouard s'tant augmentée de quinze mille et plus depuis l'année 1861, l'île sera représentée dans la Chambre des communes du Canada par six membres, la représentation devant être répartie, de temps à autre, sous l'autorité de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

On y décrète aussi :

Que les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, devront être (sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou, par interprétation, pourraient être réputées spécialement applicables à une seule et non à la totalité des provinces constituant actuellement la confédération, et sauf en tant qu'elles peuvent être modifiées par la présente résolution), applicables à l'Ile du Prince-Edouard, de la même manière et au même degré qu'elles s'appliquent aux autres provinces de la Puissance, et comme si la colonie de l'Ile du Prince-Edouard eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées sous l'autorité de l'acte précité.

C'est là la dernière province, et quelle est la position ? Vous avez le préambule de l'Acte de l'Amérique du Nord où il est question de l'admission éventuelle de ces provinces dans la Confédération ; vous avez l'article 145 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui contient des dispositions sur la manière dont ces provinces doivent être admises ; vous avez le contrat spécifiant expressément que leur représentation doit être rajustée d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et stipulant qu'on devra à tous égards les considérer absolument comme si elles eussent été parties intégrantes des provinces primitivement unies lors de l'adoption de l'Acte de la Confédération. Ces provinces nous disent : Vous aurez à traiter avec sous absolument au mêmes termes et conditions que ceux qui ont marqué notre admission dans l'union. Qu'est-il résulté de tout cela ? Comment devait se répartir leur représentation ? L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord pourvoit à cela par l'article 51 :

Immédiatement après le recensement de l'année 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes.

Quelles sont ces règles ? Si je ne me trompe pas dans l'interprétation de l'acte, et si nous devons nous en tenir aux termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, sans nous occuper de ce qui a été fait par la suite, il y a ici des dispositions pour la répartition de la représentation des quatre provinces, et pas autre chose. Si cet acte n'a pas été amendé, vous n'avez que quatre provinces dont vous pouvez répartir la représentation. Mais quelle absurde conclusion ce serait là. La seule conclusion logique est que, ce qu'on vous demande aujourd'hui de rajuster ne peut être autre chose que la représentaton des provinces du Canada dans le moment même où ce rajustement s'impose. C'est-à-dire que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, comme toute autre loi, doit toujours être interprété comme s'il était adopté dans le moment même où vous cherchez à le mettre en vigueur. Par conséquent, il est nécessaire, d'après l'article 51, de prendre aujourd'hui des dispositions pour la répartition, non pas seulement des quatre provinces originairement confédérées de 1867, mais des sept provinces formant la Confédération d'aujourd'hui. C'est là une chose qui n'a jamais jusqu'ici été mise en doute. En 1871, des dispositions ont été prises pour la répartition dans plus de quatre provinces. Il en fut de même en 1881, et en 1891 on rajusta la représentation des sept provinces. Où le parlement fédéral a-t-il pu prendre le droit, en 1891, de rajuster les sept provinces, si ce n'est dans l'article 51 ? Est-ce que tous ces hommes éminents, qui ont pris part à la confection de ces lois, ont pu se tromper ainsi entièrement ? Est-il possible qu'ils se soient trouvés si aveugles, si ignorants, si absolument incapables qu'ils n'aient pas pu comprendre où ils puisaient leur autorité pour légiférer comme ils l'ont fait ?

M. BORDEN (Halifax) : On prétend que si vous prenez les quatre provinces, telles qu'elles étaient à l'origine, il n'y aurait actuellement aucune diminution dans la représentation de la Nouvelle-Ecosse, du Nou-

veau-Brunswick et de l'Ontario. Mon honorable ami veut-il dire que certains changements ont été faits à cet égard ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'en suis pas là-dessus, dans le moment, mais je vais y arriver dans un instant.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que mon honorable ami y était déjà arrivé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'en suis à l'article 51, et mon honorable ami parle du paragraphe 4.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami déclare qu'il y a eu amendement par ces adresses et par la proclamation de la Reine. Je ne conteste pas son argument, mais je désire seulement le comprendre. Serait-il prêt à aller jusque là. Si l'on avait pourvu, dans chacun de ces cas, à ce que la représentation de la province de Québec fût dorénavant de 64 au lieu de 65, l'honorable gentleman dirait-il que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord avait été amendé par ces adresses et proclamations ? Et s'il ne pouvait pas être amendé de cette façon, comment aurait-il pu l'être de la manière dont il a parlé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas le moindre doute que si des adresses avaient été présentées dans la forme dont a parlé mon honorable ami, et si un décret de l'Exécutif, qui a toute la portée d'un acte impérial, avait sanctionné ces adresses et en avait fait des lois, il s'ensuivrait que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord était amendé. Le parlement impérial peut amender quand il le voudra tout acte quelconque qu'il a déjà adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Cette réponse est tout à fait catégorique. Est-ce que les mots " sujet aux dispositions de cet acte " n'auraient pas une influence prépondérante à cet égard ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, cela ne serait pas, si l'adresse spécifiait expressément, ainsi que mon honourable ami l'a fait remarquer il n'y a qu'un instant, que la représentation était réduite à 64.

M. FRASER : En serait-il de même, si l'on ne parlait pas de Québec ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le parlement britannique peut certainement amender l'acte quand il le voudra. Quant à savoir si l'on exercerait ce droit, c'est une autre question. La chose est très douteuse. Je réponds ici simplement à une question légale de nature abstraite. Si le parlement qui a le droit d'adopter une loi continue à exister, il doit nécessairement avoir le droit d'amender ou de révoquer cette loi. C'est là un principe élémentaire de droit constitutionnel. Et comme résultat de l'action prise subséquemment par le parlement impérial, l'article 51 a été amendé de telle sorte qu'on put lire " sept " provinces au lieu de quatre. Cela, j'en fais respectueusement la remarque, règle la question, parce que si la représentation des sept provinces doit être reconstituée, cela ne peut être que par l'entremise du parlement du Canada. Or, quel est le parlement du Canada ? C'est le parlement qui a droit de contrôle sur les sept provinces qu'il s'agit de reconstituer, et où ces provinces elles-mêmes sont représentées. Par le mot Canada, on doit nécessairement comprendre toutes les provinces telles qu'elles existent dans le temps. A quelle conclusion en devons-nous arriver ? La conclusion est que, l'article 51 étant applicable, vous devez, en matière de répartition des provinces, vous en tenir à cet article. La province de Québec aura un nombre fixe de 65 membres. Cette province est ici, bien entendu, hors de cause, mais c'est la province formant pivot. C'est d'après la population de Québec que la redistribution dans tout le pays doit être réglée.

Le paragraphe 2 de l'article 51 stipule ce qui suit :

> Il sera assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionné au chiffre de sa population (constaté par tel recensement), comme le nombre 65 le sera au chiffre de la population de Québec (ainsi constaté).

Qu'en résulte-t-il ? L'unité de représentation est 25,367 et une fraction. Québec ayant une population de 1,648,898, la population d'Ontario étant de 2,182,947, et la représentation de Québec étant de 65. L'acte fonctionne en quelque sorte automatiquement. C'est une simple question de proportion—1,648,898, population de Québec, est à 65 comme 2,182,947 est à x. Le résultat est 86.05, et nous voyons que, ainsi répartie, la population dans cette Chambre serait comme suit :

Ontario	86
Québec	65
Nouvelle-Ecosse	18
Nouveau-Brunswick	13
Manitoba	10
Colombie Anglaise	7
Territoires du Nord-Ouest	4

La question se présente naturellement de savoir comment justifier la diminution de représentation des provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Je puis dire tout d'abord que, pour ce qui est de l'Ile du Prince-Edouard, il n'y a aucune nécessité d'engager un débat, parce que quelle que soit l'opinion que vous ayez, et que vous interprétiez ou non le mot " Canada " dans le paragraphe 4 de l'article 51 comme s'appliquant seulement aux quatre provinces originales ou au Canada d'aujourd'hui, cette île se trouve hors de cause. Mais pour ce qui est des provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, si vous interprétez le mot " Canada " comme s'appliquant seulement aux quatre provinces primitives, alors leur représentation ne serait pas réduite ; mais si vous appliquez le mot à toutes les provinces, alors cette re-

présentation se trouverait abaissée aux chiffres que j'ai indiqués. La seule question qu'il s'agit donc de déterminer, c'est la signification qu'il importe d'attacher au mot " Canada " dans ce paragraphe 4. Je soutiens que cela doit nécessairement vouloir dire le Canada tel qu'il est à présent, et non pas seulement les quatre provinces primitivement unies. Je n'entreprendrai pas de discuter cette question maintenant, parce qu'il me semble que ce serait jusqu'à un certain point inconvenant pour moi de présenter ici un point de droit qui doit plutôt être soumis à la cour Suprême. Je veux tout simplement définir la position que je prends. Mais je dois déclarer dans cette Chambre que cette question est, bien entendu, une de celles qu'on est bien libre de discuter—je ne veux pas dire que la Chambre n'est pas libre de discuter cette question; c'est tout simplement affaire de tact. Mais je puis dire que j'ai déjà consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question. Ce qui n'empêche, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer en une ou deux occasions, que je ne suis pas absolument infaillible ; et j'ai cru que je ferais bien de prendre là-dessus l'avis de quelque personne du dehors, et ce que j'ai fait. J'ai cru que je ne pouvais pas mieux faire que de consulter là-dessus l'une des autorités les plus éminentes qu'il y ait en ces matières, c'est-à-dire M. Christopher Robinson, qui partage entièrement mon avis sur tout cela. Voici ce qu'il dit :

> Selon moi, le mot " Canada ", dans l'article ne s'agisse ici que des quatre premières provinces confédérées.

Puis il ajoute :

> Je ne partage pas ce que je crois être l'avis émis par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick que, pour les fins de rajustement, il ne s'agisse ici que des quatre provinces confédérées.

Maintenant, voici la chose telle que je désire la soumettre, telle que je la comprends; et voici ce que je suis prêt à discuter devant la cour Suprême. J'ai l'espoir que la question sera décidée devant cette cour. Je crois que c'est là une question qu'il faut discuter, non pas parce que je doute le moindrement du bien fondé de l'opinion que j'émets, mais pour la simple raison que quand vous enlevez à une province un certain nombre de ses représentants, il convient qu'on donne toutes les facilités possibles de rendre absolument clair que, dans le cas où le parlement empiète sur les droits des provinces, ces droits seront sauvegardés par un tribunal ayant qualité pour se prononcer. Nous désirons une redistribution équitable, nous ne voulons priver aucune province de ce qu'elle possède. Au contraire, nous sommes d'avis que chaque droit constitutionnel possédé par une province doit être regardé comme sacré et qu'on ne doit y porter aucune atteinte à la légère; en fait, qu'on ne doit pas empiéter sur ces droits à moins qu'il ne soit absolument certain, en vertu de l'Acte, qu'il est nécessaire que nous en agissions de la sorte. Pour cette raison, et non pas parce que j'ai le moindre doute, la question doit être renvoyée devant la cour Suprême.

M. S. BARKER (Hamilton) : Je n'ai aucun dessein de suivre les arguments d'ordre légal qui ont été présentés par les honorables préopinants de ce côté de cette Chambre ou par le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick). Mais je propose qu'on s'en tienne aux paroles de sir Henry Strong, déjà citées par mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup), que disent que, dans un cas comme celui-ci, nous avons le droit de remonter à l'origine du débat, d'envisager les circonstances du temps, et de constater ce qu'ont voulu laisser entendre ceux qui, en qualité de délégués des diverses provinces, ont cherché à édifier la Confédération. Je puis répondre en quelques mots au ministre de la Justice, non pas dans le dessein de le suivre sur le terrain légal où il s'est engagé, mais afin de démontrer à la Chambre en quoi notre position diffère des arguments qu'il a invoqués. L'honorable ministre dit que c'est le devoir des Chambres de fier le remaniement des limits des collèges électoraux après chaque recensement. Je ne crois pas que cela ait jamais été mis en discussion. Je m'en rapporte là-dessus à l'affirmative de l'honorable ministre. Mais l'honorable ministre de la Justice ne contestera pas—je suis sûr qu'il ne le fera pas —que chaque fois que se présente la question de la répartition de la représentation des provinces au parlement, ce rajustement doit se faire avant le remaniement ; et le rajustement de la représentation des provinces en ce moment en discussion est en réalité une question de droit, non pas le recoupage des circonscriptions électorales. Maintenant, pour tout cela, le ministre de la Justice a parlé de l'Acte du Manitoba comme si cet acte était en désacord avec la position prise par le leader de la gauche (M. Borden), et par mon honorable ami de Hastings-est. Je crois que peut-être le ministre de la Justice n'a pas remarqué l'exception contenue dans l'Acte du Manitoba, ce qui amènerait la loi concernant le Manitoba pour ainsi dire au même point que l'admission des provinces en vertu des décrets de l'exécutif. Le second article, dont on a déjà parlé, dit que :

> Le ou à partir de tel jour susdit——

C'est-à-dire le jour où le décret de l'exécutif admettra le Manitoba comme province.

> —les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britanique du Nord, 1867, devront être, sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou qui, par interprétation, pourraient être réputées spécialement applicables à une seule ou plus mais non à la totalité ses provinces.

Eh bien, il y a là une exception déclinatoire protégeant la disposition même dont nous parlons, suivant ce que nous prétendons.

L'article 51 et l'article 8, d'après notre prétention, pourvoient au rajustement des quatre provinces unies à l'origine, et ces deux dispositions ont spécialement trait à une ou plusieurs provinces, et elles sont par conséquent expressément exceptées des dispositions de l'Acte du Manitoba.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Y avait-il d'autres provinces dans le temps ?

M. BARKER : D'autres provinces sont venues. J'en parlerai dans un instant. C'est là plutôt un autre point en faveur de notre attitude. Les autres provinces entrées dans le Dominion par décrets de l'exécutif, et à la suite d'adresses envoyées en Angleterre par les provinces et le Dominion, sont sujettes à la clause 146 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et cet article de l'acte stipule expressément que quand des adresses sont envoyées par des nouvelles provinces et par le Dominion, faisant connaître les termes et conditions auxquels ces nouvelles provinces veulent entrer dans la Confédération, ces provinces deviendront partie de l'union, sur décret de l'exécutif rendu en Angleterre, sujettes aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord—c'est-à-dire sujettes absolument à la même condition insérée dans l'Acte du Manitoba que les dispositions spéciales se rapportant à une ou plusieurs provinces ne seront pas affectées par ce qui pourra paraître dans ces adresses.

De sorte que, quelle que soit la province que vous preniez qui soit devenue partie du Canada, soit en vertu de l'Acte du Manitoba ou de décrets de l'exécutif, vous trouvez toujours, dans un cas ou dans un autre, une clause spéciale qui affecte les dispositions stipulées de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. C'est-à-dire que les adresses sont sujettes aux conditions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Des provinces peuvent proposer d'entrer dans la Confédération aux termes et conditions qu'elles auront alors décidés ; et quels que soient ces termes et conditions, ces provinces seront toutes sujettes aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; et, comme nous l'avons soutenu, quelles que soient les dispositions qu'elles aient pu prendre pour leur représentation ou autres chose, on peut les admettre en partie pour ce qu'elles auront décidé ; elles ne gêneront en rien la disposition spéciale apparaissant dans l'Acte constitutionnel au sujet de répartition de la représentation des quatre premières provinces. Voilà, M. l'Orateur, notre interprétation. Maintenant, je n'ai pas l'intention d'argumenter plus longtemps là-dessus, parce que, comme le fait remarquer le ministre de la Justice, il vaut mieux que le débat soit porté devant le tribunal. Mais je désire faire remarquer que le ministre de la Justice a parlé de l'article 8 et de l'article 51, comme si ces clauses, au lieu de se rapporter au quatre premières provinces, se lisaient comme visant chacune des provinces du Canada. C'est ainsi qu'il envisage ces quatre provinces, comme si, dans le temps, les mots " chacune des provinces " eussent été insérés. Eh bien ! je veux montrer, en prenant les résolutions de la conférence qui a fait ces lois, qu,on a délibérément évité d'employer les mots " chaque province "', qu'on a, à cette occasion, employé le mot, puis qu'on l'a enlevé et qu'on y a substitué les mots apparaissant aujourd'hui dans l'acte. Pour une raison qu'ils devaient sans doute bien connaître, précisément ce que nous disons—en cherchant à pourvoir à la répartition de la représentation des quatre provinces ils n'ont pas voulu employer des mots qui pourraient être une cause de contestation ; et ils ont alors employé des mots permettant à ces autres provinces de poser des conditions spéciales d'entrée. Je m'en rapporterai ici aux résolutions originelles préparées par la conférence et présentées à Londres, telles qu'elles apparaissent à la page 101 des documents Pope relatifs à la Confédération. L'article 20 de ces documents est devenu l'article 5- de l'acte, et se lit comme suit :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation de chaque province dans la Chambre des communes sera répartie sur la base de la population, cette répartition étant valide à partir de la prorogation du parlement tel qu'alors constitué.

Suivent ensuite, comme articles séparés, les autres dispositions qui forment maintenant les paragraphes des l'article 51. Un peu plus loin, nous voyons à la page 126 ce que l'on appelle l'ébauche du projet de l'acte qui devait être soumis à la Chambre des communes d'Angleterre. Nous voyons, dans cette première ébauche, qu'on emploie ces mêmes mots, " de chaque province ", au lieu de " les quatre provinces ", tels qu'apparaissant aujourd'hui sur l'acte. La Chambre des communes—les mêmes mots sont employés—pourvoit au nombre de la représentation pour chaque province.

Et après le recensement de 1871, et chaque autre recensement décennal, et après que les travaux du parlement d'alors auront cessé, soit par dissolution ou autrement, la représentation de chaque province sera répartie de nouveau.

Et ainsi de suite. Pour la seconde fois, on emploie là les mêmes mots que dans la résolution, et ensuite dans le projet de l'Acte. Ce que je viens de lire s'appelle dans le livre l'ébauche du projet. Puis, à la page 147, nous avons ce qu'on appelle le premier projet. Il y a là les mots " Confidentiel. 23 janvier 1867. Projet de bill." Il y a aussi en tête " Premier projet." Nous voyons la même clause dans l'article 25.

Immédiatement après le recensement officiel de la population des colonies unies, dans l'année 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie en vertu de telle autorité et de telle manière——

Et ainsi de suite comme auparavant. Nous voyons là pour la première fois les mots "des quatre provinces," après qu'on eut employé deux fois les mots "chaque province," ce qui paraît être à l'appui de l'interprétation que le ministre de la Justice cherche à donner au présent acte. Il est singulier que, dans le troisième projet du bill, on en revient aux mots "de chaque province." Cet article porte le n° 34, et évidemment, après avoir discuté ce bill sur toutes ses faces et avoir essayé de résoudre toutes les difficultés qui se présentaient pour faire une confédération de toutes ces provinces, ils ont d'abord dans les résolutions, puis dans l'autre projet du bill, mis les mots "quatre provinces;" ensuite, en dressant l'autre projet du bill, ils en sont revenus aux mots "de chaque province." Je n'hésite pas à reconnaître que s'ils s'en étaient tenus à cela tant dans le 8ième article que dans le 51ième article, les arguments présentés par le ministre de la Justice auraient un grand poids. Mais ils ont délibérément passé outre; et nous voyons, dans ce qu'on appelle le quatrième projet, qu'ils s'en tiennent encore aux mots "de chaque province." Mais dans le projet définitif, et dans l'Acte qui a été adopté, ils en sont revenus aux mots que nous discutons maintenant, "les quatre provinces," c'est-à-dire les quatre premières provinces confédérées.

Eh bien, M. l'Orateur, quelle peut être la signification de tous ces changements? Ces changements étaient discutés par les hommes d'Etat qui furent envoyés du Canada comme délégués de ces quatre provinces, pour se mettre d'accord sur les conditions du pacte fédéral. Il s'agissait de régler toutes ces dispositions, en vue des difficultés existant entre les provinces. Ils en étaient alors à négocier les conditions de la confédération. Nous savons tous quelles difficultés existaient dans le temps entre le Haut et le Bas-Canada. Il y avait la question brûlante de la représentation basée sur la population, et il y avait des difficultés entre les provinces maritimes et les nôtres. Il y avait divergence d'intérêts. A la première réunion tenue deux ans auparavant, six provinces étaient représentées; Terre-Neuve et l'Ile du Prince-Edouard étaient représentées et ont pris part aux premiers débats. Terre-Neuve se retira, et puis les cinq provinces entreprirent de régler les difficultés. La première difficulté se présenta avec l'Ile du Prince-Edouard, qui voulait avoir plus que sa part de représentation, et les autres provinces ne purent tomber d'accord. Les représentants de l'Ile du Prince-Edouard admirent volontiers qu'ils savaient qu'ils n'avaient pas le droit de réclamer six membres, mais ils dirent: "Inutile de nous demander d'entrer dans la confédération, si vous insistez à ne nous donner la représentation que d'après le chiffre de notre population; il nous faut six membres, ou bien nous ne pouvons pas consentir." Les quatre autres provinces restèrent fermes dans leur détermination, et l'Ile du Prince-Edouard se retira.

Les représentants des quatre provinces se réunirent ensuite à Westminster, et après avoir discuté toutes les difficultés qu'il y avait, ces hommes d'Etat, qui avaient passé toute leur vie au millieu des affaires politiques, se mirent à l'œuvre, et la chose à laquelle ils paraissent s'être attachés le plus a été de trouver les mots convenant à la rédaction de cet article 51. Ils commencèrent par les mots mêmes qui repondraient si bien à l'idée de mon honorable ami, c'est-à-dire, "de chaque province," ils employèrent ces mots deux ou trois fois, puis ils les abandonnèrent. Ils s'occupaient alors des quatre provinces, le Haut et le Bas-Canada, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick; c'étaient là les quatre provinces dont il était question dans le 51ième article. Et il est au moins singulier de voir que, pour la première fois, en employant les mots "les quatre provinces," ils donnent aux dispositions relatives aux conditions de rajustement de la représentation numérique des provinces une place secondaire dans l'article 51

Lorsqu'on aborda le corps même du sujet, et en le circonscrivant aux quatre premières provinces, les dispositions qui s'y rapportent furent libellées en des paragraphes dépandant de l'article principal (51), de telle sorte qu'on ne pût éprouver aucune difficulté avec les détails, et que le mot Canada, qui vient ensuite (paragraphe 4), dût être compris comme limité au sujet traité dans la partie principale de l'article, c'est-à-dire les quatre provinces. Maintenant, je vais dire quelques mots de la clause 8 de l'acte.

Ce n'est pas l'article dont j'ai cité un extrait et qui est contenu dans la résolution; c'est un article qui n'est apparu qu'au moment de la rédaction de l'acte.

Dans le recensement général de la population du Canada, qui en vertu du présent acte devra se faire en 1871, et tous les dix ans ensuite, il sera fait une énumération distincte des populations respectives des quatre provinces——

Pourquoi se sert-on du mot "distincte"? Pourquoi les législateurs exigèrent-ils une énumération distincte des populations respectives des quatre provinces, quand, comme le dit le ministre de la Justice, il s'agissait de constituer une confédération composée de plusieurs provinces? Si c'était une disposition générale que les législateurs avaient en vue, pourquoi n'ont-ils pas dit "de chaque province du Canada" ou "de chaque province"? Mais ils ont, de propos délibéré, comme je viens de le dire, retrancher les mots "chaque province" dans l'article 51, et les ont remplacés par les mots "quatre provinces". On adopte encore la même phraséologie dans la rédaction de l'article 51:

Immédiatement après le recensement du 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répar-

tie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes :

Ces " règles suivantes " ne sont rien autre chose que les cinq paragraphes qui se trouvaient dans les anciennes résolutions où elles constituaient des articles distincts. On a fait allusion aux mots " parlement du Canada ". Ils me paraissent avoir un sens bien clair et distinct. Il est bien évident que le mot " Canada " ne comprend que les quatre provinces, à moins que le contraire soit clairement exprimé ou sous entendu. Ici, cependant, il implique quelque chose de plus que les quatre provinces, car il ne peut y avoir d'autre parlement canadien que le parlement représentant tout le Canada. L'interprétation de ce mot n'offre donc aucune difficulté.

Quant au pouvoir que possède le parlement de répartir la représentation, cette question est réglée, et l'on a soutenu que le parlement avait le droit de faire ce qu'il était autorisé à faire en vertu des disposition de cet article. Mais je désire faire remarquer au ministre de la Justice que si l'interprétation que nous donnons en ce moment doit être adoptée, nous serons peut-être obligés de nous demander si cette interprétation des mots " parlement du Canada ou ses représentants ", est exacte. Si, comme le prétend l'honorable ministre, ces mots s'appliquent à tout le " Dominion ", on est peut-être en droit de dire que le parlement du Canada a le droit de faire ce qu'il peut autoriser un autre à faire, mais on peut en arriver à une conclusion différente, si le parlement du Canada ne peut qu'autoriser quelqu'un à régler la représentation de ces quatre provinces en particulier ; comme si ces représentants avaient le droit de régler la représentation d'une seule province. Il ne s'ensuit pas nécessairement que le parlement canadien est bien le corps législatif voulu pour régler la représentation d'une province en particulier. Si nous adoptons cette manière de voir, je doute fort que le parlement ait le droit de régler lui-même cette représentation, et je suis plutôt porté à croire qu'il doit déléguer cette autorité à quelqu'un, comme l'article semble le laisser entendre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans ce cas, l'honorable député admet que nous nous sommes tous trompés depuis 1871.

M. BARKER : La chose est possible, mais l'honorable ministre ne doit pas oublier que c'est la première fois depuis 1871 que cette question est soulevée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh ! non.

M. BARKER : Je ne crois pas que les répartitions antérieures de la représentation aient jamais donné lieu à la discussion de ce point particulier de la question. C'est la première fois que la chose vient devant le parlement, et l'argument de mon honorable ami n'a pas sa raison d'être.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je comprends bien, l'honorable député prétend que nous n'avons pas le droit de faire nous-mêmes ce dont nous pouvons cependant confier à d'autres l'exécution ; que nous n'avons pas le droit de régler la représentation, mais que nous pouvons confier ce soin à d'autres personnes.

M. BARKER : Je crois qu'il y aurait beaucoup à dire de favorable à la manière dont, dans le passé, on a réglé ces questions, quand le parlement se bornait à faire porter son action sur l'ensemble de la représentation du " Canada ". Mais quand il s'agit de régler la représentation d'une province en particulier, il existe un doute sur la question de savoir s'il a plus droit que n'importe qui de faire la chose. Bien que cette prétention puisse prêter à discussion, elle n'en mérite pas moins d'être prise en sérieuse considération. Mais il ne s'agit pas de cela pour le moment. Le paragraphe le plus important est le paragraphe 4, dans lequel on trouve les mots : " population du Canada " :

Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

La prétention de l'honorable ministre est plausible, sans cependant être absolument exempte de toute contestation. J'ai moi-même de forts doutes sur ce point, mais personne ne peut prétendre en ce moment que l'autre interprétation est absolument fausse. Nous trouvons dans les articles 4 et 5 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ce qu'il faut entendre par le mot " Canada ", à moins que le contraire apparaisse explicitement ou implicitement, et comme le mot " Canada " se trouve ici sans aucune autre expression contradictoire, je prétends qu'il s'applique uniquement aux quatre provinces, car il est employé dans un paragraphe de l'article principal qui se rapporte uniquement aux quatre provinces constituant à l'origine le " Canada ".

Je veux maintenant indiquer les raisons sur lesquelles je m'appuie pour soutenir le bien fondé de cette prétention. Les quatre provinces avaient chacune des raisons particulières de vouloir maintenir une certaine base de représentation. Les auteurs de la Confédération ne pouvaient se rendre compte, au delà des prévisions humaines, des besoins futurs des autres provinces. Ils discutèrent les conditions de l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération avec les représentants de cette île, sans pouvoir en arriver à une entente. Etaient-ils pour régler d'avance à quelles conditions les autres provinces pourraient entrer dans la Confédération ? Il était à propos de leur

part de s'entendre sur la manière de régler à l'avenir la représentation des quatre provinces, dont ils connaissaient parfaitement les besoins et de laisser le règlement des conditions auxquelles les autres provinces, qui voudraient entrer dans la Confédération, seraient astreintes, à ceux qui viendraient après eux, en se basant sur les dispositions de l'article 146. Ce dernier article les laissait libres de poser les conditions qu'ils jugeaient convenables. A l'entrée d'une nouvelle province dans l' " Union ", le parlement du Canada, en se basant sur cet article, pouvait convenir que la représentation de cette province serait composée d'un nombre de députés déterminé, non seulement pour dix ans, mais même pour vingt et cinquante ans. Il pouvait également reconnaître que le nombre des représentants de cette province au lieu de diminuer, augmenterait ; enfin, il pouvait poser toutes les conditions permises par les dispositions de l'article 146, pourvu toujours que cette admission d'une nouvelle province dans la Confédération se fît à la condition exprimée dans l'article 146, c'est-à-dire qu'elle serait soumise aux conditions contenues dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Ces conditions étaient que toutes les dispositions spéciales intervenues entre les quatre provinces, pour déterminer leurs relations entre elles, ne seraient nullement affectées par les termes et conditions que les nouvelles provinces jugeraient à propos d'accepter dans les adresses ou dans les décrets ministériels les admettant dans l' " Union ".

Cette prétention me parait tout à fait raisonnable. Un certain nombre de délégués s'étaient réunis pour essayer de régler les difficultés existantes entre les différentes provinces qu'ils représentaient. Ils savaient que nous possédions un vaste territoire, qui ne comptait guère plus de 12,000 âmes à cette époque. Comment pourrait-ils prévoir les conditions de l'entrée de ces provinces non encore nées dans la Confédération ? Des hommes de bon sens pouvaient-ils faire autre chose, dans leur cas, que de poser les bases et conditions de l'union des quatre provinces existantes à cette époque, laissant aux provinces futures le soin d'obtenir des provinces qui composaient le Canada, les conditions qu'elles jugeraient nécessaires lors de leur entrée dans la Confédération " ? Voilà notre prétention, et elle me paraît bien raisonnable. Les auteurs de la Confédération ont agi comme l'auraient fait des hommes d'affaires réunis pour résoudre les difficultés qui s'offraient à eux lorsque ces provinces formèrent le projet de s'unir.

Il existe une autre raison qui fait voir pourquoi il est raisonnable de croire que le mot " Canada ", dans le paragraphe 4, ne s'applique qu'à la population des quatre provinces. Supposons qu'en 1901, avant le dernier recensement, Terre-Neuve eût demandé d'entrer dans la Confédération, quel aurait été le résultat de cette proposition ? L'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse auraient immédiatement calculé le chiffre approximatif de la population, et l'effet probable de l'entrée de la nouvelle province dans la Confédération, au point de vue de la proportion de la représentation, et si l'Ontario, ou n'importe quelle autre province avait constaté que la réunion de la nouvelle province au Dominion devait avoir pour résultat de lui faire perdre six représentants, immédiatement Ontario se serait écrié: Nous allons voter contre l'admission de Terre-Neuve dans la Confédération. Voilà quel serait le résultat de l'interprétation donnée par le ministre de la Justice au paragraphe 4.

Il est limité à l'addition de la population totale des quatre provinces qui constituaient le Canada, tel que défini par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Qu'avait à faire la population de la Colombie Anglaise, du Manitoba, ou des Territoires du Nord-Ouest dans la question de la répartition de la représentation des quatre provinces ? Les quatre provinces qui travaillaient à répartir entre elles le nombre de leurs représentants, désiraient connaître le chiffre de leur population respective et le montant total de cette population. Ces quatre provinces ne demandaient pas autre chose, et si vous donnez au mot " Canada " une interprétation plus étendue que celle qui s'attache à la définition contenue dans les articles 3, 4 et 5 de l'Acte constitutionnel, vous rendez impossible une vue nette de ce que pouvait être plus tard la proportion relative de la représentation de chacune des quatre provinces. Il est possible que dans vingt ans la population de l'Ouest soit d'un million d'habitants. Personne ne peut prévoir quel effet cela pourra avoir sur la représentation, et le seul fait que l'on a considéré la proportion d'un vingtième comme offrant toutes les garanties voulues, est une preuve évidente que les auteurs de la confédération n'avaient pas en vue cette éventualité. Ils se limitaient aux quatre vieilles provinces, dont la population était passablement établie, et l'ensemble des dispositions démontre que ces mots ne devaient pas avoir une application plus étendue.

L'article 51 fait également allusion en termes bien précis aux quatre provinces, non aux provinces du " Dominion." En lisant le paragraphe 4 de cet article, on ne peut faire autrement que d'être convaincus que le mot " Canada " qui s'y trouve, veut dire les quatre provinces qui constituaient le Canada d'après l'Acte. Pourquoi aller au delà ? Il me semble que l'on doit donner ici au mot " Canada," la même interprétation que dans les articles 4 et 5 de l'Acte. Si vous sortez de ces quatre provinces, vous introduisez un élément de discorde. Qu'est-ce que ces hommes, qui s'occupaient de régler la représentation de leurs provinces, avaient à faire avec la population qui pourrait s'implanter un jour dans le Manitoba ou la Colombie Anglaise? En quoi cela con-

cernait-il la question qu'ils avaient à résoudre. Si Ontario et Québec étaient jalouses l'une de l'autre, et éprouvaient certaines craintes au sujet de leurs représentations respectives dans le futur, qu'avaient-elles à s'occuper des gens qui pourraient aller s'établir dans la Colombie Anglaise, le Nord-Ouest ou le Yukon? Toutes ces prévisions ne pouvaient entrer en ligne de compte. La définition que l'Acte donne au mot "Canada" est conforme à l'idée qui a guidé les auteurs de l'Union, laquelle consistait à chercher à maintenir pour chaque province leur position respective, autant que cela pouvait se faire par un acte du parlement. Je dis, avec d'autres députés, que personne n'osera prétendre, surtout après l'opinion exprimée par le ministre de la Justice, que cette question ne présente pas un certain doute.

Ce doute est tellement fort, qu'il serait très imprudent de se mettre en train de répartir de nouveau la représentation et d'élire un autre parlement qui adopterait ces lois, accorderait des chartes et ferait naître des intérêts nouveaux, alors que n'importe quel particulier pourrait en appeler de notre décision à la plus haute cour de justice de l'empire, et faire déclarer par le Conseil privé que toutes les procédures que nous avons faites sont irrégulières. Quelle nécessité y a-t-il de tant se presser? Cet acte ne peut devenir en vigueur qu'à l'expiration du présent parlement,qui ne se terminera que dans deux ou trois ans.

Quelle difficulté y aurait-il à obtenir l'opinion du plus haut tribunal de l'empire, afin de déterminer cette question d'une manière définitive et nous permettre de savoir où nous en sommes. On nous demande de discuter ce bill avant d'avoir obtenu l'avis de la cour Suprême, et comme s'il existait une raison pressante de nous occuper de cette question maintenant ou jamais. Il semble que nous sommes en frais de placer la charrue avant les bœufs. Nous ferions bien mieux de commencer par savoir ce que veut dire la loi. Le ministre de la Justice ne me paraît consentir à soumettre la question à la cour Suprême qu'à la condition d'être convaincu qu'il puisse exister quelque doute à ce sujet. Quant nous saurons ce que la loi veut dire, il sera temps alors de voter une proposition qui sera dans les limites de notre juridiction. Pour ma part, j'estime que c'est une farce que d'entreprendre la discussion de cette question avant de connaître la décision de la cour Suprême.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. LANCASTER : M. l'Orateur, je désire faire connaître brièvement les raisons qui m'obligent à voter contre la deuxième lecture de ce bill important. Il est admis que si ce projet de loi est adopté en deuxième délibération, cela voudra dire que la Chambre approuve les principes qu'il contient. Si je n'avais d'autres raisons pour m'opposer à cette motion, je pourrais me contenter d'invoquer les arguments énoncés par le ministre de la Justice au cours de ses remarques. L'honorable ministre nous a laissé entendre bien clairement que ce bill ne devait pas être adopté en deuxième délibération, parcequ'il pouvait exister certains doutes sur les droits des parties tel qu'énoncés dans ce projet de loi. En présence de cette déclaration de la part du premier jurisconsute du ministère, je suis surpris que le premier ministre ne retire pas sa motion, et, conformément aux conseils de son ministre de la Justice, ne demande pas que cette deuxième lecture soit suspendue jusqu'à ce que les droits des parties aient été clairement définis par les cours de justice. Nous sommes en présence d'une question de droit constitutionnel très importante. Le parlement est appelé à adopter une mesure qui lèse les droits que possèdent quatre provinces d'être représentées dans ce parlement. On nous demande avant toute chose par ce bill de dire qu'un changement doit être fait sans délai dans le nombre des représentants de ces provinces, le tout au détriment de ces dernières, et cela quand le ministre de la Justice vient de nous dire que cette question devrait être soumise au jugement de la plus haute cour de justice du pays, afin de savoir si l'interprétation qu'on lui donne est bonne ou mauvaise. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), c'est là ce que l'on peut appeler mettre la charrue avant les bœufs. Mais ce n'est pas tout. Le ministre de la Justice prétend que nous ne devons pas anticiper sur la décision que pourra rendre la cour Suprême ; et un instant après, il ajoute que nous devons adopter ce bill en deuxième lecture, anticipant, par le fait même, sur la décision de la cour Suprême, pour soutenir sa prétention. Il me semble que si nous agissions ainsi, la cour Suprême serait en droit de nous dire : le parlement s'est prononcé sur le principe du bill, il est inutile pour vous de venir maintenant nous demander si vous avez tort ou raison d'agir comme vous l'avez fait.

Mais, M. l'Orateur, je me suis formé une opinion encore plus forte que celle du ministre de la Justice sur cette question. Ce n'est pas un spectacle bien extraordinaire que celui de voir deux avocats différer d'opinion; c'est, au contraire, ce qui arrive généralement quand ils sont appelés à défendre des intérêts opposés ; il n'y a rien non plus de bien extraordinaire à voir un avocat conservateur différer d'opinion avec le ministre de la Justice dans un prétendu gouvernement libéral.

J'admets, avec mon honorable ami, que cette question ne présente guère de difficultés, mais là où nous ne sommes plus d'accord,

c'est quand il s'agit de déterminer en quoi la chose n'offre aucune difficulté. J'ai étudié ce bill avec soin. J'ai parcouru les actes et autres documents relatifs à cette question, et j'ai dû en arriver à la conclusion que ce projet de loi contient un principe faux, et que la loi actuelle ne justifie pas une diminution dans le nombre des représentants des provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse dans ce parlement. Je suis donc d'avis que ce bill ne doit pas être adopté en deuxième délibération, et cela pour plusieurs raisons, à part cette question douteuse que le ministre de la Justice nous a dit devoir être soumisse à la cour Suprême.

Je prie la Chambre de me pardonner, si je me permets d'appeler de nouveau son attention sur les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Je parlerai d'abord de cette deuxième partie de l'acte intitulé l'" Union." Ce titre comprend les articles 3 et 8 inclusivement. Ce titre " Union " et cette subdivision de l'acte sous ce titre est très important. Le premier article stipule :

A compter du jour y désigné, mais pas plus tard que six mois après l'adoption du présent acte, les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne formeront qu'une seule et même puissance sous le nom de Canada ; et dès ce jour, ces trois provinces ne formeront, en conséquence, qu'une seule et même puissance sous ce nom.

L'article suivant dit :

Les dispositions subséquentes du présent acte, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, prendront leur pleine vigueur dès que l'union sera effectué, c'est-à-dire, le jour à compter duquel, aux termes de la proclamation de la reine, l'union sera déclarée un fait accompli ; dans les mêmes dispositions, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement, le nom de Canada signifiera le Canada tel que constitué sous le présent acte.

Malgré tout le respect que je porte au ministre de la Justice, il me semble, qu'en vertu de cet Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il n'existe pas d'autre état canadien, pour les fins de cet acte, que celui formé des provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick—les deux premières provinces constituant à cette époque le Canada. Il faut être bien à court d'arguments pour prétendre que ces mots, si catégoriques et si nets, " le Canada tel que constitué sous le présent acte," peuvent vouloir dire autre chose que la définition contenue dans le paragraphe 3, qui dit que le Canada se compose des quatre provinces.

Nous devons nous demander ce qu'il reste à faire pour constater si ce mot " Canada " doit s'appliquer à tout le Canada ou seulement aux quatre provinces pour arriver au nombre de représentants pour chaque province. Il y a un point qui me frappe et auquel personne n'a touché ; c'est le suivant : Pourquoi cet acte prend-il la peine de dire ce qui constituera le Canada ? De quoi se composerait le Canada si cet article de l'acte n'existait pas ? Ce serait simplement, comme l'a dit le ministre de la Justice, ce qui constituait le Canada à cette époque.

La divergence d'opinion entre le ministre de la Justice et moi, c'est que je prétends que lorsque ces mots furent insérés dans l'acte, ils le furent à dessein. Le résultat serait tout différent s'ils n'y étaient pas. Pas un avocat d'expérience ne voudra prétendre qu'ils ont été placés là par surcroit ou qu'ils ne veulent rien dire. S'ils n'avaient pas exactement la signification que nous leurs trouvons, ils ne figureraient pas dans l'acte, et le mot " Canada " voudrait alors dire exactement ce que prétend le ministre de la Justice, c'est-à-dire, quatre, cinq, six ou sept provinces suivant les circonstances. Mais je prétends que le seul fait d'avoir inséré ces mots veut dire que l'on a eu l'intention de donner un sens spécial au mot " Canada ". Il démontre que le parlement qui a adopté cet acte, a enlevé au mot " Canada " son sens ordinaire, afin qu'il puisse s'appliquer, pour les fins de la répartition de la représentation, aux quatre provinces qui le composaient à l'origine. Cette disposition a-t-elle été modifiée par l'autorité compétente ? Il existe d'autres dispositions de l'acte qui démontrent que le mot " Canada " ne comprend que les quatres premières provinces. Prenons, par exemple, l'article 37 :

La Chambre des communes sera, sujette aux dispositions du présent acte, composée de 181 membres, dont 82 représenteront Ontario, 65 Québec, 19 la Nouvelle-Ecosse et 15 le Nouveau-Brunswick.

L'article 40 stipule :

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick seront—en ce qui concerne l'élection des membres de la Chambre des communes—divisées en districts électoraux comme suit :

L'acte ne dit pas que jusqu'à ce que le parlement ait décidé autrement, leur nombre sera comme suit, mais il dit simplement que les districts électoraux seront comme suit. L'acte pourvoit à la répartition de ces districts, mais aucun pouvoir n'est accordé à l'effet de modifier le nombre de représentants que chaque province aura le droit d'élire. L'article 51 dit que :

Immédiatement après chaque recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes :

On ne pouvait s'exprimer plus clairement, et l'on lit encore dans une de ces règles, au paragraphe 4 :

Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport

au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

Il est admis des deux partis, que si ces dispositions s'appliquent au Canada, tel qu'originairement constitué, trois de ces provinces se trouvent à avoir droit à une représentation différente de celle qui est pourvue par ce bill. L'article 52 dit encore :

Le nombre des membres de la Chambre des communes pourra, de temps à autre, être augmenté par le parlement du Canada, pourvu que la proportion établie par le présent acte dans la représentation des provinces reste intacte.

Voici donc une disposition qui permet d'augmenter le nombre des députés. Mais si on avait eu en vue une réduction, pourquoi les législateurs n'auraient-ils pas dit que le nombre pourrait en être augmenté ou diminué. Il n'est pas question de réduction, de sorte que nous trouvons partout des faits tendant à corroborer la prétention émise par les membres de la gauche, que le paragraphe 4 de l'article 51 ne s'applique qu'aux quatre provinces qui formaient, à l'origine, la Confédération, et nous ne trouvons pas un seul mot dans l'acte pour justifier toute interprétation différente que l'on voudrait essayer de lui appliquer. Qu'est-il advenu depuis l'adoption de cette loi ? Le parlement impérial a-t-il adopté quelque mesure tendant à modifier les termes de cet acte en tant qu'il s'applique à ces quatre provinces ? On allègue que des adresses et des arrêtés ministériels ont été adoptés dans certains cas et des actes du parlement dans d'autres cas, augmentant le nombre des provinces formant partie de l'Union. Mais on ne peut trouver dans tous ces actes publics un seul mot tendant à démontrer que le paragraphe 4 de l'article 51 a été amendé. Cependant, si ces adresses et ces arrêtés ministériels devaient avoir l'effet qu'on leur attribue, le paragraphe 4 de l'article 51 devrait être modifié, et cela ne peut se faire autrement qu'en procédant par la voie ordinaire. Et si le parlement impérial ne juge pas à propos d'amender l'article 4, on se contente de dire qu'un arrangement est intervenu à l'égard des nouvelles provinces entrant dans la Confédération, comment ces adresses et ces arrêtés ministériels pourraient-ils être modifiés de manière à laisser entendre que l'arrangement primitif, intervenu entre les provinces formant à l'origine la Confédération, devrait être modifié en quoi que ce soit ?

Il est bon de ne pas perdre de vue l'article 146, afin de savoir exactement à quoi s'en tenir srr cette question. Cet article se lit comme suit :

Il sera loisible à la reine, de l'avis du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du parlement du Canada, et des Chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie Anglaise, d'admettre ces colonies ou provinces, ou aucune d'elles, dans l'union—et, sur la présentation d'adresse de la part des Chambres du parlement du Canada, d'admettre la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'union, aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la reine jugera convenable d'affirmer, conformément aux dispositions du présent acte.

Ici encore, on ajoute, " conformément aux dispositions du présent acte ". L'acte dit que l'on pourra conclure un arrangement avec ces nouvelles provinces et les admettre dans l'Union aux conditions que l'on jugera à propos d'établir, mais toujours sujettes aux dispositions de cet acte, et l'une de ces dispositions dit que vous ne pourrez réduire la représentation de ces quatre provinces que lorsqu'elles se trouveront dans le cas prévu par le paragraphe 4 de l'article 51, c'est-à-dire quand leur population respective aura décru d'un vingtième, tel que pourvu dans le paragraphe 4 déjà cité.

Le ministre de la Justice prétend que le chapitre 28 de 34 et 35 Victoria, était destiné à faire disparaître tout doute. Qu'a-t-il fait disparaître ? Il n'a enlevé aucun doute sur la question que nous discutons. Il ne peut vouloir prétendre, en se basant sur cette loi, que ce paragraphe 4 n'a plus d'application. Il a fait disparaître le doute qui existait sur un point particulier de l'acte. Le seul fait qu'il a fait disparaître ce doute, démontre qu'il en existait un, même à cette époque, dans l'esprit des autorités impériales, sur la question de savoir si le parlement canadien avait le droit de faire un acte qui, comparé avec ce que l'on nous demande aujourd'hui d'adopter, constituait une question peu importante. Cette loi ne peut avoir d'autre résultat que d'augmenter la force du raisonnement de ceux qui prétendent que l'on ne peut diminuer le nombre des représentants que les provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont le droit d'élire. Le dernier article de l'acte que l'honorable ministre dit avoir été adopté pour faire disparaître tout doute, se lit comme suit :

Excepté tel que prescrit par la troisième section du présent acte, le parlement du Canada n'aura pas compétence pour changer les dispositions de l'acte en dernier lieu mentionné dudit parlement en ce qui concerne la province de Manitoba, ni d'aucun autre acte établissant à l'avenir de nouvelles provinces dans ladite Puissance.

Voudrait-on prétendre que parce qu'il est dit ici: A l'exception de ce qui est prévu dans l'acte, et au sujet de questions peu importantes qui y sont traitées, on n'aura pas le droit de toucher à aucun privilège appartenant jusqu'ici à la province du Manitoba ou aux nouvelles provinces, cela nous permet de jongler avec l'acte constitutionnel qui a réuni en confédération les quatre provinces du Canada, tel qu'il existait à l'origine ? Le plus grand effort d'imagination possible ne pourrait amener ce résultat. Le parlement

canadien n'a jamais demandé au parlement impérial de révoquer ou de modifier le paragraphe 4 ; par conséquent, nous ne sommes pas en mesure de dire s'il consentirait ou non à le faire, à notre demande. Mais nous savons qu'il n'a jamais consenti à agir que sur une adresse de la législature de la province intéressée.

J'ai cru comprendre que le ministre de la Justice a dit, en réponse à une question du chef de la gauche, que, d'après l'arrêté en conseil adopté, le nombre des représentants de la province de Québec pouvait être réduit à n'importe quel chiffre. Si cela est possible, s'il peut, en vertu d'un acte du parlement, approuvé par un arrêté en conseil du parlement impérial, réduire le chiffre de la représentation de la province de Québec, pourquoi ne peut-il pas faire la même chose en vertu des dispositions du statut qui permet de faire entrer dans la confédération le territoire connu à cette époque sous le nom de Terre du Prince de Rupert ? La seule différence se trouve dans l'en-tête, et cela ne peut avoir un effet sérieux sur la cause—car il importe que cela s'appelle la Terre du Prince de Rupert ou Québec.

Il y a une autre chose que la ministre de la Justice a oublié de mentionner, quand il a soumis cette opinion dont il a été question cet après-midi dans la Chambre. Il a oublié ce principe de droit bien connu qui régit la révocation des lois. Tout avocat qui a étudié la question sait qu'un statut en abroge un autre qu'autant que la chose y est expressément stipulée, ou qu'il contient des dispositions tellement précises qu'il est impossible de supposer le contraire. Que l'on me permette de citer, pour le plus grand avantage du ministre de la Justice et des autres membres de cette Chambre, profanes comme avocats, les paroles de sir Peter Benson Maxwell, qui est reconnu comme étant une des meilleures autorités sur l'enterprétation des statuts. Dans son dernier ouvrage, ce grand écrivain s'exprime comme suit, à la page 134 :

> Supposer contradiction, c'est supposer ignorance, ou manque de recherche dans les expressions ou confusion des idées ; et, non seulement, par conséquent, l'abrogation d'un acte par induction n'est pas approuvée, mais toute interprétation tendant à ce résultat doit être rejetée en faveur de toute autre interprétation que peut permettre le langage ordinaire.

Et l'auteur cite à l'appui de sa prétention plusieurs jugements rendus dans ce sens. A la page 136, il dit encore :

> Quand la loi postérieure est rédigée seulement dans des termes affirmatifs, sans négation, elle ne fait pas disparaître la loi antérieure. Le principe qui doit servir de guide dans tous ces cas, c'est d'interpréter l'acte comme étant capable d'avoir une existence propre sans nuire au premier.

Appliquons maintenant ce principe au cas actuel. Voici un acte qui indique de quelle manière devra se faire le calcul de la représentation entre ces quatre provinces. Le ministre de la Justice prétend que cela est révoqué implicitement. Il ne prétend pas, et le premier ministre qui a proposé l'adoption du bill en deuxième délibération ne prétend pas que cette disposition a été révoquée spécialement. Mais parce que certains arrêtés en Conseil, qui ont la valeur de statuts, tel que fourni par l'Acte, ont, ou sont supposés avoir un certain effet, il faut en conclure, par déduction, que l'article 4 comporte le mot " sept " à la place du mot " quatre," et qu'il s'agit de sept provinces au lieu de quatre, autrement vous ne lui donnez pas l'interprétation facile et commode dont on a besoin pour les fins de ce bill. Mais l'autorité que je viens de citer expose bien clairement que si l'on peut trouver une interprétation des deux lois qui ne soit pas de nature à entraîner l'annulation du statut antérieur, c'est cette interprétation qu'il faut accepter. Voilà pourquoi nous disons que l'acte doit avoir l'interprétation que nous lui donnons. Nous ne touchons pas à la disposition concernant le vingtième de la population, et nous donnons pleine force et effet aux arrêtés du Conseil mentionnés par l'honorable ministre.

En résumé, ces quatre provinces avaient formé entre elles une société dont elles étaient les membres. Les autres provinces voulurent devenir partie à cette société, et furent sollicitées de le faire. Un arrangement satisfaisant pour toutes les parties fut conclu, qui leur permit d'entrer dans la société. Maintenant, on prétend que le pacte ne doit pas s'interpréter de la même manière pour les quatre premiers associés, qu'il se serait interprété entre eux tous si des nouveaux venus n'étaient pas entrés dans la société. La meilleure interprétation que l'on puisse donner à la loi, c'est que les nouvelles provinces doivent être tenues de respecter les conventions qu'elles ont acceptées, laissant intactes la première convention, et par conséqeunt elle na pas été rappelée.

J'en arrive maintenant à ce que le ministre de la Justice a dit au sujet de la réduction de la représentation de la province de Québec. En écoutant parler l'honorable ministre, je ne pouvais m'empêcher de murmurer : Oh! ombres des droits provinciaux, où êtes-vous? Quand nous entendons un ministre, faisant partie d'une administration libérale, prétendre que l'on pourrait, par un simple acte du parlement, réduire le nombre des représentants de la province de Québec, et cela, quand il a sous les yeux les statuts démontrant que le parlement anglais a refusé de faire aucune modification pouvant affecter une province sans que la chose soit demandée au moyen d'une adresse venant de la législature de cette province.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Lancaster) ne suppose pas que la Chambre le prend au sérieux quand il m'attribue une déclaration de cette nature ?

M. LANCASTER : Je réponds à ce que je considère être le résumé de l'argument invoqué par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai rien voulu dire de la sorte.

M. LANCASTER : Le ministre de la Justice a prétendu, si je l'ai bien compris, que cela pouvait se faire. Je ferai remarquer que ces nouvelles provinces n'ont obtenu la permission du gouvernement impérial d'entrer dans la Confédération qu'après en avoir formulé la demande au moyen d'adresses de la part de la législature provinciale et des Chambres du parlement du Canada. La conclusion logique à tirer de l'argument invoqué par le ministre de la Justice, c'est que l'on peut modifier le pacte qui existe entre les quatre provinces, sans qu'il soit besoin d'aucune intervention de la part de leurs législatures respectives ou de les consulter sur ce point. Interprétant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord comme il doit être interprété, je dis que nous devons nécessairement en arriver à la conclusion que nous n'avons pas le droit de modifier les dispositions du paragraphe 4, et que cette proportion du vingtième doit s'appliquer aux quatre provinces. Si cette prétention est exacte, ce bill ne doit pas être adopté en deuxième délibération, le pacte actuel doit être laissé intact et en appliquant convenablement cette proportion du vingtième aux quatre provinces qui composèrent la Confédération à son origine, Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ne devraient pas voir réduire le nombre de leurs représentants dans la Chambre des communes du Canada.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville): (Texte). M. l'Orateur, je dois en quelques mots relever certaines observations qui viennent d'être faites par l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster). Il a évidemment mal saisi les paroles de l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick). Je crois que la question de savoir si la représentation de la province de Québec pouvait être réduite par ce parlement n'a pas été soulevée, jusqu'ici, sérieusement.

L'honorable député a dit que le parti libéral avait toujours été le champion des droits des provinces. Cela est vrai. Il a dit également que les provinces avaient fait un traité, et que l'Acte de la Confédération devait être interprété comme un véritable traité avec bonne foi par toutes les parties. C'est encore vrai.

La province de Québec a accepté une représentation fixe de 65, à condition que la représentation des autres provinces fût diminuée si leur population devenait proportionnellement moins considérable que celle de cette province. En 1872, 1882 et 1892 elle s'est soumise de bonne grâce à ce pacte qu'elle a signé en 1867. Il est regrettable que l'opposition cherche maintenant à interpréter cet Acte autrement quand il devient nécessaire de diminuer la représentation d'une province-sœur. Comme l'honorable ministre de la Justice l'a expliqué cet après-midi, cette question ne saurait souffrir de contestation. L'article 4, sur lequel nos adversaires semblent s'étendre avec beaucoup de complaisance, n'est pas aussi confus qu'ils le prétendent. La dernière partie de cet article se lit comme suit :

Dans les mêmes dispositions, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, le nom de Canada signifiera le Canada tel que constitué sous le présent Acte.

Eh bien, je le demande à toute personne qui étudie l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, quand et dans quelle partie de cet Acte le mot : Canada ne signifiera-t-il pas toutes les provinces qui entrent dans l'Union? Et je trouve la solution de cette question, d'abord, dans les considérants de l'Acte d'union, comme suit :

Considérant que les provinces du Canada, la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont exprimé le désir de contracter une union fédérale pour ne former qu'une seule et même puissance (Dominion) sous la Couronne du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande avec une constitution reposant sur les mêmes principes que celle du Royaume-Uni.

M. l'Orateur, quand on parle du Canada à cet endroit-là, on entend par là seulement la province d'Ontario et la province de Québec qui étaient alors, en vertu de l'Acte de l'Union connues sous le nom de la province du Canada. Avant la Confédération, quand on nommait le Canada, on n'entendait par là qu'Ontario et Québec. Mais par l'article 4, le mot Canada est beaucoup plus étendu, en effet, comme le comporte la fin de cet article :

A moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement le nom de Canada signifiera le nom de Canada tel que constitué sous le présent Acte.

C'est-à-dire cette union qui est formée par cette nouvelle constitution. Quand il ne signifie pas cette union-là, il signifie le Canada tel qu'on l'entend dans le préambule de l'Acte.

Cet article 4 dit :

Les dispositions subséquentes du présent Acte, à moins que le contraire n'y apparaisse explicitement ou implicitement, prendront leur pleine vigueur dès que l'union sera effectuée. . . . .

L'article 146 déclare que les provinces qui sont entrées depuis dans l'Union peuvent en faire partie dans les conditions prévues. Or, du moment que ces provinces sont entrées dans l'Union, elles ne le sont qu'en vertu de l'article 4. Il y a eu traité spécial avec ces provinces, c'est vrai, mais indépendamment de ce traité spécial, si par exemple, on se fût contenté de stipuler l'admission de la province du Manitoba, l'article 146 nous dit que cette admission devait être conforme à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ; cette province entrait donc dans l'Union en vertu de l'article 4. Les articles 4 et 146 forment un tout.

Je me permettrai de ne faire valoir qu'un seul autre argument à l'encontre des prétentions émises par l'opposition. On a dit qu'un contrat avait été fait, mais ce contrat a aussi été fait avec la province de Québec, qui a été l'une des parties contractantes. Il ne faut pas oublier que cette province a consenti à avoir le chiffre de sa représentation fixé à 65, mais en retour il n'est que juste qu'on lui donne la compensation à laquelle elle a droit de s'attendre, à savoir que les autres provinces voient à leur tour leur représentation diminuée. C'est le "do ut des".

Aussi c'est ce qu'on a compris et le paragraphe 2 de l'article 51 dit :

> Il sera assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionné au chiffre de sa population (constaté par tel recensement) comme le nombre de 65 le sera au chiffre de la population de Québec (ainsi constaté).

Ainsi, les Pères de la Confédération ont voulu que la représentation fût basée sur la population. Voici le principe adopté. La province de Québec devait avoir 65 députés, et les autres provinces un nombre de représentants proportionnels. Voilà le système.

L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) a parlé de l'interprétation des traités. Il ne doit pas oublier que l'interprétation des traités doit être faite contre le stipulant; or, il est admis que la province du Nouveau-Brunswick n'ayant pas la population requise ne peut avoir droit à plus de députés que le nombre que le gouvernement se propose de lui donner. Si le doute était admissible, l'interprétation ne devrait pas être en faveur de la province du Nouveau-Brunswick, mais plutôt en faveur du droit commun, c'est-à-dire en faveur de la clause principale du contrat, et non pas en faveur d'une exception.

L'honorable JOHN HAGGART : (Lanark-sud) : C'est avec beaucoup d'appréhension que j'entreprends de discuter cette question. En présentant ce projet de loi à la Chambre, le très honorable premier ministre nous a déclaré son intention de soumettre une mesure qui pourrait être acceptée par les partisans du gouvernement, comme par les membres de l'opposition. Il a ajouté qu'il suivait, en cela, le précédent établi en Angleterre et plus encore la doctrine énoncée par lui-même et ses amis, lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. Ils déclaraient alors que, s'il leur était donné de présenter un bill se rapportant au remaniement de la carte électorale du pays, cette mesure serait calquée sur la théorie qu'on veut appliquer aujourd'hui, et qui rendrait justice à tous, mesure que pourraient accepter les partis politiques qui partagent cette Chambre. Les remarques de l'honorable chef du gouvernement me portent à croire que ce bill sera soumis à un comité dont la majorité aura l'occasion de rédiger et de rapporter à la Chambre un projet de loi.

Mon honorable ami, le leader de l'opposition, a défini le principe adopté en Angleterre. Il a fait voir que la loi anglaise était le résultat d'une conférence à laquelle l'opposition était représentée par lord Salisbury et sir Stafford Northcote. Ces derniers ont eu plusieurs entrevues avec les ministres. Il s'agissait de fixer le nombre de députés que l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande devaient élire respectivement. Puis, surgissait la question de savoir si la population d'une banlieue devait être réunie à celle d'une division rurale ; les membres de la conférence décidèrent que la population des banlieues devait être réunie à celle des cités, et que la population urbaine devait continuer à faire partie des comtés. La conférence établit encore les principes principaux de ce bill ; elle détermina l'unité de population base de la représentation pour l'Angleterre, pour l'Ecosse et pour l'Irlande, pour les comtés et les cités. Elle s'entendit sur toutes ces questions, puis rapporta ce bill au comité qui devait fixer les limites de chaque division électorale. Ainsi que le disait le chef de l'opposition, ce comité se composait de représentants des différentes parties du Royaume-Uni. Ces derniers avaient, pour les aider dans leur tâche, des officiers, des ingénieurs royaux; ils établirent des limites de façon à faire disparaître tout sujet de plainte. Si j'ai bien compris ce qu'a dit l'honorable premier ministre, celui-ci veut une conférence de membres qu'il choisira lui-même et de députés qu'il plaira à l'opposition de nommer, pour régler, d'abord, les principes qu'on devra suivre dans ce remaniement de la carte électorale du pays. Cette proposition est honnête et nous sommes prêts à l'accepter. Si cette conférence met en pratique les principes exposés en 1892 par l'opposition dans les discours de l'honorable M. Davies, l'honorable M. Mills et de M. Dalton McCarthy, elle devra en arriver à une entente mutuelle et, à l'exemple de la conférence anglaise de 1884, définir les règles qui doivent servir de bases à la délimitation des différentes divisions électorales.

Le très honorable premier ministre, dans ce bill, fixe le nombre des représentants des différentes provinces. Je suppose qu'il n'a pas l'intention d'insister sur ce point, lors de la deuxième lecture de ce projet de loi. Si j'ai bien compris ce qu'il a dit, on laisserait à la cour Suprême la tâche de décider s'il faut diminuer le nombre des représentants d'Ontario.

M. BORDEN (Halifax) : D'Ontario et des provinces maritimes.

L'honorable M. HAGGART : Oui, d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard ; c'est-à-dire que la cour Suprême devra indiquer l'interprétation qu'il faut donner à l'article 51 et aux autres stipulations qui s'y rapportent.

S'il en est ainsi, il ne peut espérer que nous approuvions le principe de ce bill, et que nous disions qu'Ontario doit avoir un

certain nombre de représentants et qu'il faut appliquer cette règle à toutes les autres provinces, excepté Québec. Il n'a pas besoin de s'attendre à ce que nous votions, en deuxième délibération, un projet de loi affirmant les principes qui, d'après le ministre de la Justice, doivent être la base de ce remaniement de la carte électorale, principes que nous n'acceptons pas et qui, suivant l'opinion du premier ministre, seront soumis à la cour Suprême qui en décidera. D'un autre côté, si l'on retranche de ce bill les articles se rapportant au nombre des députés, je ne puis voir que la gauche ait quelque objection à voter, en deuxième délibération, ce projet de loi, à la condition, toutefois, que ce dernier ne fasse partie de nos statuts que lorsque la cour Suprême aura décidé si le nombre des députés d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard doit être diminué.

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord forme la charte et la constitution du Canada. Nous n'avons pas le pouvoir de décider si une loi adoptée par nous y porte atteinte. Les gardiens de cette constitution sont le gouvernement impérial et son représentant ici, le Gouverneur général. Déjà celui-ci a exercé son autorité quand il s'est agi de la loi relative aux serments. Lorsque surgit la question de savoir si une loi adoptée par le parlement du Canada est *ultra vires* d'après les stipulations de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, je considère qu'il est du devoir du Gouverneur général de consulter les fonctionnaires chargés de l'interprétation des lois au nom de la Couronne d'Angleterre. Je trouve une double garantie dans tout cela: d'abord, nous avons la promesse du très honorable premier ministre que la question sera soumise à la cour Suprême; de plus, nous avons le fait que le gouvernement impérial et le Gouverneur général du Canada sont les gardiens de notre constitution, et que c'est à eux qu'il appartient de décider si une loi adoptée par nous outrepasse les prérogatives qui nous sont accordées par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Que la Chambre me permette de discuter, maintenant, la question qui lui est plus spécialement soumise et qui se rapporte au droit qu'on peut avoir de priver Ontario ou le Nouveau-Brunswick d'un certain nombre des représentants qu'élisent ces provinces, à l'heure qu'il est. Encore une fois, ce sujet m'embarrasse passablement. Je partage l'opinion de l'honorable ministre de la Justice quand il dit que, lorsqu'on adopta l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, on avait en vue non seulement le présent mais encore l'avenir de notre pays. Je demanderai à mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) de m'expliquer ce que signifie l'article 8 de cette loi qui déclare que les quatre provinces du Canada devront avoir un dénombrement séparé. Je m'occuperai ensuite de l'article 51 de notre constitution. Je prétends que ce dernier ne s'applique à aucune des provinces qui pourront faire à l'avenir partie de la Confédération, que ses stipulations ne concernent que les quatre provinces en question alors, et que, si le gouvernement impérial adoptait une loi à la demande de cette Chambre et des législatures provinciales, à l'effet que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord s'appliquerait aux différentes provinces qui pourraient faire partie de la confédération, l'article 51 n'aurait aucune valeur dans ce cas. Je ne puis croire que la cour Suprême ou qu'un avocat de ce pays exprime l'opinion que, à moins que l'article 51 ne soit spécialement mentionné, cette stipulation puisse s'appliquer au remaniement des comtés après un dénombrement décennal, dans aucune province ou territoire ajouté au Dominion. Lisons attentivement cet article 51 :

> Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante et onze, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada.

Que veut dire le mot "Canada" dans cette stipulation ? J'admettrai avec le ministre de la Justice, qu'il s'agit du Canada tel que constitué lors le l'adoption de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Evidemment les mots "parlement du Canada" ne peuvent désigner exclusivement les membres de la Chambre représentant les quatre provinces du Canada, mais ils doivent s'appliquer à toute la "Confédération". Nous avons ensuite cette disposition importante bien précise :

> Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population totale du Canada, à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

D'après le ministre de la Justice, l'expression "Canada," dans cet article, doit s'entendre du Canada quel qu'il soit, à l'époque où se fait ce remaniement des comtés, et pour prouver ce qu'il avance, il cite l'opinion de M. Christopher Robinson, de Toronto. A ce propos, je signalerai la délicatesse dont fait preuve l'honorable ministre de la Justice, au cours de ce débat, lorsqu'il a dit qu'il n'aimait pas à discuter cette question à fond, parce qu'il ne voulait pas paraître imposer son opinion à la cour Suprême. Mais cela ne l'a pas empêché de lire l'opinion de M. Robinson à l'appui de son argumentation, et il ne lui est pas venu à l'esprit qu'il pouvait ainsi induire la cour Suprême à se former un sentiment sur ce sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout.

L'honorable M. HAGGART : Sur ce point, le ministre de la Justice invoque comme rai-

son principale que le terme "Canada" désigne le "Dominion" tel qu'il existe maintenant de l'Atlantique au Pacifique. Malheureusement pour les fins de son argumentaoitn, mon honorable ami reconnait que les Territoires du Nord-Ouest ne peuvent être compris sous ce terme. Pourquoi pas ? Cet article, dans l'esprit de ses auteurs, ne devait s'appliquer qu'aux quatre provinces du Canada, et l'expression en question, d'après l'interprétation générale de cet article, ne peut désigner autre chose que ces quatre dernières. Le parlement du Canada peut remanier la carte électorale de ces quatre provinces, et, si ma théorie est exacte, à moins que l'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne soit spécialement mentionné comme s'appliquant aux provinces et aux territoires qui pourraient faire partie de la Confédération, il n'a aucune force de loi ici. Il s'applique seulement et uniquement aux quatres provinces mentionnées, et j'appuie spécialement mon argumentation sur la déclaration du ministre de la Justice qui dit que les Territoires du Nord-Ouest ne font pas partie du Canada, tel que constitué maintenant. Mon honorable ami risque sa réputation ; il avance qu'il ne doute aucunement de l'opinion de la cour Suprême sur cette question. Il se base sur l'opinion de M. Christopher Robinson. Je ne suis pas avocat, et je ne devrais peut-être pas discuter particulièrement l'interprétation qu'on doit donner à une loi ou à un statut de ce parlement. Cependant, je ne puis partager l'opinion de l'honorable ministre, loin de là. Je comprends ce que la langue anglaise veut exprimer, et je connais toutes les circonstances qui ont entouré l'adoption de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Il s'agissait d'une convention entre les quatre provinces qui se formaient en confédération ; l'augmentation ou la diminution dans le nombre des représentants de chaque province devait être réglée d'après une proportion entre ces dernières. L'honorable ministre de la Justice dit que sur présentation d'adressses de cette Chambre et des provinces ou territoires qui veulent faire partie de la confédération, le pouvoir dirigeant en Angleterre, c'est-à-dire le roi, peut par arrêté du conseil, d'après les stipulations de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ou si rien de ce qu'on demande n'est contraire à cet acte, admettre ces provinces à faire partie du Dominion. Cela est vrai, et cet arrêté ministériel devient aussi efficace qu'une loi du parlement peut l'être.

Mais lorsque mon honorable ami le chef de l'opposition lui a posé la question suivante : Supposons qu'on entre en pourparlers avec Terre-Neuve pour l'admission de cette île dans la Confédération, et que Terre-Neuve veuille avoir une représentation anormale, pourrait-on stipuler dans cette convention que le nombre des représentants d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick serait diminué ? L'honorable ministre de la Justice a répondu : Oui. Cette convention, dit-il, devient en vérité une loi du parlement impérial, et si le gouvernement impérial, à notre requête, adopte un arrêté ministériel qui reçoit la sanction du roi, nous pouvons même diminuer de trois ou quatre membres la représentation de la province de Québec. Je prétends que les autorités impériales n'ont pas le pouvoir de faire cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh !

L'honorable M. HAGGART : Le ministre donne au parlement impérial un pouvoir que ce dernier n'exercera jamais, même s'il l'avait réellement. Il dit qu'au point de vue de la loi, le parlement impérial peut modifier de temps à autre l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Il peut en être ainsi, mais lorsqu'il a donné une constitution à un pays, le gouvernement impérial n'intervient jamais ensuite. Je doute même qu'il ait le pouvoir d'agir autrement, à moins qu'il ne s'agisse d'une révolte, d'une insurrection ou d'une nouvelle conquête du pays en question. J'ai entendu, il y a déjà longtemps, énoncer cette doctrine par un avocat dont les connaissances égalent celles de l'honorable ministre de la Justice. Je veux parler de l'honorable Edward Blake, qui, dans cette Chambre, soutenait que lorsqu'une constitution est accordée à un pays, aucun pouvoir, pas même le pouvoir impérial, ne peut diminuer ou amoindrir la portée de cette constitution, sans le consentement du pays intéressé.

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART : Le pouvoir de limiter une constitution semblable n'est exercé que dans des cas très graves, comme, par exemple, lorsqu'il s'agit d'une révolution. Je dis avec plaisir, bien qu'il puisse se faire que les rapports des journaux aient été inexacts, que lorsqu'on a parlé, en Angleterre, d'enlever sa constitution de la Colonie du Cap, tous les délégués à la conférence coloniale ont protesté contre cette tentative, de crainte que la même manœuvre ne fût tentée contre les colonies qu'ils représentaient. Le principe que je veux établir, c'est que, en aurait-il le pouvoir, le gouvernement impérial ne pourrait exercer ce droit que dans certaines circonstances extraordinaires, et que, lorsqu'une fois il a accordé une constitution à un pays, il ne peut la révoquer sans raison. Je prétends que l'article se rapportant à la représentation n'a aucun effet, aucune application, lorsqu'il s'agit d'une province ou d'un territoire qui est dans la Confédération, à moins qu'il n'y ait une demande expresse à cet effet. Les autorités impériales, à la suite de l'adresse présentée par cette Chambre, ont admis la Terre de Rupert dans la Confédération. Le gouvernement anglais a adopté une loi accordant à ce territoire le droit d'être représenté au parlement canadien.

Le ministre de la Justice prétend-il que le parlement impérial pourrait adopter une loi limitant la représentation du Canada en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ou augmentant le nombre des représentants de la Terre de Rupert, sans le consentement du Canada ? S'il admet ce principe et si jamais nous croyons que la province de Québec jouit d'une trop grande influence dans ce pays, tout ce que nous aurons à faire ce sera de présenter une adresse aux autorités impériales leur demandant d'adopter une loi pour diminuer le nombre des représentants de Québec. Le ministre de la Justice semble avoir mis de côté l'opinion des fonctionnaires de son ministère. A l'appui de ma thèse au sujet de l'article 51 qui, je crois, ne peut s'appliquer aux provinces ou aux territoires admis dans la Confédération après 1867, je vais lire un extrait d'un arrêté du Conseil adopté du temps de sir John Macdonald et qui a servi de base à la loi impériale de 1871 :

Les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, semblent s'appliquer exclusivement, dans leur teneur générale, aux trois provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qui, à l'origine, ont formé la Confédération. Lorsqu'il s'est agi de la constitution du Sénat, le Canada fut divisé en trois parties ayant chacune un nombre égal de représentants. Suivant le même principe, les articles de cet acte se rapportant à la constitution de la Chambre des communes, accordent une certaine représentation proportionnelle aux provinces confédérées, dès l'origine, et ne font aucune allusion à l'augmentation dans le nombre des provinces ou des territoires. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne contient aucune disposition quant à la représentation à la Chambre des communes de la Terre de Rupert, des Territoires du Nord-Ouest ou de la Colombie Anglaise.

Le ministre de la Justice prétend que, par le fait que nous adoptons une adresse au gouvernement impérial au sujet d'une province ou d'un territoire qui entre dans la Confédération, et que les termes de cette adresse sont approuvés par le roi, ces conditions font partie de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et que, en vertu de ce principe, on peut diminuer la représentation contrairement à l'entente conclue entre les quatre provinces qui ont fondé notre confédération. Est-ce bien là ce que l'honorable ministre de la Justice veut dire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne comprends pas très bien mon honorable ami. Il se rend compte sans doute qu'il existe une différence entre le cas d'un territoire qui n'a pas d'institutions représentatives et celui d'une province. Dans le premier cas, c'est le parlement fédéral qui adresse sa requête aux autorités impériales, et il a le pouvoir de réunir ce territoire à la Confédération. Mais, lorsqu'il s'agit d'une province ayant un gouvernement représentatif, les choses se passent tout autrement. Dans ce cas, la province doit présenter une adresse au parlement fédéral demandant son entrée dans la confédération et, de son côté, le parlement fédéral adopte aussi une adresse ; ces deux documents sont transmis au gouvernement impérial qui, par un arrêté du conseil, sanctionne les stipulations de ces adresses et permet à la province de faire partie du Dominion aux conditions stipulées dans ces documents. Ces adresses doivent contenir exactement les mêmes dispositions, cela va de soi. Ces conditions sont adoptées par le gouvernement impérial sous forme d'un arrêté du conseil qui a tous les effets d'une loi impériale. Mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) a eu la bonté, il y a un instant, de nous faire connaître son opinion sur cette législation impériale ; peut-être me permettra-t-il de lui citer ce que dit Jenkins qui fait autorité dans ces matières :

La suprématie législative du parlement sur toutes les possessions britanniques est complète et indiscutable en droit.

Il n'y a pas un avocat ici qui voudrait soutenir le contraire.

M. BORDEN (Halifax) : On ne saurait mettre en doute ce pouvoir du parlement impérial, si nous nous plaçons au point de vue de la stricte théorie. Dans le même ordre d'idées, le roi de la Grande-Bretagne et d'Irlande peut désavouer un bill, mais le ministre de la Justice n'ignore pas que les auteurs de droit constitutionnel établissent une distinction entre le pouvoir purement théorique et le droit constitutionnel. C'est pourquoi l'on dit que le roi d'Angleterre, tout en pouvant désavouer des lois adoptées par le parlement, si l'on ne tient compte que de la théorie, ne jouit pas de ce droit, si l'on se place au point de vue constitutionnel. En voulant agir autrement, après la coutume suivie depuis deux siècles, le souverain pourrait provoquer une révolution, surtout lorsqu'il s'agirait d'intérêts primordiaux. D'où il suit que le parlement impérial a bien le droit, au point de vue de la théorie, d'établir, demain, un tarif pour le Canada, mais qu'il ne peut faire cela, si l'on envisage la question au point de vue du droit constitutionnel. C'est cette dernière question qu'a discutée mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart).

Je profiterai de l'occasion, si la Chambre me le permet, pour rappeler au ministre de la Justice une remarque qu'on lui a faite de ce côté de la Chambre et dont peut-être il n'a pas tenu assez compte. Il nous a dit que par des adresses adoptées par les provinces et par ce parlement, lors de l'entrée des premières dans la confédération, on pouvait modifier tellement la partie de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qu'il serait possible de diminuer le nombre des représentants de la province de Québec, bien qu'il soit spécialement indiqué dans cette loi. Je ferai remarquer à mon honorable ami que nous nous trouverions en présence d'un état de choses bien extraordinaire, si nous tirions la conclusion logique de cet argument. Voici

pourquoi : quant à la Terre de Rupert, la population de ce district ne pouvait présenter d'adresse au gouvernement impérial, parce qu'elle ne possédait pas d'institutions représentatives. C'est le gouvernement fédéral lui-même qui pouvait seul présenter une adresse à cet effet. Voici ce que dit le statut:

Et, sur adresse des Chambres du parlement du Canada, admettre la Terre de Rupert et les Territoires du Nord-Ouest.

Donc, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1886 donnait à ce gouvernement le pouvoir de déterminer quelle serait la représentation de la Terre de Rupert. Voici le point sur lequel je veux appeler spécialement l'attention du ministre de la Justice; il prétend qu'au moyen d'une adresse accompagnée d'une proclamation royale, on peut changer la représentation de la province de Québec. Pour le moment, je ne puis partager cette opinion ; je pourrai, peut-être, changer d'avis lorsque j'aurai étudié plus attentivement ce sujet. En supposant, cependant, que ces théories soient exactes, la conclusion qu'on en devrait tirer inévitablement, ne serait-elle pas celle-ci : Quant à ce qui se rapporte à la Terre de Rupert, vous avez l'adresse votée par le parlement du Canada, plus la loi impériale de 1886 qui vous donne le pouvoir de régler la représentation de ce territoire. C'est pourquoi cette adresse qui ne contient aucune stipulation concernant la représentation de la Terre de Rupert et des Territoires, et le statut impérial de 1886, devraient placer ce parlement dans la position indiquée par le ministre de la Justice. Autrement dit, il me semble que la conclusion logique qu'il faut tirer de l'argumentation de mon honorable ami, c'est que le parlement du Canada, d'après la loi impériale de 1886, lorsqu'il s'occupe de temps à autre de fixer le nombre de représentants qu'auront les Territoires du Nord-Ouest, peut également s'occuper de la représentation d'Ontario, de Québec ou des provinces maritimes.

A mon sens, c'est la seule conclusion logique à tirer de l'argumentation de mon honorable ami. Mais je ne l'accepte pas. En effet, les adresses se rapportant à la Terre de Rupert plus l'acte impérial de 1886 équivalent exactement aux adresses présentées par le gouvernement fédéral et la province de l'Ile du Prince-Edouard, par exemple, et qui ont reçu la sanction royale. Je serais porté à croire que l'argument invoqué par le ministre de la Justice pourrait avoir des résultats très fâcheux, si on le poussait à cette limite extrême.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas qu'on puisse débattre cette question sur toutes ses faces, à l'heure qu'il est. La discussion se fera d'abord devant la cour Suprême, et je devrai ensuite soutenir le débat dans cette Chambre. Mais je ne veux pas qu'on m'impute des déclarations que je n'ai pas faites sur des principes de droit.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'était pas là mon intention.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai dit qu'il ne saurait exister de doute au sujet de la suprématie législative du parlement. Lorsque mes honorables amis liront les Débats, ils constateront que je ne me suis compromis en aucune façon, puisque j'ai dit qu'il était fort à douter que le gouvernement impérial fît la moindre tentative pour légiférer dans ce sens. Son droit ne saurait être discuté. Voilà ce que j'ai déclaré, ce que j'affirme encore, et ce qu'aucun avocat ne saurait mettre en doute.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore si je suis réellement avocat, mais j'oserais prétendre le contraire.

L'honorable M. HAGGART : J'étais à discuter la question au point de vue du droit constitutionnel, et j'affirmais que le gouvernement impérial n'avait aucun pouvoir de modifier notre constitution. Le ministre de la Justice soutient le contraire et la conclusion de son argumentation, c'est que, lorsque les adresses et l'arrêté ministériel ont reçu la sanction royale, ils sont devenus parties intégrantes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ou de la loi impériale, et qu'ils ont modifié notre constitution en conséquence. J'ai signalé le fait que les adresses des différentes provinces qui veulent faire partie de la Confédération, ainsi que les adresses du parlement fédéral aux autorités impériales, si elles étaient approuvées par le souverain, pourraient changer la représentation de ces quatre provinces, d'après le nouvel arrangement conclu avec ces nouvelles provinces. Je déclare formellement, et personne ne saurait me contredire, que n'eût été l'admission des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba dans la Confédération, le nombre des représentants de la province d'Ontario dans ce parlement ne serait pas diminué. Il faudrait donc conclure que cette représentation subit le contrecoup des conventions conclues avec les différentes provinces qui sont admises dans l'Union. Je prétends, toutefois, que ce n'est pas là l'esprit de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qu'on ne pourrait donner un telle interprétation aux dispositions de cette loi. L'article 51 s'applique uniquement aux quatre provinces qui, à l'origine, ont formé la Confédération ; et cette disposition concerne uniquement la répartition de la représentation dans ces quatre provinces. Alors, quelle signification faut-il donner au mot " Canada " qu'on trouve dans cet article 51 ? S'il ne s'agit que du réajustement de la représentation de ces quatre provinces, ce mot s'applique uniquement à ces provinces. Malgré les arguments apportés par l'honorable ministre de la Justice et l'opinion exprimée par M. Christopher Robinson, cet avocat éminent de Toronto, je suis encore convaincu, partageant en cela le sentiment de mon ancien chef, feu sir John Macdonald, que cet

article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne se rapporte aucunement aux provinces qui pourraient faire partie de l'Union, et que, s'il n'est pas spécialement stipulé dans les lois autorisant l'admission de ces nouvelles provinces, que cet article 51 doit leur être appliqué, il faut reconnaître que cette disposition concerne exclusivement les quatre provinces qui ont fondé cette Confédération.

Le très honorable premier ministre, en présentant ce projet de loi, l'autre jour, a dit, en réponse à mon honorable ami (M. Borden, Halifax) qui appelait son attention sur un télégramme que l'honorable ministre des Chemins de fer avait adressé à la législature du Nouveau-Brunswick, qu'il avait l'intention d'insister sur l'adoption de ce bill, qu'il n'avait aucun doute sur la question de loi, et qu'il ne faisait que suivre les principes posés en 1882 et en 1892. Mais il n'était pas question, alors, du principe que nous discutons maintenant. On ne l'a invoqué ni en 1882 ni en 1893, parce qu'il ne pouvait s'appliquer dans ce temps-là. Le leader du gouvernement ne peut invoquer ces précédents, parce que ce " vingtième " stipulé dans le paragraphe 4 de l'article 51, ne pouvait affecter la position d'aucune province à ces différentes époques.

J'ai lu très attentivement les stipulations de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. D'abord, j'ai été ébranlé par l'opinion qu'a exprimée le ministre de la Justice à l'effet que le paragraphe 4 de l'article 51 s'appliquait au Canada tel que constitué maintenant ; mais ensuite, en étudiant toutes les circonstances de cette loi et m'en rapportant surtout à l'opinion exprimée par sir Henry Strong sur cette question, opinion qu'a cité mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), je suis convaincu que l'article 51 ne doit s'appliquer ni aux provinces ni aux territoires qui seraient admis dans l'union après 1867. Sir Henry Strong posait les règles suivantes qui, à mon avis, s'appliquent particulièrement à cet article :

> En interprétant ce statut, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous n'avons pas seulement le pouvoir, mais encore le devoir d'appliquer cette règle bien établie qui exige que, laissant de côté les termes descriptifs ou les définitions contenus dans tel statut, nous ayons recours à cette aide extérieure que peuvent nous fournir les circonstances qui ont accompagné l'adoption de cette loi, et l'historique même de la question.

L'historique de cette question et des circonstances qui l'entourent, ainsi que l'opinion de sir John Macdonald exprimée dans le mémoire qu'il a présenté au Conseil sur ce sujet, démontrent clairement que l'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord devait, dans l'esprit de ses auteurs, s'appliquer exclusivement aux quatre provinces qui ont formé, d'abord, cette confédération. Il est vrai qu'en vertu d'arrangements spéciaux avec les autres provinces qu'on a ajoutées au Canada, l'article 51 doit s'appliquer à ces dernières ; mais dans chaque adresse, arrêté du Conseil ou acte du parlement concernant l'admission de ces provinces, il est expressément stipulé que la règle établie par l'article 51 devra s'appliquer à la représentation de ces provinces, excepté dans le cas de la Colombie Anglaise ; en effet, quand cette dernière est entrée dans l'union, il a été entendu que jamais le nombre de ses représentants ne serait réduit. Je m'élève spécialement contre cette théorie qui prétend que, par une adresse de cette Chambre, ou de cette Chambre et d'une province quelconque au gouvernement impérial, le parlement anglais pourrait diminuer le nombre des représentants accordé par le contrat solennel qui a formé la confédération, aux provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard.

M. J. A. LEFURGEY (Prince-est, I. P.-E.): L'honorable ministre de la Justice a déclaré que si l'on s'en tient aux opinions émises cet après-midi, au sujet de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et d'Ontario, l'Ile du Prince-Edouard, ne se trouve pas en cause. Mais, M. l'Orateur, nous affirmons que le cas de notre province est spécial ; que notre cause est plus forte que celle des autres parties du pays et qu'elle revêt un caractère particulier. Nous combattons le principe de ce projet de loi, parce qu'il laisse subsister l'injustice commise à l'endroit de l'Ile du Prince-Edouard, lorsqu'on a violé l'entente spéciale intervenue, lors de l'entrée de cette province dans l'Union, en diminuant le nombre de ses représentants qui était de six alors, en la mettant, au point de vue de la représentation, sur un pied d'égalité avec les provinces auxquelles s'appliquaient les dispositions générales de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867.

Lors du remaniement de la carte électorale en 1891, on a donné une fausse interprétation à l'article qui concerne la représentation de notre province ; nous ne voulons pas que le bill actuel consacre cette injustice et en commette une plus grande en n'accordant à l'Ile du Prince-Edouard que quatre députés au lieu de six représentants qu'elle avait, lorsqu'elle décida de faire partie de l'union. Nous ne voulons pas voir appliquer continuellement un principe aussi injuste, aussi déraisonnable, dont le résultat sera peut-être de faire disparaître l'influence politique d'une province qui, avant son entrée dans la confédération, jouissait de tous les avantages d'une colonie ayant son gouvernement autonome.

A certaines exceptions près, que je signalerai tout à l'heure, le sentiment de la population de l'Ile et des autres provinces maritimes, indépendamment des attaches de partis, est carrément contre l'application à l'Ile du Prince-Edouard du principe de la représentation basée sur la population.

A l'ouverture du parlement provincial, le 19 mars dernier, le lieutenant gouverneur faisait, en ces termes, allusion à cette question de la représentation :

Mon premier ministre et ses collègues ont fait valoir, avec beaucoup de force, auprès du gouvernement fédéral, les raisons invoquées par notre province, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, pour que le nombre de ses représentants reste exactement celui qu'on lui a accordé, lors de son entrée dans la Confédération. J'espère qu'on fournira à la province l'occasion d'établir ses droits sous ce rapport.

Celui qu'on avait chargé de présenter l'adresse en réponse au discours du trône a parlé de cette question de représentation en termes non équivoques. Qu'on en juge par ses remarques préliminaires :

La question de la représentation, qui est d'une importance exceptionnelle pour nous, se présente maintenant à notre considération. Bientôt le parlement du Canada devra discuter cette question de la répartition du nombre des représentants des provinces ; cette chambre manquerait à son devoir si elle laissait le gouvernement fédéral commettre une erreur semblable à celle dont nous avons souffert en 1891, sans élever la voix pour protester le plus énergiquement possible.

On a donné une fausse interprétation aux mots suivants : la représentation des quatre provinces sera répartie de temps à autre, suivant les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. On a tiré ces mots du contexte pour prétendre qu'ils résumaient la loi. M. l'Orateur, ces termes ne s'appliquent et ne se sont jamais appliqués à cette province, au point de vue du droit. C'est une iniquité que nous dénonçons et que nous combattrons.

Mais, quels sont les principes établis par les différentes lois de la Confédération ? Y a-t-il une règle essentielle ou existe-t-il deux bases distinctes de représentation ? Voyons. En 1864, la conférence de Québec adoptait les principes généraux devant servir de base à l'union. On y avait discuté la question de représentation et la règle qui a prévalu depuis fut acceptée par les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, mais pas par nous. Nous voulions une autre base de répartition ; après une lutte assez longue, nous avons réussi à obtenir six députés pour quatre-vingt mille âmes de population. Il s'agit donc d'un principe bien différent qu'on a reconnu, appliqué dans les cas d'autres provinces avant et depuis cette époque, notamment dans les cas du Manitoba et de la Colombie Anglaise. L'un des plus grands obstacles à l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans l'union fut l'insistance des hommes d'Etat canadiens qui voulaient stipuler, comme condition de l'entente, que nous n'élirions de représentants que suivant notre population ; de son côté, notre peuple se montrait aussi anxieux d'avoir au moins six députés, sans tenir compte de la population.

D'abord, je ne crois pas que le principe de la représentation basée sur la population se trouve dans les stipulations de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Quant à l'Ile du Prince-Edouard, on n'avait pas l'intention de diminuer le nombre de ses représentants, si elle conservait la population de 95,857 âmes qu'elle avait, quand elle est entrée dans la Confédération. A mon sens, cet article qui lui accorde six députés, et les paragraphes qui l'expliquent, établissent parfaitement mon affirmation. La règle de l'unité de population servant de base à la représentation de la province de Québec avec soixante-cinq députés, deviendrait chose absurde, si on l'appliquait à l'Ile du Prince-Edouard. En effet, si Québec était aussi densément peuplé que l'est l'Ile du Prince-Edouard, nous aurions comme unité 65-152 de représentation, parce que Québec est 152 fois aussi grande que l'Ile du Prince-Edouard. Nous n'aurions pas même la moitié de la population qu'il faudrait pour élire un seul député, et nous nous trouverions privés de toute représentation dans ce parlement. Il est absurde de supposer qu'on eût cette intention quand l'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération. Il y a encore les rapports de la Conférence de Québec et les discours prononcés dans l'Assemblée législative pour établir que l'Ile du Prince-Edouard repoussait l'idée de la représentation basée sur la population. Enfin, il y a le télégramme envoyé au moment où la conférence allait terminer ses travaux, et annonçant que l'Ile du Prince-Edouard ferait partie de l'Union et qu'on lui accordait six représentants, ainsi que l'avaient demandé ses délégués. L'Ile du Prince-Edouard n'est entrée dans la Confédération que cinq ans après l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et cela pour des raisons que j'expliquerai tout à l'heure. Son cas, celui de Terre-Neuve et des autres provinces qui pourraient faire partie de la Confédération, se trouvaient réglés par l'article 146 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, c'est-à-dire, que les Chambres provinciales et fédérales devaient présenter des adresses au gouvernement impérial, et qu'il fallait un arrêté ministériel impérial ayant force de loi. L'article de l'Amérique Britannique du Nord se lit comme suit :

Il sera loisible à la reine, de l'avis du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, sur la représentation d'adresses de la part des Chambres du parlement du Canada, et des Chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie Anglaise, d'admettre ces colonies ou provinces, ou aucune d'elles, dans l'union—et, sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du parlement du Canada, d'admettre la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'union, aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la reine jugera convenable d'approuver, conformément au présent ; les dispositions de tous arrêtés du conseil rendus à cet égard auront le même effet que si elles avaient été décrétées par le parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Le décret ministériel qui admet l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération, a été passé le 26 juin 1873, et il y est déclaré que cette administration a pour base les conditions de représentation stipulées dans les adresses des différentes législatures à la Souveraine, et qui se lisent comme suit :

Considérant que la population de l'Ile du Prince-Edouard a augmenté de 15,000 âmes et plus depuis 1861 l'île sera représentée par six députés dans le Chambre des communes ; et la représentation devra être répartie de temps à autre suivant les conditions imposées par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Nous prétendons aujourd'hui qu'en vertu de cet article l'Ile du Prince-Edouard a droit de conserver les six députés qu'elle avait lorsqu'elle est entrée dans la Confédération, et que la diminution qui en a été faite en 1892, et celle que l'on projette de faire maintenant, sont contraires aux conditions de l'entrée de l'île dans la Confédération. Je crois que c'est ce qui ressort clairement de l'acte, si on l'interprète intelligemment, et aussi de l'intention manifeste de ceux qui ont posé les conditions, intention qui, à mon avis, devrait avoir un grand poids lorsqu'il s'agit pour cette Chambre de toucher à une question aussi importante que la représentation d'une province dans la Chambre des Communes du Canada, question qui créera et qui, je le sais, crée déjà beaucoup de mécontentement dans l'Ile du Prince-Edouard.

Mais pour revenir à la conférence de Québec, en 1864, conférence où les représentants des différentes provinces se sont réunis pour discuter les conditions de la confédération, nous y voyons que la difficulté insurmontable pour l'Ile du Prince-Edouard était la question de représentation. Les délégués de cette île prirent dans cette circonstance une attitude ferme et énergique. Ils prévoyaient ce que l'union réservait à une petite province comme l'Ile du Prince-Edouard, qui avait déjà à cette époque, une population très dense en comparaison du reste du Canada. Ils ne voulaient pas que l'on appliquât le principe de la représentation d'après la population à une province aussi petite, qui n'avait pas de territoires pour s'agrandir, pas de mines, et qui était séparée de la terre ferme par une barrière de glaces qui serait toujours un empêchement au développement des industries manufacturières de l'île. Ils insistèrent pour que l'on donnât à l'Ile du Prince-Edouard, avant son entrée dans l'Union, la garantie qu'elle aurait six députés. Ils prétendaient de plus que l'Ile du Prince-Edouard qui était divisée en trois comtés devrait avoir deux députés par comté. Ces comtés existaient depuis plusieurs années, chacun avait ses institutions particulières, et voulait avoir une représentation égale dans la Chambre des Communes. Comme preuve, je prendrai la liberté de citer quelques extraits des discours qui ont été prononcés sur ce sujet par nos délégués à la conférence de Québec. Je prends à la page 68 des " Documents sur la Confédération " par M. Joseph Pope.

M. HAVILAND : L'Ile du Prince-Edouard préférerait ne pas entrer dans la Confédération plutôt que de consentir à cette motion. Quelle serait notre situation. Cinq représentants seulement sur 194 ne nous donnerait aucune influence.

M. LEFURGEY.

M. TILLEY : Voilà une objection réellement singulière, car on s'est opposé au principe de la représentation d'après la population. Il avait été cependant bien compris à Charlottetown que ceux qui venaient à la conférence acceptaient la représentation d'après la population. Il aurait pu survenir des difficultés sur d'autres points mais pas sur celui-ci.

M. PALMER : La représentation d'après la population ne peut s'appliquer lorsqu'un certain nombre de provinces mettent en commun leurs ressources et abandonnent leur gouvernement et leur individualité dans la confédération. Lorsqu'une colonie se départit de ces droits en faveur d'une confédération elle devrait en recevoir l'équivalent dans son nouvel état. L'Ile du Prince-Edouard n'a pas de dette. Notre taux de taxation est beaucoup plus bas que celui d'aucune autre province. Notre commerce et notre revenu augmentent rapidement. Pourquoi alors échanger des avantages si certains, contre des bénéfices incertains, surtout lorsque notre influence sera si faible ? Les grandes provinces en entrant dans la Confédération s'assurent une représentation plus nombreuse qu'elles n'avaient auparavant. Quand bien même l'on nous accorderait deux ou trois députés de plus, cela ne serait pas suffisant pour obtenir mon consentement au projet. Je n'ai jamais compris que les résolutions adoptées à Charlottetown nous imposaient la représentation d'après la population. Cette proposition a été faite par les délégués du Canada, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire remarquer que c'était une simple proposition qu'ils nous soumettaient.

M. WHELAN : Je ne crois pas cependant pouvoir dire que j'étais satisfait de l'offre de cinq députés dans la Chambre des Communes du Canada. Nous serions isolés. Nos ressources sont considérables, et notre population ne consentiraient pas à abandonner ses avantages actuels si l'on ne nous accorde qu'une représentation de cinq députés. On dira peut-être que la confédération se fera sans l'Ile du Prince-Edouard et que nous serons forcés finalement d'y entrer. Vaut mieux cela alors que d'y entrer avec une représentation de cinq députés seulement.

Colonel GRAY : Mes collègues m'autorisent à dire qu'une représentation de cinq députés n'est pas satisfaisante. L'Ile du Prince-Edouard est divisée longitudinalement en trois comtés qui élisent chacun dix députés, et ont toujours été opposés à tous changements dans leurs délimitations. Il est impossible de diviser ces comtés de façon à les faire représenter par cinq députés.

M. COLES : M. Galt avait proposé six députés pour l'Ile du Prince-Edouard. J'ai approuvé sa motion de préférence à celle de M. Brown, parce que l'on peut ainsi donner deux députés à chaque comté.

M. POPE : J'approuve tout ce qui a été dit par le colonel Gray et par M. Coles. Mais l'Ile du Prince-Edouard est dans des circonstances telles que j'espère que la conférence consentira à nous donner un nombre de représentants qui soit susceptible de division exacte entre nos trois comtés. La nature et la manière dont les colons se sont groupés font que l'île est divisée également en trois comtés, et vouloir ne donner que cinq députés serait une source de beaucoup de difficultés. Je ne puis exiger cela comme droit, mais je le demande comme une concession sans laquelle il est impossible de

faire accepter la confédération à l'Ile du Prince-Edouard.

M. HAVILAND : Je m'accorde en tous points avec M. Pope. Nous serions en face d'une difficulté insurmontable si l'on ne nous donnait pas six députés.

Se trouvera-t-il maintenant dans cette Chambre un seul député qui ne dira pas que l'intention évidente de ces délégués préalable à l'entrée de l'île dans la confédération était qu'elle serait représentée par six députés. Et n'est-il pas parfaitement clair qu'ils voulaient protéger les intérêts de la province en lui assurant une représentation de six députés tant que sa population ne rétrogradera pas en-dessous de 95,000. On ne demandait pas deux députés par comté comme arrangement temporaire jusqu'au prochain recensement, mais on voulait que ces comtés fussent toujours représentés par deux députés. Les arguments paraissaient plus forts à cette époque, et on insistait pour que l'île eût une bonne représentation dans la Chambre des Communes. La proportion d'influence d'une province qui est petite et dont la population est stationaire doit nécessairement diminuer si elle s'unit à une confédération puissante et qui progresse, et je prétends que l'on ne doit pas aujourd'hui ignorer si facilement les principes pour lesquels nous avons combattus de 1863 à 1874. Ces conditions de l'entrée de l'île dans la confédération ont été discutées pendant les sessions suivantes de la législature. Afin de montrer à la Chambre que les délégués à la conférence avaient la pleine approbation de la législature de l'île, je me permettrai de citer de nouveau quelques extraits de discours prononcés alors. Je demande pardon à la Chambre d'être aussi long, mais cette question est de la plus grande importance pour l'Ile du Prince-Edouard et je crois qu'il est bon que l'intention de ceux qui ont été appelés à fonder la confédération, soit bien connue afin que le gouvernement soit éclairé avant qu'il fasse sanctionner définitivement le principe contenu dans le bill. Parlant sur la résolution présentée par le Secrétaire colonial en faveur du rapport de la conférence de Québec, résolution qui a été rejetée par une écrasante majorité, l'honorable J. C. Pope disait:

Il convient de noter dans le rapport certaines parties sujettes à critique. Le principe de la représentation d'après la population n'est pas toujours à propos, et le cas particulier qui nous occupe, cette Chambre le trouve particulièrement mauvais lorsqu'on veut l'appliquer à l'Ile du Prince-Edouard dans ses rapports avec le Canada, vu que notre population est petite, et continuera d'être comparativement petite, parce que nous n'avons pas de terres de la Couronne, pas de mines, ni minéraux, ni autres produits naturels en quantité suffisante pour attirer l'immigration ; vu de plus que nous ne pouvons pas espérer avoir jamais beaucoup de manufactures, parce que notre navigation étant fermée pendant près de la moitié de l'année, tous rapports commerciaux et communication avec les autres pays, sont par le fait arrêtés. En vertu du principe de la représentation basée sur la population, la cité de Montréal aurait droit d'avoir à elle seule, avec sa population actuelle, à une représentation plus grande que toute l'Ile du Prince-Edouard. De plus, vu le mode proposé de répartition de la représentation entre les différentes provinces après chaque recensement décennal, considérant aussi l'augmentation rapide de la population des provinces du Haut et du Bas Canada—surtout dans la première—et la certitude d'une augmentation encore plus considérable dans l'avenir comparée à l'augmentation de la population de l'île, le conséquence certaine et inévitable, si la fédération des provinces doit se faire sur la base des conditions posées dans ladite conférence sera que le chiffre de nos représentants diminuera très rapidement et que plus tard, nous en aurons moins que le nombre que l'on nous accorde pour commencer.

Voilà il me semble une déclaration très claire de la part du gouvernement. Elle montre que la concession de six députés était une condition permanente, et que l'île devait toujours avoir ses six députés, car M. Pope savait parfaitement qu'après le recensement suivant, notre représentation basée sur la population serait réduite, ainsi qu'il a été fait. M. Pope a dit de plus:

Au nombre de ces objections je dois mentionner celle au sujet de la représentation d'après la population.

Parlant de la province de Québec il dit:

La statistique nous justifie de croire que d'ici à quelques années sa population se sera tellement augmentée par le flot de l'immigration, que l'île perdrait dans les Chambres du parlement même le petit nombre de députés qu'elle aurait à son entrée dans l'union.

L'honorable M. Howland parlant sur le même sujet a dit :

Le 17e paragraphe du rapport dit : " La base de la représentation dans la Chambre des Communes sera le chiffre de la population tel qu'il sera établi par le recensement officiel tous les dix ans ; et le nombre de députés sera d'abord de 194. Sur ce nombre le Haut-Canada en aura 82, et la Bas-Canada 65, en tout pour le Canada, 147. Le reste des 194 sera reparti comme suit : Nouvelles-Ecosse, 19 ; Nouveau-Brunswick, 15 ; Terre-Neuve, 8; l'Ile du Prince-Edouard, 5; en tout, 47 pour les provinces inférieures. Cet arrangement donne au Canada cent représentants de plus dans la Chambre des Communes que le nombre total accordé à toutes les autres colonies réunies. La représentation d'après la population peut être une bonne chose pour le Canada proprement dit, mais dans cette union générale de toutes les colonies, elle sera au détriment des provinces maritimes, vu qu'elles ne peuvent pas espérer être en mesure de protéger leurs intérêts lorsqu'elles auront contre elles une majorité de cent voix. La répartition d'après la population donnerait à la ville de Montréal, avec ses 101,000 habitants un représentant de plus qu'à l'Ile du Prince-Edouard. En Angleterre, le système est différent, car bien que Londres ait environ la même population que l'Ecosse, cette ville n'a que seize représentants dans la Chambre des Communes, bien que l'Ecosse en ait 53. Mais on nous répondra que si notre population augmente, notre représentation augmentera aussi. Ceci est très douteux. Au contraire, en vertu des articles vingtième et vingt-unième du rapport, il semble plus proba-

ble que nous perdrons entièrement notre représentation. Le Bas-Canada aura toujours 65 députés, et la représentation des autres colonies sera répartie tous les dix ans, de façon à donner à chacune une représentation proportionnée à la représentation de cette province. Or, si la population du Bas-Canada augmente plus rapidement que celle de l'île, ce qui est chose presque certaine, notre représentation diminuera et il est possible que nous restions sans un seul député. Afin de montrer qu'il est plus probable que notre représentation diminuera au lieu d'augmenter, je lirai l'opinion de l'honorable George Brown sur le sujet, que je trouve dans le " Globe " de Toronto. Parlant de l'effet probable des deux articles du rapport au sujet de la représentation des provinces maritimes, auxquels je viens de faire allusion, ce journal dit :

" Un exemple démontrera mieux ce fait. L'Ile du Prince-Edouard, avec une population, disons de 85,000, doit, dit-on, avoir cinq représentants pour commencer. Supposons que l'augmentation de la population se fasse au taux de 20 par 100 tous les dix ans, sa population au bout de vingt ans, sera de 126,000, mais le même taux d'augmentation dans le Bas-Canada donnera à cette province une population de 1,596,000; divisé par 65, ce chiffre donnera une unité de 24,550; de sorte que l'Ile ne pourra pas réclamer une augmentation de représentation."

M. Duncan, parlant sur le même sujet, dit:

Les cinq représentants qui nous sont accordés dans la Chambre basse ne donnerait pas à notre colonie beaucoup d'influence ; de plus comme notre population n'augmentera pas aussi rapidement que celle du Canada, la perspective est que l'application des articles du rapport diminuera nos cinq représentants à trois. Prenant tous ces points en considération, il est donc clair que nous n'avons rien à gagner, mais beaucoup à perdre en adoptant les conditions de la conférence de Québec.

Ces discours ont été prononcés en 1865. En 1866 le débat sur l'entrée dans la confédération fut repris. Parlant sur une résolution du chef du gouvernement, l'honorable J. C. Pope, qui était opposé au projet dans les conditions où l'union était offerte, M. Duncan dit :

Rien ne pourrait être plus injuste à l'égard de l'Ile du Prince-Edouard, que la représentation basée sur la population telle que proposée dans ce projet qui donne aux deux Canadas cent représentants dans la Chambre des Communes de plus que le nombre accordé à toutes les autres colonies réunies, notre province en ayant cinq pour sa part. La représentation sur cette base peut être bonne chose pour le Canada, mais c'est se moquer de l'Ile du Prince-Edouard que de la lui offrir dans ces conditions.

L'honorable M. Longworth dit:

Une autre objection que j'avais à l'Union était que d'après le plan proposé dans le rapport, la représentation dans la Chambre des communes devait être basée sur la population. Bien que la représentation sur cette base soit agréée par les autres provinces, cela ne la rend pas acceptable à l'Ile du Prince-Edouard. Le Haut-Canada est un pays qui progresse et sa population va augmenter rapidement; et à mesure qu'elle augmentera, sa représentation augmentera dans la Chambre des communes en vertu de ce plan, tandis que celle de l'Ile du Prince-Edouard diminuera. Et de fait, si l'augmentation de la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick n'est pas dans l'avenir plus grande qu'elle l'a été dans le passé, il arrivera que ces deux provinces, si le plan est strictement suivi, perdront aussi en représentation au lieu de gagner. Ainsi, sous le rapport de la représentation basée sur la population, le projet me paraissait être injuste à notre égard, et j'étais prêt à le combattre ; et le résultat de nos délibérations dans cette Chambre fut son rejet par une grande majorité. Pour ma part, je n'ai pas changé d'avis. J'ai à propos de ce système les mêmes opinions que j'avais alors, et je suis heureux, en conséquence, de pouvoir présumer que les résolutions qui viennent de nous être soumises par l'honorable chef du gouvernement, sont conformes aux vues de la majorité des représentants des deux partis dans la Chambre sur cette question.

L'honorable J. C. Pope dit :

La représentation d'après la population n'est pas une chose juste pour un pays comme le nôtre. La où il y a de grandes villes, il n'existe pas autant que chez nous des intérêts aussi dévers. Par conséquent, je ne crois pas que l'on doive poser ce système en principe. Les réformateurs de nos jours ne l'approuvent pas. Même lord Russell n'a pas confiance dans la représentation d'après la population. Ainsi que je l'ai dit ici, l'année dernière, Londres aurait, en vertu de cette règle, plus de représentants que l'Ecosse. Si j'avais fait partie de la conférence, lorsque les délégués du Canada sont venus ici, et qu'ils ont déclaré qu'ils ne discuteraient pas du tout le projet de confédération, à moins que nous n'acceptions la représentation d'après la population, j'aurais dit: non, je n'y consentirai jamais, et je blâme le chef de l'opposition et les autres délégués qui y ont consenti. Ils n'auraient pas dû le faire car c'est une des plus fortes objections que l'on peut soulever contre l'union.

L'honorable M. Coles dit :

L'honorable chef du gouvernement a dit que les délégués n'auraient pas dû consentir au principe de la représentation d'après la population. Ils n'y ont pas consenti, car après que les délégues canadiens furent arrivés ici et eussent exposé l'objet de leur mission la première délégation fut révoquée et une autre nommée à sa place. Conséquemment, c'était le devoir du gouvernement de voir ce qu'il y avait à faire.

Ces discours prononcés dans la Chambre des représentants de l'Ile du Prince-Edouard montrent clairement, M. l'Orateur, que la législature de l'île n'acceptait pas le principe de la représentation d'après la population. Elle prétendait qu'on devait faire une exception à son égard et qu'on devait lui concéder six députés à son entrée dans la confédération, et comme question de fait, j'ai fait voir que l'Ile du Prince-Edouard était resté en dehors de la Confédération jusqu'en 1873, et qu'elle n'a consenti à y entrer que lorsqu'on lui a accordé ses six représentants nonobstant tout ce que pourrait édicter de contraire l'Acte de la Confédération au sujet de la représentation. Lorsque les arrangements furent complétés, M. Howland, un des délégués, télégraphia en réponse à une demande du gouverneur Robinson, les mots suivants : " Six députés ac-

cordés". L'article se lit ensuite comme suit :

Considérant que la population de l'île a augmenté de 15,000 ou davantage depuis 1861, l'Ile du Prince-Edouard devrait être représentée par six députés dans la Chambre des Communes du Canada.

Examinons maintenant les faits par rapport a la première partie de cet article. Ce chiffre de six députés signifierait que la population de l'île était de 95,857. L'unité de la représentation à cette époque telle que fixée par la division de la population de Québec par le chiffre 65, était de 18,330, ce qui ne donnait droit à l'île du Prince-Edouard qu'à cinq députés, et il restait une fraction, 4,207. Nous n'avions donc droit qu'à cinq députés, et il n'y avait ni sens ni raison à nous en donner six, à moins que l'on ne voulut en faire une base permanente ; toute autre interprétation serait ridicule, car on n'aurait pas, après avoir résisté pendant dix ans, accepté ce que l'on offrait en premier lieu, surtout, lorsque l'on savait que si la représentation d'après la population venait en vigueur, le recensement qui suivrait nous enleverait ce qu'on nous accorderait.

Notre prétention était simplement comme suit : Nous avons une population de 95,857, et nous voulons avoir six députés quelle que soit l'unité de représentation des autres provinces. Je suis d'avis, M. l'Orateur que cette prétention est parfaitement soutenable, et que les six députés que l'on nous accordait en entrant dans la confédération avec une population de 95,857 devait nous être conservée à perpétuité. Je répète donc que les raisons que l'on apportait alors sont plus fortes aujourd'hui à la lumière des événements, et je ferai voir dans quelques instants ce que l'Ile du Prince-Edouard pouvait attendre du principe de la représentation d'après la population. Voyons maintenant le reste de l'article:

La représentation sera répartie de temps à autre conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Ceci, dans mon opinion, ne peut s'appliquer qu'à une augmentation de population plus rapide que celle de la province de Québec—et d'après ce qui précède on ne peut donner aucune autre interprétation à ces mots—ou à une diminution de notre population à un chiffre plus bas que celui que nous avions à notre entrée dans la confédération. Cette interprétation est aussi fortement appuyée par les conditions spéciales de l'entrée de la Colombie Anglaise et du Manitoba dans la confédération. La Colombie Anglaise est entrée dans la confédération en 1879 avec une population de 10,586, population qui, en vertu des conditions générales ne lui donnait droit qu'à un député, et cependant elle en a obtenu six. L'article se lit comme suit :

La Colombie Anglaise aura droit d'être représentée dans la Chambre des Communes par six députés, le chiffre de la représentation devant être augmenté sous l'autorité de l'Acte de l'amérique Britannique du Nord.

En 1881, la Colombie Anglaise avait, d'après sa population, droit à deux députés, elle garda ses six ; en 1891 elle aurait eu droit à quatre seulement, mais elle conserva encore ses six. Les droits de l'île du Prince-Edouard sont certainement les mêmes que ceux de la Colombie Anglaise en vertue de cet article, excepté que les termes n'en sont pas aussi clairs. La Colombie a le droit de faire respecter ses conditions spéciales, et en fait on n'a jamais essayé sérieusement à les attaquer ; même si sa population n'avait pas augmenté comme elle a augmenté, y aurait-il un seul député qui oserait dans cette Chambre lui nier le droit de conserver ses six députés.

Si je consulte maintenant les " Débats " de 1892, je trouve que le chef du gouvernement d'aujourd'hui s'est exprimé alors comme suit :

Mais, je suis moi-même surpris de l'objection que l'on soulève, car il a toujours été entendu que la Colombie Anglaise avait droit à six députés.

Et ensuite :

Nous avons toujours compris que la Colombie Anglaise avait droit à six députés jusqu'à l'époque où elle pourrait avoir droit à un plus grand nombre, mais qu'elle ne devait pas être représentée par moins de six députés. Pour ma part je regretterais d'en venir à une conclusion qui priverait la Colombie Anglaise de ce que la population considère comme son droit.

Je considère que l'île du Prince-Edouard est exactement dans la même position que la Colombie Anglaise; les termes sont absolument les mêmes. Il est vrai que dans un cas on dit " répartir ", et dans l'autre on dit " augmenter " mais quant à l'intention de ceux qui ont rédigé ces articles et posé les conditions de la confédération, personne ne peut nier que la signification était la même. On définissait les conditions d'entrée de ces petites provinces dans la confédération et de leur situation une fois entrées. Ces deux provinces sont entrées toutes deux avec des conditions spéciales. M. Davies, de l'île du Prince-Edouard, parlant sur le sujet alors disait :

Je me permets d'assurer l'honorable député qu'en ce qui concerne individuellement les députés que représentent la Colombie Anglaise, nous n'avons pour eux que des sentiments d'estime personnelle. Je suis parfaitement de l'avis de mon chef, lorsqu'il dit que c'est une question de bonne foi. Je crois que ce serait une rupture d'engagement de la part du parlement de modifier ces conditions s'il pouvait les modifier, mais la question qui est devant la Chambre est une question purement légale.

Sir John Thompson prétendait alors qu'un appel était inutile. Je crois que l'honorable chef du guvernement actuel (le très honorable sir Wilfrid Laurier) prétendait alors que c'était un point légal, et qu'on devait le soumettre au Conseil privé ou à une autre auto-

rité qui donnerait effet à l'intention des parties à l'arrangement. Sir John Thompson dit que ce n'était pas nécessaire, que l'intention que la Colombie Anglaise devait avoir six députés jusqu'au temps où l'augmentation de la population leur donnerait droit à un plus grand nombre, était suffisamment claire. Je considère que l'Ile du Prince-Edouard est aujourd'hui dans la même position que la Colombie Anglaise était alors, et je dis que le gouvernement devrait protéger ses droits. Le Manitoba est devenu partie de la Confédération en vertu d'un acte impérial et à des conditions spéciales. En 1879 sa population était de 10,586, et en vertu de la règle générale, il n'aurait eu droit qu'à un député, et cependant on lui en accorda quatre. En 1881 sa population ne lui aurait donné droit qu'à trois députés, mais il conserva ses quatre tout de même. L'article qui se rapporte à la représentation de cette province se lit comme suit :

Mais après la confection du recensement en l'année 1881 et de chaque recensement décennal subséquent, la représentation de cette province sera répartie de nouveau, conformément aux dispositions de l'article 51ème de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

Et pourquoi l'Ile du Prince-Edouard sera-t-elle traitée différemment des autres provinces ? Mais les conditions spéciales de ces provinces ont été exprimées d'une façon plus précise que celles de l'Ile du Prince-Edouard, et c'est ce qui fait qu'on ne leur crée pas de misères.

Il y a un autre article concernant les conditions de l'Ile du Prince-Edouard sur lequel je veux appeler l'attention et qui se lit comme suit :

Que les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, excepté celles spécifiées distinctement ou susceptibles raisonnablement d'être interprétées comme ne s'appliquant qu'à une province et non à toutes celles qui aujourd'hui composent le Canada, à moins aussi que la signification n'en soit modifiée par ces résolutions, lesdites dispositions s'appliqueront à l'Ile du Prince-Edouard de la même manière et avec la même force qu'elles s'appliquent aux autres provinces du Canada, et comme si la colonie de l'Ile du Prince-Edouard avait été une des provinces, unies par ledit acte.

Les mots "à moins que la signification n'en soit modifiée par ces résolutions" sont importants. Il est évident que l'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui établit la représentation d'après la population a été modifié lorsque l'on a accordé à notre île une représentation de six députés, car ce nombre dépassait celui auquel nous avions droit en proportion de notre population.

Examinons maintenant la situation dans laquelle l'Ile du Prince-Edouard se trouverait, si on lui appliquait les termes généraux de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Comparons d'abord les chiffres du recensement de 1871 avec ceux du dernier recensement de 1901 pris trente années plus tard, et faisons-en quatre groupes afin de pouvoir nous rendre compte de l'augmentation relative de l'est, du centre et de l'ouest. Formons le premier groupe avec les trois provinces maritimes, faisons ensuite deux groupes de Québec et d'Ontario, enfin un quatrième et dernier groupe comprendra le Manitoba, le Colombie Anglaise et les territoires organisés ou non organisés qui sont en dehors des provinces. La comparaison montre une augmentation très inégale. Le groupe de l'ouest, formé du Manitoba, de la Colombie Anglaise, et des territoires avait, en 1871, une population de 109,475. En 1901, la population de ce groupe était de 624,970, ce qui donnait un gain de 515,495 en trente années, soit 470 pour 100. L'Ontario, en 1871, avait une population de 1,620,851 âmes, et en 1901, cette population était de 2,182,847, ce qui donnait une augmentation de 562,096 ou 34½ pour 100. Québec, avec 1,191,516 de population en 1871, et 1,684,898 en 1901, a gagné 457,382 en trente ans, soit 38¼ pour 100. Le groupe des trois provinces maritimes avait, il y a trente ans, une population de 767,415, et suivant le dernier recensement, 893,253, soit une augmentation de 126, 538, ou 16½ pour 100.

Nous avons donc là quatre proportions différentes d'augmentation : 16½ pour 100 pour le groupe des provinces maritimes, 38¼ pour 100 pour Québec, 34½ pour 100 pour Ontario et 470 pour 100 pour les vastes Territoires de l'Ouest. Cette comparaison n'est pas seulement pour une année, ni même une période de dix ans, mais comme l'augmentation pendant une génération. Ces chiffres sont un indice de l'augmentation de la génération future. On devait s'attendre au développement rapide de l'Ouest, mais ce à quoi on ne s'attendait pas, était que l'Ontario ou les provinces maritimes n'augmenteraient pas aussi vite que Québec. Et ce qui est surtout très désappointant c'est que l'augmentation pendant les trente dernières années dans les provinces maritimes a été de moins d'un tiers de l'augmentation de Québec, la province qui sert à calculer la représentation des autres en parlement.

Si nous voulons voir où nous allons, nous n'avons qu'à appliquer aux trente années à venir les mêmes proportions d'augmentation et considérer ensuite les résultats. Au taux de 38¼ par 100 d'augmentation, la population actuelle de la province de Québec sera dans trente années de 2,279,601 âmes. Ajoutons maintenant 16½ par 100 à la population présente des trois provinces maritimes, et nous trouverons que leur population sera alors d'environ 1,041,455 âmes. Supposant que Québec aura une population de 2,279,601 en 1931, on trouvera que si nous divisions ce chiffre par 65, qui est le nombre fixe de la représentation de cette province, l'unité sera de 35,070. Or, en divisant par ce chiffre la population des provinces maritimes, celle qu'on croit qu'elle sera

en 1931, c'est-à-dire, 1,040,455, ces provinces n'auront droit qu'à trente députés au plus au lieu de 43 qu'elles avaient lorsque l'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération. Et où sera, après 1931, l'Ile du Prince-Edouard, en fait de représentation, si notre augmentation n'est pas plus forte dans les trente années à venir, qu'elle n'a été pendant les trente années passées ? C'est une simple question de chiffres. Notre augmentation a été de moins de 10 par 100 pendant les trente dernières années depuis 1871. Si elle donne 10 pour 100 pendant les trente années à venir, l'Ile aura en 1931, une population de 113,585. Or, si nous divisons ce chiffre par l'unité de représentation d'alors, c'est-à-dire, par 35,170, on trouvera que nous n'aurons plus droit qu'à trois députés ; c'est-à-dire si l'on s'applique à l'Ile du Prince-Edouard, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de la même manière que le gouvernement actuel propose de l'appliquer, on nous enlèvera la moitié de la représentation que l'on nous avait accordée en 1873. Plus que cela, du moment que la province de Québec sera arrivée à avoir une population aussi dense que l'Ile du Prince-Edouard notre île n'aurait plus de droit à être représentée, ce qui serait une absurdité, car l'article 22 du rapport de la conférence de Québec, déclare qu'il ne sera tenu compte d'aucune fraction de l'unité de représentation, si cette fraction n'excède pas la moitié du chiffre voulu pour avoir droit a un député. Québec a 152 fois notre étendue, et le nombre de ses représentants étant limité à 65, il nous faudra avoir une population deux fois plus dense que celle que nous avons aujourd'hui afin de nous donner droit à un seul représentant. Mais il n'est pas probable que la population de l'Ile du Prince-Edouard augmente pendant les trente années à venir autant qu'elle a augmentée pendant les trente dernières années. Nous sommes entrés dans la Confédération avec une population de 47 par mille de superficie et maintenant cette population est de 51. Où sera la représentation de l'Ile du Prince-Edouard lorsque la province de Québec aura une population de 40 par mille carré ? Notre province sera annihilée au point de vue politique. Voilà M. l'Orateur, les raisons pour lesquelles on devrait conserver à l'Ile du Prince-Edouard la même représentation qu'elle avait lorsqu'elle est entrée dans la Confédération.

1. Les termes mêmes des conditions et l'article décrétant que les termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne s'appliqueront pas lorsqu'ils seront modifiés par ces résolutions.

2. Si l'on acceptait toute autre interprétation, nous serions exposés à n'avoir aucun représentant dans l'île du Prince-Edouard, ce qui serait un pacte absurde et nul.

3. Il y a aussi les demandes de nos délégués à la conférence de Québec, les discours prononcés dans notre législature Provinciale, lors de la discussion sur les conditions posées dans cette conférence, et les télégrammes annonçant que l'on accorde six députés à une petite province autonome, avec en plus la modification d'interprétation des termes généraux de l'Acte de la confédération ; enfin l'admission de la Colombie Anglaise et du Manitoba sur la même base énoncée dans la demande de la Colombie Anglaise, et les termes beaucoup plus précis employés dans le cas de la Colombie Anglaise, tout cela constitue une preuve nouvelle de la justesse de notre demande.

Si le gouvernement persiste à diminuer la représentation de notre province, il placera dans une position très fausse ceux qui ont consenti à entrer dans la confédération et que l'on pourrait accuser alors de n'avoir pas protégé les intérêts de l'île du Prince-Edouard qu'ils représentaient. Toutes ces raisons sont très fortes et devraient empêcher le gouvernement d'enlever à une petite province les droits et privilèges auxquels elle a droit en toute justice. Dans un débat sur la province de la Colombie Anglaise en 1892, le très honorable chef du gouvernement a dit que l'on devait tenir compte de l'intention de ceux qui avaient fait l'Acte de la confédération; or le cas de la Colombie Anglaise était alors le même que celui de l'île du Prince-Edouard aujourd'hui. Si le très honorable gentleman est toujours de la même opinion, je lui demanderai alors de respecter les intentions de ceux qui ont réglé les conditions de notre entrée dans la confédération et de donner à notre province six députés dans le parlement. Je demande à l'honorable premier ministre d'empêcher que les droits de notre petite province soient foulés aux pieds.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Pendant que les députés de la province d'Ontario se trouvent placés en face de la très sérieuse proposition de retrancher six députés à la représentation de cette province dans la Chambre des communes du Canada, je regrette de voir que le gouvernement provincial semble n'avoir fait aucune démarche pour assurer à la province une juste représentation dans ce parlement, ainsi qu'ont fait les gouvernements des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

M. COCHRANE : Le gouvernement est très occupé avec l'affaire Gamey.

M. SPROULE : Je le suppose, mais il n'en a pas moins fait preuve d'une indifférence coupable qui fait contraste avec l'énergie déployée par le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, qui se sont occupés d'obtenir justice à ce sujet. Et non seulement le gouvernement provincial d'Ontario a négligé de faire son devoir, mais nous avons ici des ministres de la Couronne qui représentent Ontario, et des députés de cette même province qui appuient le gouvernement montrer une indifférence suprême et ne faire aucun effort pour sauvegarder les droits de leur province.

La population d'Ontario a pourtant augmenté pendant ces dernières années ; le gouvernement provincial nous dit que le nouvel Ontario croît en richesse et en population, et malgré cela on nous annonce que la première province de la Confédération va perdre six représentants. Où sont donc les ministres d'Ontario et où sont les députés qui les appuient ? Pourquoi ne protestent-ils pas ? Pourquoi laisse-t-on au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse seuls le soin de soumettre à la cour Suprême la question des droits provinciaux?

Le PREMIER MINISTRE : Ontario agit aussi.

M. SPROULE : C'est la première fois que j'entends dire que l'Ontario ait fait des démarches à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Toutes les provinces du Canada en ont fait.

M. SPROULE : C'est la première fois que nous entendons dire que la province d'Ontario ait fait comme le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, des efforts pour faire définir les droits qu'elle a en vertu du paragraphe 4 de l'article 51 de l'Amérique Britannique du Nord. Mais si la question est soumise à la cour Suprême, je prétends qu'il n'est pas sage de la part du gouvernement d'insister sur l'adoption de ce bill maintenant. Si le parlement actuel ne finit pas abruptement il a encore plusieurs années à vivre, et nous avons alors amplement de temps pour légiférer sur la question. Vu le mécontentement soulevé dans les provinces dont on propose de diminuer la représentation, il me semble qu'il est de la plus haute importance que la question de savoir si la constitution donne le droit de diminuer la représentation des provinces devrait être décidée d'abord, et bien que je ne sois pas avocat, je crois qu'une décision hâtive peut donner suite à des conséquences très sérieuses. Supposons que nous réduisions illégalement la représentation de l'une des provinces, et supposons que la légalité de l'une de nos décisions soit contestée devant le comité judiciare du Conseil privé, et que ce comité décide que le parlement n'est pas proprement constitué, en quel état nous trouverions-nous alors ?

Le DIDECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'aurait aucun effet sur la législation.

M. SPROULE : On me dit que la même situation s'est présentée aux Etats-Unis, et qu'elle semble y avoir eu des effets très importantes sur la législation, et je crains que si un état de choses semblable se produisait ici il pourrait en résulter des litiges très inquiétants. C'est pourquoi je crois qu'il serait sage de retarder l'adoption de ce bill jusqu'à ce que le gouvernement ait obtenu l'opinion de la cour Suprême du Canada, et aussi celle du comté judiciaire du Conseil privé, si c'est possible.

Le ministre de la Justice affirme-t-il qu'il n'existe pas de disposition législative qui nous autorise à porter cette question, de la cour Suprême au Conseil privé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas émis pareil avis. Il faut que la question soit soumise à la cour Suprême ; et alors, le jugement de ce tribunal est définitif, à moins que par voie de pétition spéciale, on n'obtienne qu'il soit interjeté appel de la cour Suprême au comité judiciaire du Conseil privé.

M. SPROULE : J'avais compris qu'il n'est possible d'interjeter appel que lorsqu'on institue des poursuites judiciaires, tandis qu'ici il ne s'agit que de demander l'avis de la cour Suprême. Comme le conseil privé est le plus haut tribunal de l'empire, il faudrait, si la chose se peut, qui soumettre l'affaire, avant de faire tout autre démarche. On obtempérerait ainsi aux vœux des provinces qui vont perdre une partie de leur représentation, sans mécontenter les autres provinces. Outre que cette démarche nous mettrait en mesure d'agir avec plus de sécurité, elle contribuerait, dans une large mesure à faire disparaitre l'agitation se propageant actuellement à l'encontre de ceux qui prétendent qu'il faut enlever six représentants à la province d'Ontario. Pour les raisons ue le viens d'énumérer, et vu qu'il n'y a pas urgence, puisque la législature actuelle est encore loin de sa fin, je crois utile de demander du délai. Je propose donc un amendement :

Que le projet de loi à l'étude ne soit pas adopté en deuxième délibération, mais qu'on remette cette deuxième délibérations jusqu'à ce qu'on ait obtenu une décision judiciaire au sujet du nombre de députés auquel les provinces ont droit respectivement, d'après le recensement de 1901.

Il ne saurait résulter d'inconvénient du délai demandé, puisque nous sommes encore loin de la fin de la législature actuelle, à moins que le gouvernement ne juge utile de recommander à Son Excellence le Gouverneur général de dissoudre les Chambres à une date bien plus rapprochée que nous ne le prévoyons.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire à l'honorable député que le gouvernement ne saurait accepter cet amendement et réflexion faite, notre ami admettra la sagesse de cette attitude. Qu'il n'oublie point que la loi nous oblige à faire adopter un bill relatif au remaniement des comtés, immédiatement après la confection du recensement. Sous notre régime politique, le parlement peut être dissous à tout instant. Il peut, au premier moment, surgir des circonstances qui autorisent le Gouverneur général d'accorder une dissolution, et la loi exige impérieusement qu'il y ait un remaniement des collèges électoraux immédiatement après la confection du recensement ; car, advenant une élection

générale, cette élection doit se faire d'après la représentation à laquelle a droit chaque province. Pour bien mettre en relief la thèse que je soutiens, qu'on me permette de citer encore une fois l'article 51 de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, qui nous impose l'impérieuse obligation de faire adopter une nouvelle loi relativement au remaniement de la représentation. L'article 51 statue :

Dès que le recensement en l'année 1871 sera terminé, ainsi que le recensement de chaque période décennale subséquente, la représentation des quatre provinces devra être remaniée.

Qu'on le remarque bien, la loi ne dit point "pourra" mais "devra".

M. SPROULE : La confection du recensement n'est pas encore terminée.

Le PREMIER MINISTRE : Puisqu'on a constaté le chiffre de la population du pays, nous avons à notre disposition tous les renseignements voulus pour les besoins du remaniement en question. S'il existait quelque doute grave sur la question de savoir si la proposition formulée aujourd'hui même mérite mûre délibération, il serait sans doute plus sage d'user de temporisation. Si nous avons décidé de renvoyer la question à la cour Suprême, ce n'est pas que nous éprouvions quelque doute, mais c'est uniquement par déférence pour les avis exprimés par certaines personnes dans les différentes provinces, et afin de dissiper tous leurs doutes. A notre avis, toutefois, il est préférable d'aborder immédiatement la délibération du projet de loi et que le comité que la Chambre nommera se mette à la besogne sans retard. Nous nous proposons d'obtenir une décision de la cour Suprême à brève échéance. S'il arrivait que cette décision fût contraire à nos prétentions, alors nous pourrions fort bien délibérer la proposition concluant à la temporisation ; mais, en attendant, rien n'empêche que nous ne poursuivions l'étude du projet de loi, pendant que la cour Suprême délibérera sur la question que nous lui avons soumise. S'il arrive que nos vues soient confirmées, rien n'empêche que le projet de loi ne soit voté. D'autre part, si la cour Suprême se rangeait à l'avis exprimé par quelques députés de la gauche, alors cette décision offrirait matière à délibération en temps utile.

A mon avis, tous les arguments formulés cet après-midi contre la mesure projetée ne se prêtent pas aux conclusions qu'on a cherché à en tirer. Tout le monde convient que lorsque le régime de la confédération fut organisé, ce n'était nullement l'intention de ses auteurs de la restreindre aux quatre provinces qui la constituèrent au début, mais on voulait que d'autres provinces fussent plus tard en lieu d'obtenir leur admission dans son sein. Dans la pensée des auteurs de ce régime, il se taillerait de nouvelles provinces dans l'ouest, tandis que dans l'est, il se créérait aussi des provinces qui demanderaient leur admission. On prévoyait que l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que la Colombie Anglaise et le Manitoba feraient partie de la Confédération, et que nous serions également prêts à admettre Terre-Neuve ; bref, que dans le cours des années, d'autres territoires viendraient, à titre de provinces, jouir de la plénitude des droits politiques dans la Confédération canadienne. Puisque telle était l'intention des auteurs de la Confédération, ces hommes que nous honorons tous à juste titre, on ne saurait prétendre que, dans leur pensée, cette loi ne dût s'appliquer qu'aux provinces confédérées au début même, et non à celles qui devaient entrer plus tard dans la Confédération et prendre place dans la famille canadienne. Il n'est pas légitime de supposer qu'on ait porté une loi applicable aux provinces qui ont constitué la confédération à l'origine même de ce régime et une autre loi applicable aux provinces qui y seraient admises plus tard.

Aujourd'hui, le Canada ne compte que sept provinces ; l'année prochaine, il y en aura peut-être huit, et ce nombre s'accroîtra dans le cours de quelques années ; or, le député de Lanark (l'honorable M. Haggart), celui d'Hamilton (M. Barker) et son collègue de Lincoln (M. Lancaster) en conviendront, la même loi doit s'appliquer à toutes ces provinces et il ne saurait y avoir une loi pour quatre provinces et une autre loi pour le reste.

S'il est une pensée qui ait inspiré les auteurs du régime de la confédération c'est que la représentation devait avoir pour base le chiffre de la population du pays. C'est indubitablement le principe qui dominait dans l'esprit populaire à cette époque.

Cette question avait donné lieu à une puissante agitation et à une lutte prolongée au sein des deux provinces. Dans la province du Haut Canada, on n'avait cessé, pendant de longues années, d'agiter l'opinion publique en faveur de la représentation basée sur la population. Dans la province de Québec, bien qu'on ne fût pas hostile à ce principe, on demandait qu'il fut stipulé de sérieuses garanties en faveur de la minorité au sein de la confédération.

La représentation basée sur la population était, sans aucun doute, le système qui prédominait dans la pensée des pères de la confédération, et dans la prévision que d'autres provinces y seraient plus tard admises, il était parfaitement entendu que, lorsqu'elles feraient partie du nouveau régime, elles seraient soumises à la même règle, relativement à la représentation et au remaniement qui se ferait à chaque recensement. Or, qu'entend-on dire aujourd'hui ? Voilà que certains députés prétendent que la règle applicable aux quatres premières provinces confédérées ne saurait s'étendre aux autres provinces. On convient bien qu'il a été statué que la province de Québec est le pivot autour duquel tourne la représentation des au-

tres provinces ; mais, prétend-on, cette disposition législative n'est applicable ni à la province d'Ontario, ni à celles de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

M. SPROULE : Nous prétendons que la clause conditionnelle s'applique à ces dernières provinces.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais prouver tout à l'heure qu'il n'existe pas de clause exceptionnelle. L'honorable député ne songe pas à nier que la province de Québec soit le pivot même autour duquel tourne la représentation.

Quelle est la population actuelle de cette province ? D'un peu moins de deux millions d'âmes. L'honorable député ne révoque pas en doute que l'unité de représentation dans cette province est de 25,367 âmes. Or, l'avis que nous soutenons de ce côté-ci de la Chambre, c'est que ce chiffre de 25,367 âmes est l'unité de représentation qui doit s'appliquer à toutes les provinces ; non seulement à la province de Québec, mais à celles d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie Anglaise et aux autres provinces. Or, si cette règle doit s'appliquer et que ce chiffre de 25,367 âmes soit l'unité de représentation pour la province de Québec, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) prétend-il que cette même règle ne doive pas s'appliquer à la province d'Ontario ? Est-il d'avis qu'il devrait y avoir une autre unité de représentation pour cette province ? Si l'unité de représentation pour la province d'Ontario est la même que celle de Québec, alors la province d'Ontario a droit non pas à quatre-vingt douze députés, mais à quatre-vingt six seulement. L'honorable député, après avoir mûrement étudié cet aspect de la question, soutiendra-t-il que cette unité de représentation ne doit pas s'appliquer d'une manière uniforme dans les deux cas ?

M. SPROULE : Elle ne s'applique pas à toutes les provinces.

Le PREMIER MINISTRE : Elle s'applique à toutes, sans exception.

M. SPROULE : L'Ile du Prince-Edouard fait exception à la règle.

Le PREMIER MINISTRE : Pas le moins du monde ; la même règle s'applique à l'Ile du Prince-Edouard, et en conséquence de l'application de la règle, cette province doit perdre un député.

Que prétendent et le député de Lanark-sud (M. Haggart) et son collègue d'Hamilton (M. Barker) ? S'il faut ajouter foi à leur prétention, l'unité de population pour la province d'Ontario devait être autre que pour celle de Québec, et Ontario aurait droit à quatre-vingt douze représentants, et ainsi, tandis qu'il faudrait 25,367 âmes pour que Québec pût élire un député aux Communes, le chiffre de 23,777 âmes suffirait à Ontario pour confier à un député le même mandat. Est-ce là le système visé, à l'époque de l'établissement du régime fédératif ? Et d'ailleurs, qui oserait prétendre qu'il soit juste d'appliquer pareille règle ? Le pacte consenti, à l'époque de l'inauguration de la confédération, statuait le mode d'admission des autres provinces.

La province du Manitoba est aujourd'hui une de nos provinces-sœurs. D'après la statistique du dernier recensement, la population de cette province a subi un accroissement qui lui donne droit à trois députés de plus. La Colombie Anglaise en gagne un. La représentation de la province de Québec demeure stationnaire. Voilà la seule base sur laquelle il soit possible d'effectuer le remaniement en question. Si le nombre des représentants des provinces de l'ouest augmente et que celui des provinces de l'Est ne subisse pas de diminution proportionnée à leur population, peut-on supposer que la province de Québec, qui est le pivot de tout le système, se soumettrait à pareille situation ? Je ne prétends pas qu'elle refuserait de s'y soumettre, si c'était la loi ; au contraire, elle y acquiescerait indubitablement. Mais enfin, si le système de la représentation basée sur la population doit prévaloir, c'est que la balance doit osciller tantôt d'un côté tantôt de l'autre ; c'est-à-dire que telle province, dont la population n'aura pas marché de pair avec celle de Québec, devra subir une perte, tandis que telle autre province, dont la population aura progressé plus rapidement, enregistrera un gain. On ne saurait donc sérieusement prétendre que notre attitude soit intenable ou peu judicieuse. Voilà pourquoi il nous a paru utile, en pareilles circonstances, de temporiser jusqu'à ce que la loi en question ait été interprétée par voie judiciaire. Nous adoptons ici l'attitude que nous avons prise dans mainte circonstance antérieure, et si nous nous en référons au tribunal de la Cour Suprême, c'est que nous tenons à couper court à tout malentendu. Par déférence pour les provinces qui subissent des pertes, nous avons consenti à laisser évoquer l'affaire devant le tribunal et à y faire vider la question.

J'aurais un mot de réponse à donner au député de l'île du Prince-Edouard (M. Lefurgey) qui m'a adressé un appel pressant, et je regrette de ne pas le voir en ce moment à son fauteuil. En pareille matière, le gouvernement ne saurait user de pouvoirs discrétionnaires ; il n'a pas de liberté d'initiative. Ce n'est ni par caprice ni par fantaisie ni par aucun autre motif semblable que nous présentons ce bill ; c'est pour obéir à l'impérieuse injonction de la loi. Or, si l'honorable député est convaincu que la province dont il est un des députés ici doit conserver, relativement à la représentation au parlement fédéral, la situation qu'elle occupe aujourd'hui, force m'est bien de lui répéter ce que nous avons répondu aux délégués de la province : c'est que nous sommes prêts à les suivre devant les tribunaux; non pas

que la question, à notre avis, souffre doute, mais bien parce qu'ils nourrissent eux-mêmes des doutes, et à titre de bons camarades et concitoyens, nous serions heureux de voir la chose décidée judiciairement. Le 6 mars, j'ai reçu du premier ministre de l'île du Prince-Edouard une lettre dont voici la teneur :

Charlottetown, I.P.-E.,
6 mars 1903.

Cher monsieur,—Il y a déjà quelque temps, lorsque les délégués de notre province, M. D. A. McKinnon, M.P., l'honorable Benjamin Rogers, l'honorable M. Whear, ainsi que le soussigné, se sont rendus auprès du cabinet à Ottawa, au sujet de la question de la représentation de notre province, qu'il s'agit de maintenir dans l'état où elle se trouvait à l'époque de l'établissement de la Confédération, c'est-à-dire, au chiffre de six députés, vous vous rappelez sans doute que, de concert avec MM. Whear, Rogers et McKinnon, je discutai l'affaire avec votre honorable conseil, qui a semblé se ranger à un avis contraire à celui exprimé par moi-même et mes collègues : c'est-à-dire, qu'à l'époque de l'établissement de la confédération, il fut entendu, d'une façon explicite ou implicite que la représentation de cette province serait toujours maintenue au chiffre de six députés, au moins tant que le chiffre de sa population ne serait jamais inférieure à 95,000 âmes, chiffre de notre population à l'époque de notre entrée dans la confédération, et chiffre d'après lequel se calcula celui des six députés qu'on nous accorda.

Les raisons invoquées à cette époque, pour nous accorder six représentants ne reposaient ni sur le chiffre de la population ni sur le système de l'unité de population ; mais bien plutôt, comme la correspondance en fait foi, sur la situation toute particulière de l'île, dont le partage en trois comtés rendait presque impossible ou très difficile la répartition de la province en moins de six collèges électoraux. Voilà, entre autres raisons, l'argument que nous avons toujours invoqué et que nous invoquons encore, quand nous prétendons que nous avons toujours eu droit et avons encore droit à six représentants. Cependant, je le répète, votre honorable conseil s'est rangé à un avis contraire à celui que nous avons exprimé sur ce point.

Les délégués demandèrent alors à votre conseil si, au cas où vous seriez parfaitement convaincus que nous n'avons pas droit à six représentants, vous autoriseriez la province de l'Ile du Prince-Edouard, sous l'empire des dispositions législatives, de porter l'affaire devant la cour Suprême, au besoin, en soumettant à ce tribunal toute la correspondance et tous autres documents qu'on jugerait utile de lui soumettre, afin d'en obtenir une décision touchant la question de savoir si, oui ou non, d'après les termes de l'union, l'Ile du Prince-Edouard avait et a encore droit à six représentants ; et vous vous le rappelez sans doute, vous me fîtes réponse que vous ne vous opposiez nullement à ce qu'on s'en référât à ce tribunal et votre procureur général, M. Fitzpatrick, donna aussi son acquiescement à la chose, sans soulever d'objection.

Or, notre législature se réunissant le 19 du courant, je serais bien aise d'être en mesure de lui présenter quelque document de votre part ou de la part de votre cabinet, à l'appui des faits précités et constatant que vous consentez à ce que la province, au besoin, demande l'avis de la cour Suprême. Je me flatte de l'espoir que vous n'avez aucune objection à nous assurer, par écrit, que votre gouvernement consent à ce que la province de l'Ile du Prince-Edouard fasse cette démarche, si elle le juge utile. Je tiens à ce qu'il soit bien entendu par votre cabinet que cette demande de la part de notre gouvernement, touchant à soumettre l'affaire à la cour Suprême, ne portera préjudice à nul droit que nous pourrions exercer de toute autre manière que nous jugerions utile pour faire valoir le droit en question.

Votre obéissant serviteur,
(Signé) ARTHUR PETERS.

A l'honorable
Sir Wilfrid Laurier,
Ottawa.

Voici ma réponse :

Conseil Privé, Canada,
Ottawa, 10 mars 1903.

Cher monsieur Peters,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 du courant. Au cours de l'entrevue à laquelle vous faites allusion, je déclarai, de l'assentiment de mes collègues alors présents, que nous ne nous opposerions nullement à ce qu'on demandât l'avis de la cour Suprême sur la question que vous avez signalée à notre attention. Je regrette d'avoir à vous informer que l'étude à laquelle nous nous sommes livrés, dans l'intervalle, sur les arguments que vous nous avez présentés, n'ont en rien modifié notre opinion sur la valeur des représentations que vous nous avez faites. Cependant, quant au désir que vous nous avez exprimé, de demander l'avis de la cour Suprême, nous sommes toujours dans les mêmes dispositions, et dès que vous ferez les premières démarches dans ce sens, nous serons heureux de faciliter la procédure.

En même temps, je dois confirmer ce que j'ai déclaré au cours de l'entrevue en question : que la mesure relative au remaniement doit être abordée sans délai.

Croyez moi, bien sincèrement,
(Signé) WILFRID LAURIER.

L'honorable A. Peters,
Charlottetown, I.P.-E.

M. SPROULE : Le premier ministre voudrait-il bien nous faire connaître l'objection soulevée par la province d'Ontario, s'il a les documents sous la main ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est la cour Suprême qui soulèvera cette objection, s'il y a lieu. Je dois, toutefois, faire observer à l'honorable député que je serais fort surpris si la province d'Ontario, représentée qu'elle est par le gouvernement libéral qui préside aujourd'hui à ses affaires, demandait que cette province eût droit à une représentation basée sur une unité de population de 23,000 âmes, lorsque la province de Québec est représentée sur le pied d'une unitée de 25,000 âmes. Ontario, qui a été le champion du système de la représentation basée sur la population, exigera l'application de ce principe, même si la chose devait tourner au propre détriment de la province.

M. SPROULE : Ontario ne soulève pas d'objection.

Le PREMIER MINISTRE : La province d'Ontario a consenti à suivre les autres provinces devant le tribunal ; mais elle n'a pas pris l'initiative de la chose, car, de toutes les provinces, c'est peut-être celle qui possède les notions les plus justes au sujet du régime de la représentation basée sur la population. Au demeurant, l'honorable député (M. Sproule) ne voudrait sans doute pas démordre de sa prétention, dût-elle tourner au détriment des autres provinces de la confédération. Il est de ceux qui se sont jadis opposés au régime de la représentation basée sur la population et il reste fidèle à son passé. Quoi qu'il en soit, tous les députés libéraux et nombre de députés conservateurs qui m'entendent, conviendront que l'unité de représentation doit être uniforme dans toutes les provinces, soit qu'elles subissent quelque perte, soit qu'elles réalisent quelque gain, et c'est là le principe qui doit servir de guide à nos délibérations en ce moment.

M. BORDEN (Halifax) : Au nom du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse, je crois devoir repousser l'insinuation que le premier ministre vient de se permettre à son adresse, et cette protestation, je la fais également au nom du gouvernement libéral du Nouveau-Brunswick, car, si je ne me trompe, il revendique en ce moment le titre de libéral. Au nom de ma propre province, je repousse avec indignation l'odieuse comparaison que le premier ministre a établie entre le gouvernement libéral de cette province et celui de la province d'Ontario. Le très honorable leader de la Chambre semble professer de fort singulières doctrines relativement à cette loi. Il prétend que l'unité de population dans la Nouvelle-Ecosse ou dans la province d'Ontario, suivant les circonstances, serait plus petite, si on appliquait l'article 4.

Eh bien, est-ce que le statut n'est pas explicite à cet égard ? Est-ce que le premier ministre nie que la loi produirait ce même résultat, quand bien même nulle autre province n'eut été admise dans la Confédération ? Et en pareilles circonstances, le prétendu inconvénient qu'il nous signale n'eut-il pas existé, d'après la teneur même du statut ? Supposant que jusqu'aujourd'hui nulle autre province n'eut été admise au sein de la confédération canadienne, et que la population des quatre provinces eût progressé comme elle l'a fait durant ces huit années dernières, alors la situation que le premier ministre déplore se serait produite, d'après la teneur même du statut. Eh bien, quel mal y a-t-il à demander que la constitution soit respectée ? Et si les provinces ont demandé qu'on respectât la constitution, il ne faut pas leur imputer la chose à crime. Pour le coup, il n'y a pas lieu de mettre tant de chaleur dans ce débat, quand ces provinces demandent l'avis du tribunal sur la question de savoir si la constitution leur accorde le droit qu'elles réclament, bien que d'autres provinces aient été admises dans la Confédération. Voilà à quoi se résume leur demande : elles veulent que la cour Suprême décide si la situation que leur assurait la constitution d'une époque antérieure à l'admission des autres provinces, est encore constitutionnelle, aujourd'hui que ces provinces-sœurs font partie de la famille ; et en pareilles circonstances, il n'y a pas lieu de leur imputer la chose à crime, ni de se permettre d'insinuations à leur égard. Pourquoi donc le premier ministre, en débattant la question, ce soir, a-t-il cherché à y mêler toutes ces considérations étrangères au débat ? Car, enfin, il n'y a aucun danger à s'attacher à la constitution. Le premier ministre lui-même a toujours été grand admirateur de la constitution. Donc, puisque nous tenons à respecter cette constitution, il n'y a, pour le coup, aucun danger à courir en demandant aux tribunaux de décider cette question. Je ne sache pas qu'on ait demandé autre chose jusqu'aujourd'hui.

Le premier ministre nous a parlé de l'unité de population. Eh bien, dans l'Ile du Prince-Edouard, en Colombie Anglaise et au Manitoba, à l'époque de leur admission dans la Confédération, l'unité de population n'était nullement semblable à celle en vogue dans les autres provinces. C'est là un fait parfaitement connu du premier ministre et de toute la Chambre. Dans les Territoires du Nord-Ouest, l'unité de population établie par le projet de loi à l'étude diffère de ce qui existe ailleurs. Non pas que je trouve matière à censure dans le projet de loi à cet égard ; car, à mon avis, le chiffre de la représentation accordée au Territoires du Nord-Ouest n'est pas trop élevé. Cependant, l'unité de population y est moins élevée que dans les autres provinces. L'unité de population établie d'après le dernier recensement pour les Territoires du Nord-Ouest serait inférieure au chiffre de 16,000 âmes, tandis que, dans les autres provinces, elle oscille entre 25,000 et 26,000.

Du reste, qu'y a-t-il à gagner en délibérant cette mesure, puisque la question est soumise au tribunal ? A l'heure qu'il est, elle est virtuellement *sub judice*, puisque le ministre de la Justice fait actuellement des démarches, paraît-il, pour soumettre la question à la cour Suprême, et cela en conformité d'une disposition de la loi relative à ce tribunal. Supposons que, dans l'intervalle, la Chambre continue à délimiter les comtés qu'il faut modifier; alors, il arrivera que tout notre labeur aura été en pure perte, si la décision de la cour est contraire à l'avis exprimé par le ministre de la Justice. Je professe le plus grand respect pour l'opinion du ministre de la Justice; et cependant, bien qu'il se soit prononcé carrément sur ce point, il admet franchement qu'il n'est pas infaillible. Nul d'entre nous ne prétend à l'infaillibilité; et il est fort possible que le ministre se trompe. Quant à moi, je n'ai pas une opinion très prononcée sur la question, mais il est facile de voir

que la partie adverse peut faire un très fort plaidoyer. De fait, la thèse soutenue par le ministre même a de singulières conclusions. Ainsi, son argumentation repose presque entièrement sur l'opinion que, d'après la teneur des dispositions de l'article 146, l'admission d'autres provinces dans la confédération a eu pour résultat de modifier les prescriptions de l'article 51. Il a bien voulu admettre que dans l'article 51, le mot "Canada", au début, voulait dire les quatre provinces. Eh bien, dans l'hypothèse que, dans les adresses en vertu desquelles ces provinces furent admises dans le giron de la confédération, il se fut trouvé une prescription portant que leur représentation serait celle que le parlement canadien pourrait plus tard déterminer, voici ce qui découlerait logiquement de l'argumentation du ministre de la Justice ; c'est qu'en vertu des pouvoirs ainsi conférés dans ces adresses au parlement, celui-ci aurait le droit de modifier la représentation d'Ontario et de Québec ainsi que celle des provinces maritimes. A mon avis, ce serait là le résultat logique. Avec toute la déférence due à lopinion du ministre de la Justice, je dois avouer que s'il lui est impossible d'appuyer sa thèse sur des arguments plus probants que cela, il y a vraiment bien lieu de soumettre la question à la cour Suprême. Je le répète, c'est un simple gaspillage de temps que de continuer à délibérer ce bill, tandis que la question est *sub judice*. Le premier ministre pourra donc à bon droit accepter l'amendement du député de Grey et laisser la deuxième délibération du bill en suspens, jusqu'à ce que la cour ait donné sa décision sur cette question, qui a fait l'objet d'un si long débat aujourd'hui même au sein de cette Chambre.

On va aux avis sur l'amendement de M. Sproule.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Johnston (Cardwell),
Ball,	Kaulbach,
Barker,	Kemp,
Bennett,	Lancaster
Blain,	Lavell,
Borden (Halifax),	Lefurgey,
Brock,	McGowan,
Bruce,	McIntosh,
Calvin,	Northrup,
Cargill,	Pringle,
Carscallen,	Reid (Grenville),
Clancy,	Richardson,
Clarke,	Roche (Marquette),
Cochrane,	Sherritt,
Earle,	Sproule,
Haggart,	Taylor,
Halliday,	Vrooman,
Henderson,	Wilson.—36.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Lemieux,
Bazinet,	Logan,
Bernier,	Macdonald,
Bickerdike,	Mackie,
Bourassa,	MacLaren (Huntingdon),
Brown,	Macpherson,
Calvert,	McCarthy,
Campbell,	McCreary,
Carroll,	McEwen,
Champagne,	McLennan,
Christie,	Marcil (Bagot),
Copp,	Marcil (Bonaventure),
Costigan,	Martineau,
Cowan,	Matheson,
Davis,	Mayrand,
Delisle,	Meigs,
Demers (Lévis),	Monet,
Demers (Saint-Jean),	Morrison,
Dugas,	Mulock (sir William),
Erb,	Oliver,
Fielding,	Paterson,
Fitzpatrick,	Power,
Galliher,	Préfontaine,
Gauvreau,	Proulx,
Geoffrion,	Puttee,
Gibson,	Ross (Ontario),
Gould,	Rousseau,
Harty,	Schell,
Harwood,	Smith (Vancouver),
Heyd,	Stephens,
Holmes,	Sutherland (Essex),
Lang,	Tobin,
Laurier (sir Wilfrid),	Tucker,
Laurier (L'Assomption),	Turcot,
Lavergne,	Turgeon,
Law,	Wright.—72.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Opposition.
Thompson (Haldimand),	Ingram,
Cartwright,	Tupper,
Hyman,	Gilmour,
Dyment,	McCormick,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Emmerson,	Fowler,
Parmelee,	Hale,
Borden (sir F. W.),	Rosamond,
Fraser,	Bell,
Charlton,	Tisdale,
Guthrie,	Porter,
Blair,	Hughes (Victoria),
McColl,	Ward,
Beith,	Avery,
Douglas,	Boyd,
Ethier,	Culbert,
Farquharson,	Broder,
Fisher,	Ganong,
Fortier,	Gourley,
Gallery,	Hackett,
German,	Kendry,
Grant,	Kidd,
Hughes (I.P.-E.),	LaRivière,
Johnston (Cap-Breton),	Morin,
Kendall,	Maclaren (Perth),
Lewis,	Léonard,
MacKinnon,	Maclean,
McCool,	Robinson (Northumberland),
McGugan,	Clare,
McIsaac,	Pope,
Ross (Victoria),	Osler,
Ross (Yukon),	Lennox,
Russell,	Smith (Wentworth),
Scott,	Robinson (Elgin),
Sifton,	Monk,
Stewart,	Birkett,
Sutherland (l'hon. J.),	Roddick,
Talbot,	Thompson (Grey),
Tarte,	Seagram,
Tolmie,	Tolton,
Wade,	Wilmott,
Bureau,	Casgrain,

L'amendement de M. Sproule est rejeté; la motion est adoptée et le bill est voté en deuxième délibération.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Fitzpatrick, Sutherland (Oxford), Hyman, Davis, Borden (Halifax), Haggart et Monk, avec instructions de dresser les tableaux devant contenir et définir les différentes divisions électorales ayant droit d'élire des députés au parlement fédéral.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, pour les raisons que j'ai déjà alléguées et qu'il est inutile de répéter, je suis d'avis que, si le tribunal projeté doit participer de la nature d'une conférence, comme on l'a définie, il devrait se composer d'un nombre égal de députés de chaque côté de la Chambre. En présentant ce bill, le premier ministre a posé en principe qu'il s'agit d'une conférence, si je ne me trompe, bien qu'il se soit servi aussi du mot "comité", cette conférence ayant pour but d'établir une entente. Un comité du genre de celui proposé n'est qu'un comité ordinaire, représentant, dans toute la mesure possible, la force numérique de chaque côté de la Chambre ; et par conséquent, il ne saurait participer de la nature d'une conférence, mais bien plutôt de celle d'un comité représentant les opinions de la majorité de la Chambre. Sans vouloir retomber dans les redites, qu'il me suffise donc de rappeler au premier ministre que s'il tient à ce que ce soit une conférence, les deux côtés de la Chambre devraient y figurer à nombre égal.

J'ai un dernier avis à émettre au sujet de cette motion ; c'est que le comité soit autorisé à examiner les témoins sous la foi du serment et à faire quérir personnes et documents. J'ai déjà conféré de la chose privément avec mon très honorable ami et il estime inutile, pour le moment, de stipuler pareille chose. Je me réserve le droit de faire une motion à cet égard, au besoin. Si je mentionne le fait, c'est qu'on pourrait autrement prendre mon silence à cet égard pour un aveu de ma part, que la motion dans sa teneur actuelle suffit pleinement à toute éventualité qui pourrait se présenter.

La motion est adoptée.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à onze heures et quinze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 15 avril 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 99)concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central.—M. McCreary.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Banque du Canada.—M. Calvert.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de prêt de London, en Canada.—M. McGugan par M. Calvert.

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim.—M. Cowan.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de fidéicommis la Royale.—M. Casgrain, par M. Taylor.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Saut-Sainte-Marie.—M. Dyment, par M. Calvert.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks à wagons dite Standard.—M. Lavergne.

LOI RELATIVE A L'EMPLOI DES AUBAINS—AMENDEMENT.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je présente un bill (n° 106) pour modifier l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, chapitre 11 des statuts de 1897.

Je crois que la pratique suivie en Angleterre de faire connaître les dispositions d'une proposition de loi lorsqu'elle est soumise à la Chambre pour la première fois a du bon. Aussi je saisis l'occasion qui se présente d'expliquer brièvement le présent bill. L'Acte, chapitre 11 des statuts de 1897, décrète qu'il est permis de faire venir au Canada des ouvriers d'élite pour travailler dans une industrie nouvelle non encore établie au Canada. Le bill que je présente a pour objet de faire disparaître ces mots "dans une industrie nouvelle non encore établie au Canada", afin de permettre l'importation d'ouvriers d'élite pour travailler dans des industries déjà établies. Les industriels ont constaté que la loi actuelle leur causait un grave préjudice ; et je ne comprends pas qu'il y ait eu lieu de permettre d'importer des ouvriers d'élite pour travailler dans une industrie nouvelle et de le défendre lorsqu'il s'agit d'une industrie déjà établie au Canada et qu'on ne peut pas engager de tels ouvriers au pays.

Or, je le répète, les fabricants considèrent que l'application de la loi actuelle leur est fortement préjudiciable. Inutile de s'arrêter à démontrer combien il est important d'assurer le succès de nos entreprises manufacturières et de leur fournir tous les avantages et tous les moyens de s'établir sur une base solide. Si nous tenons à développer nos industries canadiennes, il serait peu sage selon moi, d'en entraver le progrès par une restriction semblable, de nature à les priver absolument des ouvriers d'élite nécessaires à la réussite de leur exploitation. Si nous désirons attirer au pays les entreprises industrielles de nos voisins—ce que nous faisons et ce que nous ferons encore

sur une plus grande échelle si notre tarif est remanié de façon à accorder plus de protection—il faudra nécessairement que les industriels américains puissent faire venir au Canada des ouvriers d'élite, et je ne saurais comprendre pourquoi, dans les circonstances présentes, nous entravons de cette manière nos entreprises manufacturières. Certes, nous devons chercher à développer les ressources du Canada, à augmenter sa richesse, à favoriser toutes les branches du commerce canadien et les exploitation industrielles principalement. Puisque nous voulons attirer les immigrants vers nos bords, accroître la population du pays et exploiter ses ressources, il me semble qu'il est illogique d'imposer cette restriction, d'interdire l'entrée au pays à une certaine classe d'immigrants, la plus désirable, en réalité. Le présent bill a pour objet de rayer cette disposition des statuts de 1897 et il stipule que les fabricants et toutes les industries établies au Canada auront le droit d'importer des ouvriers d'élite, lorsqu'il ne s'en trouvera pas au pays.

M. CLARKE : Qui sera juge en la matière ?

M. CHARLTON : Le statut décrète à quelles conditions on pourra faire venir ces ouvriers. Il me semble que nos unions ouvrières qui ont fait incorporer cette disposition dans la loi ont agi à l'encontre de leur propre intérêt, qu'elles ont suivi une ligne de conduite qui entravera le progrès de nos industries nationales et qui leur sera indirectement préjudiciable à eux-mêmes. Etant fabricant moi-même et au dire d'autres industriels dont je connais les affaires, je sais que cette disposition entrave leurs opérations sans, selon moi, favoriser l'intérêt public. J'ignore pourquoi nous interdirions l'entrée du Canada à une classe d'immigrants recommandables, intelligents et habiles qui désirent venir s'établir ici et contribuer au progrès de nos industries manufacturières. Voilà, en résumé, les raisons qui m'ont porté à présenter le présent bill qui, je puis le déclarer, sera approuvé par tous les industriels de la confédération.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

INTERPELLATIONS.

AUTONOMIE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. BOYD (par M. Taylor) :

Le gouvernement se propose-t-il de présenter au cours de la session actuelle un projet de loi accordant l'autonomie aux Territoires du Nord-Ouest ? Dans la négative, pourquoi ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : La question est à l'étude.

SENATEURS DU MANITOBA ET DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. BOYD (par M. Taylor) :

Le gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter le nombre des sénateurs dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest proportionnellement à l'augmentation de la représentation dans la Chambre des communes ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette question est aussi à l'étude.

MONOPOLE DU TABAC.

M. MONK :

1. Le commissaire chargé de faire une enquête sur la question du monopole ou du syndicat du tabac a-t-il adressé un rapport au gouvernement ?
2. Quand ce rapport sera-t-il soumis à la Chambre ?

Le SOLICITEUR GENERAL (Honorable H. G. Carroll) : Le commissaire a présenté un rapport que je dépose à l'instant sur le bureau de la Chambre.

LA CHAMBRE DE COMMERCE CANADIENNE A PARIS.

M. MONK :

1. La nouvelle chambre de commerce canadienne à Paris a-t-elle été autorisée par le gouvernement canadien ou est-elle sous sa protection ?
2. Y a-t-il quelque correspondance au sujet de l'établissement de cette chambre avec le gouvernement ?
3. Le gouvernement a-t-il contribué quelque chose à l'établissement de cette chambre ?
4. Le gouvernement connaît-il officiellement l'organisation de cette chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : La nouvelle chambre de commerce canadienne qu'on dit avoir été établie à Paris n'a pas été autorisée par le gouvernement canadien et elle n'est pas sous la protection de celui-ci. Il n'y a pas de correspondance concernant la création d'une telle chambre de commerce et le gouvernement n'a rien contribué à l'établissement de cette dernière. Le gouvernement ne connaît rien officiellement concernant cette chambre de commerce.

MAITRE DE POSTE DE LIME-ROCK, N.-E.

M. BELL (par M. Taylor):

1. Quel salaire reçoit le maître de poste de Lime-Rock, comté de Pictou, N.-E.?
2. Son salaire a-t-il été augmenté récemment ?
3. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir W. Mulock) :
1. $12.
2 et 3. Non.

GAGES DES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

M. KENDALL (par M. Calvert):

Quelle augmentation de gages a été accordée aux équipes de section sur l'Intercolonial depuis la dernière session su parlement ?

2. Quelles autres augmentations ont été accordées aux mêmes ouvriers au cours des derniers six ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : En juillet 1902 et depuis la dernière session du parlement, les gages des chefs d'équipe ont été portés de $1.65 à $1.75 par jour et ceux des hommes de $1.20 à $1.30 par jour.

En janvier 1900, les gages des chefs d'équipe avaient été augmentés de $1.60 à $1.65 et ceux des hommes de $1.15 à $1.20 par jour. J'ajouterai que l'augmentation accordée l'an dernier l'a été après la fin de la dernière session.

NAVIGATION SUR LA RIVIERE ASSINIBOINE ET LA RIVIERE ROUGE.

M. BOYD (par M. Taylor) :

Le ministre des Travaux publics a-t-il reçu la communication suivante de la chambre de commerce de Winnipeg ?

Winnipeg, 18 mars 1903.

Au président et au conseil
de la chambre de commerce de
Winnipeg.

Le comité que vous avez nommé pour s'assurer si la rivière Assiniboine est un cours d'eau navigable, a l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :—

1. Que tous les ponts actuels sur les rivières Rouge et Assiniboine à l'est de Portage-la-Prairie ont été construits sur le modèle des ponts tournants.

2. Que la population établie sur les rives de l'Assiniboine est devenue assez dense pour alimenter le trafic fluvial.

3. Que l'achèvement des écluses et du barrage de Saint-André, donne lieu de croire que le trafic fluvial sera plus considérable.

4. Que le coût supplémentaire pour une travée tournante est considérable.

5. En conséquence, votre comité recommande que la chambre de commerce emploie tous les moyens possibles pour conserver aux rivières Rouges et Assiniboine leur caractère de cours d'eau navigable et que des représentations dans ce sens soient faites au ministre des Travaux publics.

Le tout respectueusement soumis.

ANDREW STRONG,
Président.

2. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de faire les améliorations qui seront nécessaires pour rendre navigable ladite rivière Assiniboine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Oui, le 7 avril courant.

2. La question sera soigneusement examinée.

Sir WILLIAM MULOCK.

QUAI DE BLIND-RIVER.

M. BIRKETT :

1. Quels sont les noms des soumissionnaires pour la construction du quai de Blind-River ?

2. Quel est le montant mentionné dans chaque soumission ?

3. Quels sont les noms des personnes à qui l'entreprise a été adjugée et quel est le montant stipulé ?

4. Des modifications ont-elles été faites dans les plans ou devis desdits travaux après la demande de soumissions ou depuis l'adjudication de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 1. MM. Robert Grant; Moodie et McDermid; David Porter; Green et Mackinnon; David Conroy; W. X. Lewis; F. J. Sullivan ; F. E. Fortin.

2. Robert Grant	$ 9,310 73
Moodie et McDermid	9,375 00
David Porter	10,900 00
Green et Mackinnon	10,995 00
David Conroy	11,000 00
W. H. Lewis	11,848 00
F. J. Sullivan	12,300 00
F. E. Fortin	14,975 00

3. (a) Robert Grant: (b) $9,310.73.

4. Non.

LE CANAL D'OTTAWA ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. THOMAS MURRAY (Pontiac) : Je demande le dépôt d'une

Copie de tout rapport d'ingénieurs, plans, devis, estimations et correspondance au sujet des explorations faites à la rivière aux Français et au lac Nipissingue.

Si la Chambre y consent, j'ajouterai ce qui suit à ma motion :

Aussi d'une copie de tous les rapports et levées hydrographiques récents concernant les rivières des Outaouais et de la Culbute.

En soumettant maintenant cette motion à la députation, mon but est d'obtenir, si c'est possible, que le gouvernement nous laisse entrevoir ce qu'il se propose de faire et de tâter les représentants du peuple au sujet de cette importante question.

Inutile de rappeler les opinions autrefois exprimées par ses hommes marquants, par les chefs de ministères en ce pays. Feu sir John A. Macdonald, par exemple, au début de sa carrière politique, parlant de ce canal, faisait la déclaration suivante que cite dans son rapport M. Marcus Smith, l'un des ingénieurs :

Le canal de navigation de la rivière des Outaouais et le chemin de fer du Pacifique doivent être construits et pas une voix ne s'élèvera pour protester contre ces colossales entreprises nationales qui relieraient les états et les colonies de l'ouest au littoral.

Pas une voix, dit-il, ne s'élancera pour protester contre ce gigantesque projet qui contribuera plus que tout autre au progrès du Canada. Nous connaissons également l'opinion de l'honorable Alex. Mackenzie qui disait.

Je suis convaincu que, de toutes les routes du continent, la vallée de la rivière des Outaouais offre les plus grandes facilités pour le transport des produits du Nord-Ouest vers l'océan Atlantique.

Je ne crains pas d'être contredit par les membres de la députation en déclarant que le parlement a été à mainte reprise saisi de cette question. Elle fut mise sur le tapis par sir James Grant, lorsqu'il représentait la ville d'Ottawa dans la Chambre des Communes, par l'honorable Peter White, alors représentant de Renfrew-nord, par l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qu'il me fait plaisir de voir en face de moi dans cette enceinte. Je crois qu'il est aujourd'hui aussi zelé partisan de ce projet qu'il l'était alors. La question fut aussi agitée par le représentant actuel d'Ottawa (M. Belcourt), par M. Poupore et d'autres. On a beaucoup parlé du projet; il est maintenant temps d'agir. Les ingénieurs, les uns après les autres, ont présenté des rapports. Le premier de ceux-ci fut préparé en 1858, à l'époque où feu M. Walter Shanly se prononça sur le creusement du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne. Il croyait alors qu'une profondeur d'eau de dix ou douze pieds suffirait ; de nouvelles explorations et les progrès du pays ont prouvé qu'il faudra que les eaux aient une profondeur de vingt pieds. M. Shanly fit une exploration et présenta un rapport des plus favorables. Pour un canal de la profondeur donnée il estima que le coût approximatif des travaux ne serait que d'environ $24,000,000. D'autres ingénieurs, MM. Clarke, Macleod et Marcus Smith ont présenté des rapports concernant ce même projet. Je crois que M. Marcus Smith a fait le lever hydrographique le plus récent de tout le parcours du canal. Il estime que ce dernier coûtera $80,000,000. On pourra prétendre que c'est là une forte dépense pour notre pays ; cependant, si l'on tient compte des grands avantages à retirer de l'entreprise et de l'utilité de celle-ci, on admettra que $80,000,000 ne sont qu'une goutte d'eau dans une rivière. Cette voie navigable qu'offre la nature est censée la route la plus directe que puisse offrir aucune nappe d'eau connue dans tout l'univers.

Le coût de l'entreprise n'est pas excessif si l'on considère que cette voie est la plus courte, la plus facile à construire et la plus propre à développer nos ressources et à faciliter l'exportation des gites de minérais encore intacts que possède notre pays. Avant la construction du Pacifique canadien, je l'avoue à regret, bien peu de personnes se rendaient compte des avantages qu'offrent les régions que cette voie ferrée dessert. Lorsqu'en 1869, les électeur de Renfrew-nord m'envoyèrent, encore jeune, les représenter à la législature d'Ontario, je rencontrai plusieurs habitants de l'ouest de cette province qui ne connaissaient rien de la vallée de la rivière des Outaouais. Quelle sorte de pays est-ce, demandaient-ils ? Quels sont ceux qui l'habitent ? Seulement quelques sauvages et sauvagesses et une poignée de bûcherons. Voilà ce qu'on pensait à cette époque et je dois dire, bien qu'à regret, que même aujourd'hui plusiers membres de cette Chambre ne connaissent guère la vallée de la rivière de l'Outaouais. Le représentant de la division Sainte-Marie, de Montréal, (l'honorable M. Tarte) a été émerveillé de voir la richesse de cette région lorsqu'il la visita. Je l'ai accompagnie jusqu'à Arnprior et il m'a dit : nous ne connaissons pas nos biens; nous ne nous rendons pas compte des merveilles de la rivière des Outaouais ni de la valeur des chutes d'eau qui se rencontrent sur tout son parcours. On estime à 750,000 chevaux-vapeur la puissance hydraulique de cette seule voie navigable.

Cela signifie un montant de $7,500,000, si l'on calcule que chaque cheval-vapeur représente une valeur d'au moins $10. Capitalisez ce montant à 3 pour 100 d'intérêt et vous obtenez $250,000,000. L'accomplissement de cette colossale entreprise attirerait au pays des milliers de personnes. On calcule qu'il faudra cinq ans pour creuser le canal et, au lieu des centaines et des milliers d'immigrants qui viennent s'établir dans les Territoires du Nord-Ouest, il en viendrait quatre fois plus. Nous pourrons difficilement construire des édifices assez vastes pour les loger. Nos immenses territoires de l'ouest peuvent nourrir cinquante ou soixante millions d'habitants. Je ne suis plus jeune, mais, si nous creusons ce canal, j'espère que, moi et ceux qui m'écoutent, nous vivrons jusqu'au jour rapproché où nous verrons un flot d'immigrants se précipiter sur nos bords, quand aujourd'hui à peine une poignée de colons, pour ainsi dire, viennent en ce pays qui peut en nourrir quatre-vingts à cent millions. Le moyen de les attirer au Canada c'est de fournir ces moyens de transport que je signale maintenant à l'attention de la Chambre. Je suis en faveur des voies ferrées ; j'approuve la construction de ce chemin de fer transcontinental ; je vois d'un bon œil le projet de doter les provinces isolées de moyens de communication et les Territoires du Nord-Ouest de facilités de transport.

Je lisais il y a quelque temps qu'une députation de cultivateurs s'était rendue auprès du gouvernement pour protester contre de nouvelles subventions aux voies ferrées. Je ne crains pas de dire que ces personnes venaient d'une partie du pays suffisamment desservie par des voies ferrées. Il faut envisager cette question au point de vue de l'intérêt public et ne pas tenir compte de considérations mesquines. Bien qu'habitant moi-même dans cette vallée de la rivière des Outaouais, je n'ai compris que dernièrement combien cette grande entreprise était nécessaire, en ayant été empêché auparavant par les soucis des affaires. Je n'ai examiné cette question que dans ces derniers temps, mais j'ai scruté les rapports des ingénieurs et j'ai fait des recherches approfondies. Je

dois dire que nous avons un rapport du Sénat qui ne m'inspire pas une grande confiance mais à qui je dois tenir compte de ce qu'il a fait. Le Sénat a approfondi la question, il a consulté des hommes d'une grande compétence, entre autres, un sieur Thompson, ingénieur éminent, de Duluth. Ce dernier n'a pas tari d'éloges.

Inutile de faire observer à la députation ce que font de nos jours les Américains. Tout dernièrement, ils consacraient $100,000,000 à l'amélioration des canaux afin de favoriser le commerce et d'augmenter le trafic canadien qui passe par ces canaux. Permettrons-nous qu'on continue ainsi à détourner notre commerce ? Il nous faut nous remuer si nous désirons développer notre commerce. M. Thompson a déclaré devant le Sénat que le transport des marchandises par cette route coûterait un dollar par tonne comparativement à $27 par voie ferrée. On comprendra aisément quel avantage le peuple canadien retirerait du creusement de cette voie navigable. Je ne veux pas m'étendre sur ce sujet. Selon moi, cela n'est pas nécessaire. J'espère que les membres de cette Chambre prendront part au présent débat. Mon unique désir c'est de signaler au gouvernement et au pays la nécessité de mener à bonne fin cette entreprise.

Je déclare que le Canada a assez de ressources pour réaliser ce projet et que cette entreprise est vraiment nécessaire pour le pays entier, et j'ajoute que nous ne saurions apporter trop d'empressement à commencer les travaux et à les mener à bonne fin, lorsqu'ils seront commencés. Des levers hydrographiques coûteux ont été faits aux dépens du Canada, le gouvernement du jour a fait explorer la rivière aux Français, et je demande le dépôt des rapports qui ont été faits aussi bien que les calculs concernant le coût probable de l'entreprise. L'amélioration de la rivière aux Français a du bon en elle-même, mais ce que je demande c'est que tout le projet soit réalisé. Je crois que l'ancien ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a fait faire un lever hydrographique de la rivière aux Français dans ce dessein et il avait promis de faire connaître au parlement quel serait le coût probable de l'entreprise.

C'était agir en homme d'affaires. Je rends ce témoignage à l'honorable M. Tarte ; il traitait généralement en homme d'affaires une question d'affaires. J'ai pleine confiance que le premier ministre et ses collègues actuels seront à la hauteur de la situation. C'est avec plaisir que j'ai fait partie d'une députation des citoyens de North Bay, de Port-Arthur et des environs qui se sont rendus auprès du gouvernement pour appuyer ce projet et je suis content de pouvoir dire que la réponse du gouvernement a été satisfaisante. J'espère que le ministère a décidé qu'il est nécessaire de résoudre d'une manière pratique cet important problème. Le pays a fait des dépenses considérables pour faire dresser des rapports et des levers hydrographiques par des ingénieurs. Ces travaux préliminaires devaient avoir un but. Ils n'ont pas été exécutés en pure perte et, puisqu'il en est ainsi, le gouvernement est tenu de réaliser ce projet sans tarder, pourvu que les rapports constatent qu'il est praticable. Or, je crois que ces rapports justifieront pleinement le gouvernement de tenter l'entreprise. De fait il n'y a presque pas de canalisation à faire dans la rivière aux Français et il n'y en a pas plus de trente milles sur tout le parcours, de sorte qu'au point de vue du génie civil l'entreprise offre peu de difficultés. En présence des avantages que le pays entier en retirera, y a-t-il dans cette enceinte un seul député qui s'opposera au creusement de cette grande voie navigable ? J'espère que non. J'espère que la Chambre sera unanime à dire qu'il faut commencer l'entreprise et la commencer sans retard. Je déclare que nul autre projet ne contribuerait autant à enrichir le Nord-Ouest, à favoriser son développement et à accroître sa population. Il jettera sur le Canada un éclat inconnu jusqu'ici. Le pays a besoin du canal de la baie Georgienne pour des fins militaires et commerciales et à tous les points de vue. Ce projet est praticable et je prie les membres de la Chambre d'insister auprès du gouvernement pour que celui-ci le réalise. Je pourrais fournir de plus amples détails, mais ils sont connus et ce serait une perte inutile de temps que de les donner.

En terminant, j'espère, je le répète, que chaque membre de la députation accueillera favorablement ma motion et que celle-ci sera adoptée d'emblée par la Chambre entière.

Le PREMIER MINISTRE : Le sujet dont mon honorable ami, le représentant de Pontiac (M. Murray), a saisi la Chambre n'est pas précisément nouveau. Nous l'avons débattu à mainte reprise pendant les dernières années, et je ne trouve rien à ajouter aux déclarations que le gouvernement a faites précédemment. Mon honorable ami (M. Murray) sait que le parlement a accordé à une compagnie le droit de canaliser la rivière des Outaouais et la rivière des Français depuis la baie Georgienne jusqu'aux eaux du Saint-Laurent. Je puis dire, il me semble, qu'on n'a jamais cru que cette compagnie serait en état de mener à bonne fin une entreprise aussi gigantesque, sans aucune aide.

J'apprendrai à l'honorable député que la compagnie constituée en dernier lieu a une fois ou deux entamé des négociations avec le gouvernement afin d'obtenir de l'aide pour lui permettre de mener à bonne fin le projet dont le parlement lui a permis d'entreprendre la réalisation, mais que les propositions faites n'étaient pas acceptables. Le gouvernement n'a pas cru devoir demander au parlement d'accorder l'aide que la compagnie sollicitait. Lorsque les documents auront été déposés, l'honorable député (M. Murray)

verra quelle espèce d'aide on demandait à tout le pays et il admettra, je crois, que la proposition était telle que le gouvernement a eu raison de prendre la décision qu'il a prise. Quant à moi, il me semble que le public approuverait une dépense modérée—une subvention raisonnable en argent—afin d'obtenir un autre moyen de communication entre l'est et l'ouest. La rivière des Outaouais est vraiment la route que la nature a tracée de l'est à l'ouest. C'est celle que suivaient les anciens voyageurs aux premiers temps de la colonie. Quand le Nord-ouest ne livrait que des fourrures, c'est le chemin que suivaient les trafiquants lorsqu'ils apportaient les produits de l'ouest vers les plages de l'est. Ce trafic n'existe plus ; le Nord-ouest s'est peuplé et des quantités immenses de denrées partent de cette fertile contrée dont les produits augmentent sans cesse. Personne n'ignore que de nouvelles routes ont été tracées ; néanmons chacun sait que la canalisation de la rivière des Outaouais offrirait les moyens de transport les plus commodes et les moins coûteux. Lorsqu'une compagnie sera prête à entrer en pourparlers avec le gouvernement afin d'obtenir ce que j'appellerai une aide raisonnable, le gouvernement, de son côté, sera prêt à accueillir favorablement cette demande et à conseiller au parlement d'accorder une aide modérée. Cependant, si mon honorable ami espère que l'Etat entreprendra cette tâche colossale, je ne voudrais pas dire que le gouvernement consentira à opiner dans le même sens. Je ne crois pas qu'à l'heure actuelle le pays soit d'avis que le gouvernement demande au parlement de se lancer à ses frais dans cette entreprise. Je suis plutôt porté à croire que le public est en faveur de laisser cette tâche à l'initiative privée. Lorsque j'avais pour collègue dans l'administration des affaires publiques le député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), celui-ci caressait plutôt l'espoir de voir l'Etat entreprendre la canalisation de la rivière aux Français depuis la baie Georgienne jusqu'au lac Nipissingue. Sans engager personne, je puis dire que ce projet s'impose plutôt à l'attention et mérite davantage d'être bien accueilli. Il y a de grands éloges à en faire. Pourtant, je ne voudrais pas dire que le gouvernement est prêt à le réaliser dans le moment. Le conseil n'a pas encore étudié cette question, et je n'exprime pas d'autre opinion que la mienne, et je le fais avec beaucoup de circonspection. Toutefois, il me semble qu'il y a beaucoup à dire en faveur du projet caressé par mon ancien collègue (l'honorable M. Tarte) qui voulait que le gouvernement entreprît lui-même la canalisation de la rivière aux Français depuis la baie Georgienne jusqu'au lac Nipissingue. Si ce projet était réalisé nous aurions un nouveau débouché sur les grands lacs et nous aurions avancé la solution du problème des moyens de transport des productions du Nord-Ouest vers le littoral. Présentement, je ne voudrais pas m'aventurer plus loin.

Le gouvernement déposera volontiers tous les documents mentionnés par mon honorable ami (M. Murray).

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : J'allais prendre la parole quand le premier ministre m'a devancé. Maintenant, que la Chambre est saisie de cette question, le gouvernement désire sans doute que les députés fassent connaître leur sentiment. ceux du moins qui ont une opinion arrêtée sur le sujet. L'honorable leader de la Chambre ayant déclaré qu'une compagnie a été constituée et que les demandes de cette dernière n'ont pu être agréées par le gouvernement, cela me confirme dans l'opinion que j'ai toujours entretenue, à savoir, que si le canal de la baie Georgienne doit être creusé, il pourra difficilement l'être par une compagnie. L'Etat de New-York, nous ne l'ignorons pas, vient de voter $100,000,000 afin d'agrandir le canal Erié. Ces travaux, sont entrepris par la nation. Ils sont exécutés afin de diminuer les frais de transport et d'attirer le commerce de l'ouest vers le grand port maritime de New-York. Une compagnie avait entrepris de creuser le canal de Panama; cette compagnie a fait banqueroute et le gouvernement américain construit maintenant ce canal. Le creusement du canal de la baie Georgienne est une entreprise d'une telle importance qu'il n'y a guère lieu d'espérer qu'une compagnie la mènera à bonne fin, et il vaut mieux se demander s'il y a des raisons qui justifieraient le gouvernement d'entreprendre ces travaux. Cette question des moyens de transport présente des problèmes très sérieux. On recule comme épouvanté en pensant aux sommes d'argent qu'il faudra dépenser dans un avenir rapproché pour coloniser et développer le Nord-Ouest dont la population et les productions s'accroîtront rapidement et, pour nous tenir à la hauteur de ces progrès, il nous faut fournir des moyens de transport en conséquence.

Je n'ai jamais vu d'un bon œil la construction d'un canal jusqu'au lac Nipissingue, si ce canal ne doit pas faire partie d'un système de canaux donnant accès à la baie Georgienne. Je ne comprends pas qu'il soit utile de créer un port sur le lac Nipissingue. Certes, le Pacifique-canadien, en profiterait; mais, quant au projet en lui-même, je ne vois pas de quel avantage il serait pour le pays, tout en admettant son utilité en tant qu'il fasse partie du canal de la baie Georgienne.

Nous pouvons difficilement nous rendre compte des moyens de transport qu'il faudra au Nord-Ouest à l'avenir.

Nos voisins des Etats-Unis se rendent parfaitement compte du développement réservé au commerce de cette vaste région, et l'agrandissement du canal Erié est la preuve qu'ils se proposent de nous concurrencer sur ce terrain, dans des conditions plus favorables au succès que celles qui existent actuellement. On se propose d'en faire un

canal de 12 pieds de profondeur, pour le service des barges. Un des experts les plus autorisés en fait de construction de canaux est le major Simons, qui est préposé aux travaux de construction à Buffalo; or, dans un rapport fort circonstancié qu'il a dressé il y a un an ou deux, ce monsieur affirme qu'un canal de barges se reliant avec la rivière Hudson, et navigable pour des vaisseaux de 1,000 tonneaux de port, serait plus économique qu'un canal pour vaisseaux tirant 21 pieds d'eau. Il déclare qu'un vaisseau capable de naviguer sur les grands lacs, lorsqu'il entre dans le canal, doit réduire d'un cinquième la vitesse de sa marche sur les grands lacs, tout en conservant son équipage au complet. Au moyen d'un tableau soigneusement préparé, il prouve qu'un canal de barges, répondrait mieux et plus économiquement aux besoins du transport, des lacs à New-York, tandis que le transbordement du grain, des vaisseaux à bord des barges, est de nature à lui faire accomplir le trajet en meilleur état.

En raison de l'attitude prise par le major Simons, et en présence du fait que l'état de New-York, après avoir attentivement étudié la chose pendant plusieurs années, a adopté son projet et doit construire un canal de barges, si toutefois le referendum sur cette question donne un résultat favorable, il nous incombe de peser mûrement les raisons qui ont provoqué l'adoption de ce projet. Si nous construisons un canal de 12 à 14 pieds d'eau, du lac Huron au fleuve Saint-Laurent, alors le grain de l'ouest s'expédierait à l'embouchure de la rivière des Français; et de ce point, il serait transporté par des barges jusqu'à Montréal ou à Québec, puis, de là, emmagasiné dans les élévateurs pour être mis à bord des vaisseaux océaniques. Si les motifs qui ont provoqué la détermination de construire un canal de barges dans l'Etat de New-York sont bien fondés, ces mêmes raisons s'appliqueront à la construction d'un canal par la vallée de l'Ottawa. Voilà des questions qui veulent être mûrement étudiées; car, en effet, nous sommes en présence d'un problème de la plus haute importance, auquel se rattachent les intérêts de la vaste région de l'ouest, cœur même et centre de la puissance du Canada. Il convient de se dépouiller de tout esprit de parti et de n'envisager la chose qu'au point de vue des affaires.

Il est une question qui a fortement influé sur l'agrandissement projeté du canal Erié : c'est celle de la concurrence et de la réglementation des prix de transport. Si on construit le canal de l'Erié, ce n'est pas que les chemins de fer soient impuissants à transporter les produits de l'Ouest, mais c'est dans le but de réglementer les prix de transport et afin d'empêcher toute coalition tendant à imposer aux producteurs des taux exorbitants. Les mêmes raisons s'appliqueraient à la construction du canal de la rivière Ottawa, dont le trafic aurait sa source dans les eaux des grands lacs, et viendrait de Duluth, de Chicago, de Fort-William, des territoires à blé du Nord-Ouest, de l'Illinois, de l'Iowa, du Minnesota et du Wisconsin. Il y aurait des prix de transport peu élevés par vaisseaux jusqu'à l'embouchure de la rivière aux Français, et de ce point jusqu'à Montréal ou Québec, les prix ordinaires de transport par le canal de barges. Le chiffre peu élevé du transport, sans constituer une menace pour les compagnies de chemins de fer en concurrence, les obligerait à établir des taux bien plus modérés qu'elles ne le feraient s'il n'existait pas de concurrence. Nous voulons que ce trafic se dirige vers nos ports de Montréal et de Québec. J'ai toujours été d'avis que Québec est le vrai port de concurrence qu'il faut viser pour l'expédition de nos grains vers l'Atlantique.

Pour ces différentes raisons, je crois qu'il importe de faire une étude et une discussion approfondies de la question. Le gouvernement, cela va de soi, n'a pas de système à cet égard. Ce n'est pas une question de parti. Le gouvernement tient d'abord à savoir quels sont les vœux du pays à cet égard et ensuite ce que demandent les intérêts du pays, et ce sont les réponses apportées à ces questions qui détermineront sa politique. L'heure n'a pas encore sonné où l'on doive demander au gouvernement quel est son système relativement à la canalisation de la rivière Ottawa, mais c'est bien le moment de discuter la chose. Il nous faut d'abord accumuler les renseignements qui, plus tard, serviront de base à notre décision à ce sujet. A mon avis, il faut s'attendre à effectuer de très fortes dépenses, et pour cela, il nous faudra escompter l'avenir. Force nous est bien de contracter des obligations que les générations futures liquideront, car c'est au bénéfice de l'avenir que nous faisons ces entreprises, et pour l'avantage des millions d'habitants qui peupleront le Nord-Ouest, le pays qui, sans ces facilités de transport, ne se remplirait pas avec la rapidité qu'il le ferait autrement.

En outre, ces vastes dépenses, pourvu qu'elles se fassent légitimement et avec l'économie voulue, produiront une riche récompense. J'ai tenu à faire ces quelques observations, dans la conviction que le gouvernement qui tient d'abord à consulter les intérêts du pays et les besoins de l'avenir, hésite toutefois à se charger de si vastes obligations et qu'il veut s'assurer si ces travaux sont d'urgence et de nature à produire des résultats proportionnés aux dépenses qu'ils nécessiteront.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud): Il faut, avant tout, en pareille matière, bien définir l'état de la question. D'abord, nous ne demandons nullement au gouvernement de porter au budget de gros crédits pour la construction de ce canal : voilà qui est bien entendu. Nous demandons qu'il soit fait des études et un bon relevé de toute la route, de façon à ce que nous sachions à quoi nous en tenir sur le coût précis des travaux,

avant de les entreprendre. Nous sommes convaincus que c'est là une des meilleures routes du continent pour le transport des produits du Nord-Ouest vers le littoral de l'Atlantique. En pareilles circonstances, il importe que le pays soit renseigné sur ce fait, et si le coût de l'entreprise est hors de toute proportion avec nos moyens, il importe de le savoir en temps utile. Le seul état de New-York s'apprête à dépenser $100,000,000 en travaux d'amélioration sur le canal Erié. Si nos voisins envisagent la chose si sérieusement, assurément nous ne saurions rester indifférents au sujet de cette grande route fluviale à travers notre pays. S'il nous est possible d'abréger de 340 milles la route vers la mer, chose possible à mon avis, certes, il importe de le constater ; mais, si le coût des travaux est trop élevé, il faut aussi le savoir. A notre avis, il ne s'agit pas précisément de construire un canal mais bien un certain nombre d'écluses sur un parcours d'une quinzaine de milles. Tout compté, il y a bien une trentaine de milles, mais de fait, les travaux sur une quinzaine de milles sont déjà construits et en exploitation, et la construction des quinze autres milles abrégerait de 340 milles au moins la distance de Chicago et Fort-William au littoral. Voilà qui mérite considération.

Au Nord-Ouest, à l'heure qu'il est, on se trouve en présence d'un problème d'une exceptionnelle gravité : c'est la question du transport des produits de cette région vers les marchés extérieurs. La construction de ce canal facilitera énormément le transport de ces produits. Ne l'oublions pas, la récolte du blé est d'autant plus rémunératrice qu'on la transporte plus tôt sur les marchés.

Chaque mois, chaque semaine, chaque jour de retard ou de séjour dans les entrepôts enlèvent à ces produits de leur prix ; car, retard est synonyme de diminution de poids et de perte. Expédier leur grain le plus tôt possible, afin d'en obtenir le prix le plus rémunérateur, voilà ce que veulent les populations du Nord-Ouest. Qu'on construise ce canal, et par là même on facilitera à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le transport des grains. L'embarras ne vient pas précisément de l'insuffisance des voitures à la disposition de la Compagnie, mais bien de l'insuffisance des moteurs ou machines pour la traction. L'hiver dernier, au Nord-Ouest, nombre de trains sont demeurés immobiles sur la voie, faute de locomotives pour le remorquage des wagons. La Compagnie est impuissante à construire des locomotives avec la célérité voulue pour répondre aux besoins du trafic, et il lui est impossible d'en acheter soit au pays soit aux Etats-Unis. Voilà pourquoi nous voulons lui venir en aide, afin qu'elle tire tout le parti possible de la force motrice dont elle peut disposer. Si la Compagnie établissait une double voie entre Fort William et Winnipeg —et, si je ne me trompe, cet ouvrage est déjà donné à l'entreprise—elle triplerait sa capacité de traction. On voit donc l'importance de la chose. Nous ne voulons pas qu'elle utilise ses locomotives pour remorquer le grain jusqu'à la mer ; il suffit qu'elle le transporte jusqu'au Fort William, où d'autres moyens de traction faciliteraient le transport du grain jusqu'au port d'expédition. On pourrait ainsi expédier du Nord-Ouest, de bonne heure, de bien plus vastes quantités de grain qu'on ne le pourrait faire autrement.

L'ère des canaux est passée, s'écrie-t-on, l'utilité de ces voies navigables a cessé et aujourd'hui, pour l'industrie des transports, les chemins de fer sont réellement utiles. Or, l'expérience de tous les pays prouve que les canaux contribuent puissamment à faciliter aux chemins de fer leur besogne. Il y a une certaine catégorie de trafic que les chemins de fer ne peuvent guère transporter qu'à perte ou au moins à un prix très peu lucratif; ce sont les matières premières, comme le grain, la pierre, le fer, la houille et nombre d'autres articles de ce genre. Or, si on laissait cette besogne au canal, alors le chemin de fer pourrait faire le transport du trafic le plus lucratif. Partout où on a exploité des canaux sur le parcours des chemins de fer, on a constaté qu'ils aidaient puissamment ces derniers. De fait, les chemins de fer circulant sur le parcours de canaux inexploités n'ont pas donné de profit, tandis que du moment qu'on a mis les canaux en bon état et qu'on a commencé à les exploiter, les chemins de fer ont donné des dividendes.

C'est que les canaux transportent les marchandises les plus encombrantes sur lesquelles un chemin de fer ne réalise que peu ou point de profit, et comme ils créent du trafic, en provoquant l'érection de manufactures qui attirent la population, ils donnent par là même aux chemins de fer un plus fort volume de trafic, d'une catégorie plus lucrative. Voilà pourquoi nous affirmons que la construction de ce canal, sera d'une aide puissante et aux chemins de fer et au pays lui-même. Bref, pour ne pas prolonger outre mesure mes observations, je me contente de prier de nouveau le gouvernement d'étudier la question et de nous donner les renseignements voulus, afin que nous sachions à quoi nous en tenir sur le coût des travaux et ainsi nous saurons si nos moyens nous autorisent à entreprendre ces travaux ou si l'entreprise est au-dessus de nos forces pour le moment.

L'honorable J. ISRAEL TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : L'année dernière, lorsque les porteurs de la charte obtenue de l'ancien gouvernement, demandèrent son renouvellement, je m'y opposai de toutes mes forces. Cependant, comme on nous représenta qu'il y avait des droits acquis; que les porteurs de la charte avaient consacré de fortes sommes d'argent à des relevés hydrographiques et à l'organisation d'une compagnie pour pousser l'entreprise, je consentis, non sans

répugnance, au renouvellement de la charte. Mes collègues, toutefois, après avoir mûrement étudié la question, exprimèrent, d'une voix unanime, l'avis qu'il fallait exclure de la charte le rivière aux Français et c'est ce qui fut fait. Le ministère des Travaux publics a fait exécuter un relevé hydrographique fort complet, de la rivière aux Français. C'est là un détail que le député de Pontiac, (M. Murray), a oublié de mentionner.

Ce relevé de la rivière aux Français est l'œuvre des ingénieurs du ministère des Travaux publics et ils se sont acquittés de leur tâche avec une intelligence qui leur fait le plus grand honneur; de fait, c'est le seul relevé hydrographique, complet et circonstancié qui existe. Ce relevé, avec plans et cartes, est à la disposition de la Chambre. Le rapport qui sera déposé sur le bureau établit que, moyennant la somme assez minime de cinq millions de dollars, il est possible d'améliorer la rivière aux Français et d'en faire un cours d'eau de vingt-un pieds de profondeur, de son embouchure au lac Nipissing. Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) vient de nous dire qu'on ne doit entreprendre ces travaux d'amélioration sur la rivière aux Français qu'à la condition qu'ils fassent partie du projet dans son ensemble. Il y a un commencement à tout, en ce monde. Ces premiers travaux terminés, ce sera un pas de fait vers l'achèvement du grand projet dans son ensemble. Le relevé complet de la rivière Ottawa est encore à faire et personne ne saurait dire ce que cet ouvrage coûtera. J'ai bien parcouru la rivière Ottawa, mais je ne suis pas en mesure de dire même approximativement le coût de ces grands travaux. Ils coûteront une somme énorme.

M. CLARKE : Combien ?

L'honorable M. TARTE : Je ne saurais dire. Il me répugne de faire une estimation précise, quand il s'agit de questions que je n'ai pu approfondir ; cependant, à en juger d'après les données à notre portée, la canalisation de la rivière Ottawa, à partir du lac Nipissing, en descendant, coûterait à peu près $80,000,000. C'est là une somme énorme. Non pas que le pays n'ait point les moyens de dépenser $80,000,000, mais je doute fort que nous soyons prêts à le faire. Nous avons tant de vastes entreprises à encourager, que force nous est bien de réfléchir sérieusement devant la perspective d'une pareille dépense.

Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a dit que c'est à l'Etat qu'il appartient d'entreprendre pareils travaux et j'abonde dans son sens. Il est toujours facile de construire des chemins de fer ; et dans un pays aussi vaste que le nôtre, le tracé de nouvelles lignes n'offre guère de difficulté ; mais il n'y a qu'une seule rivière Ottawa, qu'une seule Rivière-aux-Français, qu'un seul fleuve Saint-Laurent; et si je puis adresser une prière au premier ministre, qui toujours a su me prêter une oreille attentive quand je lui ai exposé mes vues, je l'adjurerais de refuser son approbation à tout projet qui ferait de la rivière Ottawa une entreprise d'intérêt privé ; car, en pareilles circonstances, nous n'aurions virtuellement plus de droits sur cette rivière.

Le député de Norfolk-nord prétend que si on n'exécute que le seul projet relatif à la Rivière-aux-Français, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en bénéficierait. L'honorable député n'a peut-être pas bien pesé cette parole. Gardons-nous d'exciter les préjugés populaires contre nos entreprises nationales. La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique nous a coûté près de cent millions de dollars. Ce chemin de fer est notre propre création. Il nous a rendu d'immenses services. Il y a fort peu de travaux d'amélioration des voies navigables dont les chemins de fer ne bénéficient. Où en serions-nous aujourd'hui, sans le Grand Tronc, sans le Canada Atlantique et leurs ports sur les lacs ? Si Midland est un grand port à l'heure qu'il est, c'est grâce au terminus du Grand Tronc. Depot-Harbour est un grand port, parce que c'est le terminus du chemin de fer Canada-Atlantique. Ce serait la chose la plus facile du monde de construire une autre ligne de chemin de fer parallèle à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à North-Bay.

L'exécution du projet relatif à la rivière aux Français aurait pour résultat de mettre Montréal dans une situation supérieure à celle de New-York. De Buffalo à New-York, par rail, il y a 445 milles, tandis que de North-Bay à Montréal la distance n'est que de 360 milles. Au point de vue du transport des grains de l'Ouest, le Saint-Laurent aurait alors la supériorité sur la route de Buffalo à New-York et des autres ports américains. Frayons autant de routes que possible au commerce ; nous ne saurions en trop avoir.

Je m'arrête, mais avant de terminer, je renouvelle ma prière au premier ministre sur qui retombe toute la responsabilité de l'administration de la chose publique ; je l'adjure de ne pas aliéner le domaine national au bénéfice des porteurs de charte. Nous leur avons déjà trop donné. Gardons au moins la haute-main sur nos propriétés nationales, surtout celles qu'il est impossible de doubler. Il est toujours possible de construire de nouveaux chemins de fer ; mais, je le répète, il n'y a qu'une seule rivière Ottawa et la concéder à une compagnie serait tout aussi condamnable que de renoncer à la propriété de nos canaux. Mais, s'écriet-on, l'exploitation de notre réseau de canaux se fait à perte ! Eh ! bien, à cela je réponds que, pour mon propre compte, je suis étonné des résultats obtenus de cette exploitation. Leur outillage est défectueux et nous n'avons absolument rien fait, surtout aux deux extrémités de notre réseau de canaux. Outillons donc nos canaux. Nous nous sommes mis à l'œuvre, il est vrai ;

mais avec quelle lenteur nous procédons ? Quand nous aurons bien outillé la route du Saint-Laurent, ainsi que nos canaux, quand nous aurons effectué tous les aménagements voulus aux ports de Québec, des Trois-Rivières, de Montréal et de Port-Colborne, c'est alors que nous nous rendrons compte de tout ce qui en découlera d'avantageux pour le pays. Les chemins de fer ne sauraient, durant l'été, effectuer le transoprt du trafic du pays, en concurrence avec les voies navigables. Il importe de se dépouiller de tout esprit de parti en discutant ces questions. Comme l'a fait observer le député de Norfolk-nord, il ne s'agit pas ici d'une affaire de parti, mais d'une entreprise d'intérêt national.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Je ne veux pas m'étendre longuement sur la question actuellement en délibération. Ceux de mes collègues qui siègent depuis quelques années ici, connaissent parfaitement mes vues à ce sujet. A mon avis, l'entreprise préconisée par le député de Pontiac (M. Murray) est, au point de vue des intérêts du pays, une des plus importantes questions qui aient jamais été soumises à la Chambre. Je n'ai nullement modifié ma manière de voir à ce sujet. Si nous avons à cœur de devenir une grande nation, si nous voulons que Montréal prenne la place que lui a assignée la nature parmi les grands ports du monde, et que notre pays grandisse et se développe comme il le mérite, il faut que le peuple lui-même se mette à l'œuvre ; or, l'une des entreprises qui contribueront le plus puissamment à nous faire atteindre le but désiré, c'est bien la construction du canal dont le député de Pontiac se fait ici le champion. Mon opinion n'a jamais varié à cet égard.

Il faut que cette entreprise se réalise un jour, dans l'intérêt du pays en général et des populations groupées autour des grands lacs à l'ouest. Que le transport par voie fluviale soit plus économique que le transport par voie terrestre, c'est là une vérité parfaitement établie et démontrée avec une rigueur mathématique. Il n'est pas probable que l'avenir puise remédier à cette difficulté. Grâce à notre situation géographique, nous l'emportons sur nos voisins pour le transport des immenses produits de l'ouest vers l'est. Ces produits doivent éventuellement passer par notre territoire, et c'est à notre peuple à décider si nous assurerons ce trafic à la génération actuelle, ou si nous abandonnerons aux générations futures le soin de construire les travaux voulus pour cette fin. Je ne tiens pas à discuter la question trop longuement aujourd'hui même, car il se présentera avant longtemps une occasion plus favorable. Je me propose de faire une discussion approfondie de la question, lorsque le gouvernement nous fera connaître sa politique au sujet de la commission chargée d'étudier l'industrie des transports. Ce sera peut-être le moment qui se prêtera le mieux à la discussion de la question qui nous est soumise.

Le chef du cabinet nous a annoncé qu'une compagnie a fait au gouvernement plusieurs propositions dans le but de construire ces travaux, de la baie Georgienne au port de Montréal, propositions tout à fait déraisonnables, et il a jouté que les documents qui seront déposés sur le bureau justifieront l'attitude prise par le gouvernement. Le premier ministre est en faveur du projet exposé par l'ex-ministre des Travaux publics, et déclare qu'il est de toute nécessité, dans l'intérêt du pays, de compléter le canal de la baie Georgienne au lac Nipissing. Il se peut que ce soit là le commencement d'une grande entreprise ; mais, après avoir lu tous les articles publiés à ce sujet, je n'hésite pas à dire que si l'on met à exécution le projet proposé par le député de Norfolk-nord, ce serait un pur gaspillage de deniers publics. Il prétend que pour les gros vaisseaux, la navigation sur des cours d'eau de douze pieds de profondeur, est plus économique que sur ceux de vingt-et-un pieds. Sur les lacs de l'ouest jusqu'à Buffalo, la navigation se fait sur des cours d'eau de vingt-et-un pieds. La proposition de l'ex-ministre des Travaux publics est la seule légitime, c'est-à-dire qu'il faut poursuivre le construction d'un chenal de vingt-et-un pieds jusqu'à Montréal ; ou bien, si l'on tient à utiliser le lac Nipissing comme partie du projet, il faudrait une navigation de vingt et un pieds d'eau jusqu'au lac Nipissing.

L'honorable M. TARTE : Puis, il n'y a que 61 pieds à franchir.

L'honorable M. HAGGART : En effet, c'est toute la différence de niveau entre la Baie Georgienne et le lac Nipissingue, c'est-à-dire une hauteur de 61 pieds. Je ferai observer qu'à l'avenir, on devra assurer à la navigation une profondeur uniforme de vingt-et-un pieds, et c'est là le type adopté par les Etats-Unis entre le lac Supérieur et le lac Michigan, et de la rivière Sainte-Marie jusqu'à Buffalo. Est-il rien de plus absurde que le projet qu'on veut adopter? Charger des bateaux à Port-Arthur, les faire descendre jusqu'à l'embouchure de la Rivière aux Français, transborder les chargements dans des bateaux tirant douze pieds d'eau, auxquels on ferait remonter le lac Nipisingue, pour les décharger de nouveau, afin de transporter les chargements par voie ferrée jusqu'à Montréal. Il suffit d'exposer ce projet pour en faire toucher du doigt toute l'absurdité. Si l'on veut savoir pourquoi la navigation du Saint-Laurent n'a pas été utilisée jusqu'ici dans une plus large mesure qu'on ne l'a fait, c'est que tous les vaisseaux qui prennent des chargements sur les grands lacs de l'ouest sont construits pour un genre de navigation différente du type adopté sur le fleuve Saint-Laurent. Si l'on tient à diriger vers nos propres eaux le trafic de l'ouest à

destination de l'est, il faut absolument adopter un type de navigation calqué sur celui de nos voisins. Mais je m'arrête, car je me laisse entraîner trop loin.

J'ai été heureux d'entendre la déclaration du premier ministre. Il comprend l'importance de construire ces travaux. Il s'accorde pleinement avec l'ex-ministre des Travaux publics sur l'importance de prolonger la navigation jusqu'au lac Nipissingue. S'il a rejeté la proposition de la compagnie en question, c'est qu'elle était exorbitante ; mais il est prêt à mettre à l'étude et même à adopter une proposition légitime et à conclure avec une compagnie des arrangements dans ce sens. Je ne tiens pas à discuter la question soulevée par l'ex-ministre des Travaux publics, celle de savoir s'il ne serait pas préférable, dans l'intérêt du pays, que le gouvernement gardât la maîtrise absolue des canaux, ou bien s'il ne vaudrait pas mieux conclure avec une compagnie une convention avantageuse, pour la construction de ces travaux jusqu'au lac Nipissingue. C'est là une question qu'il importe d'étudier au point de vue de sa valeur intrinsèque.

Quelques-uns des canaux les plus importants au point de vue de l'exploitation, sont la propriété des compagnies et cela ne tourne nullement au détriment des nations qui utilisent ces voies navigables. Il se peut que les demandes formulées par la compagnie en question soient exorbitantes; et il serait peut-être mieux de se ranger à l'avis de l'ex-ministre des Travaux publics qui prétend qu'il ne faut pas se dessaisir de privilèges comme ceux qu'on nous propose de concéder à ces compagnies. Ces considérations, toutefois, sont indépendantes du grand projet lui-même, considéré dans sa valeur intrinsèque. A mon avis, de tous les projets proposés, la construction du canal de la baie Georgienne est celui qui imprimera la plus vive impulsion au développement de cette partie du pays. Je suis partisan du projet tendant à faire prolonger les travaux jusqu'à Montréal même. Je suis assez cosmopolitain pour approuver le projet jadis proposé par l'honorable John Young qui, à l'époque où il occupait un fauteuil dans cette Chambre, se déclara partisan du prolongement de ce canal, à une profondeur de vingt un pieds, jusqu'à New-York. Dans sa pensée, non seulement New-York, mais le Canada tout entier et surtout le port de Montréal, devaient bénéficier de la réalisation de ce projet. Le député de Pontiac (M. Murray) nous dit qu'il n'espère pas vivre assez longtemps pour être témoin du parachèvement de ces travaux; mais pour ma part, je compte vivre assez longtemps pour en voir au moins les commencements. A mon sens, l'avenir du pays dépend, dans une large mesure, du développement des avantages dont l'a doté la nature pour le transport, de l'ouest à l'est, des immenses produits du sol, dont le volume, infailliblement, s'accroîtra d'année en année.

M. HAGGART.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député (l'honorable M. Haggart) nous a dit que la construction de ce canal serait d'une immense utilité au pays qu'il desservirait, et j'abonde pleinement dans son sens. Personne, assurément, ne saurait révoquer la chose en doute. Comme grande route commerciale, ce canal serait peut-être d'une grande utilité au pays dans son ensemble. Je ne veux ni nier ni affirmer la chose. Mais ce qui me frappe surtout, dans ce gigantesque projet, c'est le manque de renseignements à notre portée sur le coût de l'entreprise, et c'est ce qui nous empêche de le discuter en connaissance de cause. Voilà plusieurs années que cette question revient sur le tapis. Je me le rappelle parfaitement, lorsque la Chambre fut saisie, la première fois, de ce projet, on nous assura qu'il serait facile de construire et d'outiller ce canal pour $9,000,000.

A cette époque, si je ne me trompe, il s'agissait d'en faire un canal de dix-huit pieds. Plus tard, l'estimation du coût s'éleva à $15,000,000. Quand l'affaire revint sur le bureau, à une session subséquente, on nous donna à entendre que ce canal de dix-huit pieds coulerait $15,000,000, pourvu que le pays prélevât partie de cette somme et qu'une compagnie s'engageât à trouver le reste et à construire les travaux. Plus tard, l'estimation des frais atteignît le chiffre de $25,000,000, somme qu'on jugeait suffisante pour compléter l'entreprise. Quand l'affaire revint devant la Chambre, le coût de l'entreprise demeura quantité inconnue, ce chiffre pouvant osciller entre $25,000,000 et $60,000,000, ce dernier chiffre paraissant définitif. Il est donc évident que les auteurs de ce projet ne sont guère renseignés sur la nature de l'entreprise. Il leur manque des données intelligibles pour l'estimation du coût des travaux, et il nous est impossible de nous en faire une idée même approximative. L'ex-ministre des Travaux publics nous dit qu'à défaut de toute donnée précise, on peut en porter le coût à $80,000,000. L'année prochaine, sans doute, l'estimation approchera le chiffre de $100,000,000.

En présence de tant d'incertitude, n'y eût-il d'autre difficulté relativement à cette entreprise, il convient de temporiser et d'user de prudence, en attendant qu'on nous donne des données précises sur l'estimation du coût de ces immenses travaux.

L'ex-ministre des Travaux publics a pris à partie le député de Norfolk-nord (M. Charlton) parce que celui-ci aurait dit que l'amélioration de la navigation entre la baie Georgienne et le lac Nipissingue tournerait surtout au profit de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'ex-ministre a cru voir dans ces paroles une tentative de soulever les préjugés populaires contre une de nos grandes entreprises nationales. A mon avis, ce n'est nullement cette pensée qui a inspiré le député de Norfolk-

nord, mais il a voulu donner à entendre que si l'exécution de ces travaux se fait d'après le projet soumis l'année dernière, la chose tournerait plutôt à l'avantage de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qu'au bénéfice du pays lui-même. C'est donc à bon droit qu'il nous a signalé la chose. Si on entreprend ces travaux, on ne doit viser qu'un seul but : la création d'une grande route nationale de commerce, dont le pays tout entier devra bénéficier plutôt que toute autre compagnie industrielle ou d'intérêt privé.

Au cours de cette session, on nous a appris que le gouvernement se propose de créer une commission chargée d'étudier la grande question de l'industrie des transports et la praticabilité des différentes routes. Le gouvernement, en créant cette commission, vise sans doute à se renseigner sur le coût de ces routes, sur leur valeur au point de vue de l'exploitation, sur les avantages qui découleront pour le pays de l'établissement de ces grandes routes de trafic ; or, en prévision de ce fait, il serait peu convenable, à mon avis, de faire des démarches de nature à engager le pays dans une entreprise de ce genre, avant que la commission ait eu amplement le temps d'aller aux renseignements et de nous rendre compte de ses travaux. Si les avantages de la route en question sont aussi précieux que le prétendent ses champions, la commission d'enquête constatera sans doute la chose et en fera rapport à la Chambre ; puis, si plus tard, nous abordons l'étude de ce projet, nous serons en mesure de le faire en pleine connaissanec de cause, une fois que nous serons en possession des renseignement qui nous manquent aujourd'hui. Nous ne savons pour ainsi dire absolument rien au sujet du coût de cette entreprise. Tout se réduit à de vaines spéculations. Le parlement canadien serait-il vraiment excusable de se lancer ainsi à l'aveuglette dans une entreprise dont le coût peut varier de soixante à cent cinquante et même deux cents millions?

M. MURRAY : Un mot, s'il vous plait. L'honorable député a-t-il jamais lu le rapport du Sénat sur la question ?

M. SPROULE : Certainement.

M. MURRAY : Ce renseignement s'y trouve.

M. SPROULE : Je l'avoue, le renseignement fourni par ce rapport repose sur des données bien imparfaites. A mon sens, cette estimation est tout ce qu'il y a de moins certain ; preuve, l'état dressé par les ingénieurs qui firent plus tard des études sur place et qui déclarèrent que le coût de ces travaux serait le triple de l'estimation consignée au rapport en question. Le renrenseignement contenu dans ce rapport ne repose donc pas sur des données valables et il ne nous autoriserait nullement à accepter cette estimation du coût même comme donnée approximative. D'année en année, et à fur et à mesure que de nouvelles études se font, on constate que le coût de cette entreprise dépasse de beaucoup les estimations primitives des ingénieurs. Voilà qui prouve surabondamment que ces données sont sans valeur.

J'abonde absolument dans le sens de l'ex-ministre des Travaux publics, quand il affirme que si jamais ce projet aboutit, il faudra que ce soit à titre de grande entreprise de l'Etat, et non à titre d'entreprise d'initiative privée. C'est une grande erreur, à mon sens, que d'élever des barrières sur ces grandes routes nationales de trafic, d'en abandonner l'exploitation à des compagnies qui peuvent, au détriment du trafic public, donner la préférence à tel ou tel réseau, si bon leur semble, et taxer le commerce du pays, entravant par là même la liberté commerciale; or, c'est sans aucun doute ce qui arriverait, si l'on confiait à une compagnie la construction du canal en question, car elle ne manquerait pas de taxer le commerce, afin d'obtenir le meilleur rendement possible des capitaux engagés dans son entreprise.

Il est une autre question qui m'a vivement intéressé mais sur laquelle je ne saurais me ranger à l'avis de l'ex-ministre des Travaux publics; il s'agit des avantages qui sont censés devoir découler de l'amélioration de la navigation entre la baie Georgienne et le lac Nipissingue. De fait, une fois arrivé au port du lac Nipissingue, le port le plus rapproché de Montréal, on n'est pas plus près de cette ville que si on était à Midland ou à Parry-Sound. Quel avantage y aurait-il à compléter la navigation entre la baie Georgienne et le lac Nipissingue, si, arrivé au bout de cette route, on n'est pas plus près de Montréal qu'on ne le serait en suivant deux ou trois bonnes routes de navigation? En effet, la distance entre le port de Midland et Montréal, entre le port de Parry Sound et Montréal, et entre le port du lac Nipissingue et Montréal est virtuellement la même. On nous a dit l'année dernière, que le coût des travaux d'amélioration entre la baie Georgienne et le port du lac Nipissingue s'élèverait à $5,000,000 ; et cependant, quand bien même on ferait ces travaux, on ne serait pas plus près de Montréal qu'en suivant la route actuelle des lacs, en passant soit par Midland soit par Parry Harbour. En pareilles circonstances, il n'y a pas lieu d'affectuer tant de frais pour créer, par la voie du lac Nipisssingue, une route qui, une fois terminée, ne serait pas supérieure aux routes actuelles.

Il est un autre fait qu'il ne faut pas perdre de vue, et c'est un enseignement fort important qui découle de l'expérience du passé: tout économique que puisse être le transport fluvial ou maritime, les compagnies de chemins de fer réussissent presque toujours à lui faire concurrence, au cours de la saison de navigation.

Je n'en veux d'autre preuve que la situation du trafic entre Buffalo et New-York. Il y a là un canal qui donne neuf pieds de

navigation ; or, les chemins de fer transportent le grain sur la même distance au même prix et ils concurrencent le canal. Du fait que les chemins de fer transportent les produits sur le même parcours au même prix, pendant la saison de navigation, il ne s'ensuit pas, toutefois, qu'il faille renoncer à construire des canaux, car il est un autre fait important dont il faut tenir compte : c'est que les canaux sont une garantie de transport à bas prix, et qu'ils font contrepoids aux chemins de fer. Quand bien même les canaux ne rendraient pas d'autre service que celui-là, il faudrait conserver ces grandes routes de commerce. Je ne cherche nullement à nier la praticabilité de la route en question, à titre de grande voie commerciale, pourvu, toutefois, qu'il y ait de vingt et un à vingt-deux pieds de navigation. Je me range absolument à l'avis du député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) ; si jamais nous ouvrons cette route, il faudra assurer au moins vingt et un pieds de navigation. Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) prétend à tort, à mon sens, que la navigation peut se faire aussi avantageusement dans un canal où il n'y a que quatorze ou quinze pieds d'eau que dans un canal de vingt et un pieds d'eau.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député a-t-il bien la certitude qu'il est possible d'avoir vingt et un pieds d'eau, du lac Nipissingue en descendant ?

M. SPROULE : Je ne conteste pas cela, pour la bonne raison que je n'en connais pas le premier mot, mais ce que j'affirme c'est que si le canal doit devenir une grande voie de commerce pour tout le Dominion, les meilleurs résultats ne peuvent être obtenus qu'avec une profondeur d'au moins vingt-un pieds, vu que la tendance est toujours chaque année vers des navires de capacité de plus en plus considérable. L'autre jour, un navire est arrivé à Midland avec un chargement de 350,000 boisseaux de grain, et tous les jours des navires arrivent à Meaford, Collingwood, Midland, Parry Harbour et aux ports de la baie Georgienne portant 250,000 boisseaux, alors qu'il y a quelques années 20,000 boisseaux étaient considérés comme une bonne cargaison. Lorsque des navires de cette capacité arrivent à une profondeur de quinze pieds, il leur faut transborder, et le coût d'un seul transbordement égale un transport de 1,000 milles par eau. Cela démontre l'importance d'avoir une profondeur de vingt-un pieds, si les avantages dont en retirera le Canada doivent être le moindrement proportionnés à la dépense. Laissez-moi dire, en terminant, que nous ne devons nous hâter que lentement. Je ne cherche pas à déprécier la valeur des cours d'eau, mais je dis que vu le peu de renseignements que nous possédons, vu le manque de renseignements précis sur le coût de l'entreprise, vu aussi que nous avons une commission qui a reçu mission d'ouvrir une enquête sur tout cela, le projet devrait être laissé en suspens pour le moment. Nous devrions nous procurer le plus de renseignements possibles pour cette Chambre, et puis laisser le parlement décider s'il serait ou non dans l'intérêt du pays d'entreprendre l'exécution de cette œuvre gigantesque.

M. N. A. BELCOURT (Ottawa) : Chaque fois que ce grand projet a été discuté devant cette Chambre, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) n'a jamais laissé échapper l'occasion de nous donner des conseils et de nous mettre en garde contre le danger d'aller trop vite. Il appuie généralement ces conseils en ajoutant que nous ne connaissons rien de la chose, et que lui-même en particulier n'en connaît rien non plus. Si l'honorable gentleman (M. Sproule) désire se renseigner à ce sujet, s'il désire en apprendre quelque chose, je lui conseillerais d'entreprendre l'exécution de ces travaux.

M. SPROULE : L'ex-ministre (M. Tarte) a fait remarquer à la Chambre il n'y a qu'un instant que nous ne connaissions rien ou presque rien de tout cela, et c'est pour cela que j'ai parlé comme je l'ai fait. Si l'honorable gentleman (M. Tarte), qui a étudié le projet avec soin, admet lui-même qu'il n'en connaît pas le premier mot, je ne vois pas pourquoi j'aurais à présenter des excuses.

M. BELCOURT : Je prends note de la déclaration faite par l'honorable député (M. Sproule) que lui-même ne connaissait rien du sujet en question. Je sais qu'il doit vouloir se laisser convaincre, et je suppose qu'il désire être renseigné, et je l'inviterai donc à lire la brochure qui a été publiée par la compagnie dont j'ai parlé .

M. SPROULE : Je l'ai lue d'un bout à l'autre.

M. BELCOURT : Je regrette que l'honorable gentleman l'ait oubliée si vite.

M. SPROULE : Vous pouvez exprimer ce regret à l'ex-ministre, l'honorable M. Tarte.

M. BELCOURT : J'ai bien peur d'être obligé de croire que l'honorable député (M. Sproule) a décidé de s'opposer au projet, ou bien sans cela il ne serait pas si enclin à nous dire que nous ignorons le premier mot de la chose, et combien peu il en sait lui-même à ce sujet. Je lui demanderais de lire le rapport de M. Wisner, qui est l'un des ingénieurs les plus éminents de ce continent, qui a voyagé depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal, qui a inspecté tous les levés hydrographiques qui ont été faits, et qui a exprimé catégoriquement son opinion que les travaux d'amélioration de la rivière Ottawa, d'après le plan suggéré, sont non seulement possibles, mais que ces travaux contribueront aussi énormément au développement de notre commerce.

J'ai déjà eu le plaisir, M. l'Orateur, en diverses occasions, ces dernières années, de demander avec instances devant ce parlement et ailleurs, dans la faible mesure de mes moyens, qu'on entreprît de canaliser la rivière Ottawa depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal. Je ne me propose pas en ce moment, alors que nous avons d'autres affaires si pressantes, de m'étendre au long sur ce sujet, mais c'est mon devoir d'appuyer sur un ou deux points. Tout d'abord, je désire faire remarquer que la canalisation de la rivière Ottawa n'est pas, ainsi que certaines gens s'imaginent, une œuvre n'intéressant que les circonscriptions qui bordent les deux côtés de la rivière. Il n'est pas un membre de cette Chambre qui ne doive voir, ainsi que toute la classe commerciale du Canada, que la construction du canal de la baie Georgienne est de la plus grande importance pour toutes les parties du Canada.

Quelques VOIX : Très bien!

M. BELCOURT : Il est possible que la circonscription de Grey-est n'en retire aucun avantage direct, et c'est là pourquoi l'honorable gentleman (M. Sproule) peut y être opposé; mais il ne saurait y avoir le moindre doute que le Canada, pris en son entier, en bénéficiera énormément. L'immigration considérable qui se dirige vers l'Ouest, l'énorme développement de nos terres à blé, ainsi que les progrès de l'industrie minière et de l'industrie de l'acier dans l'Est, font de la construction de cette route un sujet de nécessité publique afin que les produits de l'Est soient amenés aux consommateurs de l'Ouest, et afin que les produits de l'Ouest soient dirigés vers la mer. Pour ma part, je suis convaincu de la nécessité de la construction de tout le canal, depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal. Pour ma part, je ne crois pas qu'on devrait se borner à ne creuser que la rivière aux Français. Je crois qu'en ne creusant que la rivière aux Français cela n'avantagerait nullement tout le Canada. Le grain arriverait sans doute à North Bay, mais c'est le chemin de fer du Pacifique qui retirerait surtout le plus d'avantages de ces travaux. Si la rivière Ottawa doit être creusée, comme je crois qu'elle le sera, cette amélioration doit se faire depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal. Il est devenu évident, pour tous ceux qui ont étudié la question des transports par eau, mis en regard des transports par voie de terre, que la voie d'eau offre sûrement les moyens de transport les moins dispendieux. A ce sujet, je lirai un extrait du rapport de M. de Freycinet, président du Sénat français, qui disait tout récemment en s'adressant à ses collègues :

Il est admis que les cours d'eau et les chemins de fer sont destinés, non pas à se supplanter, mais à se suppléer l'un à l'autre. Les deux ont naturellement le trafic qui leur convient. Aux chemins de fer appartient le trafic le moins encombrant, celui qui exige la régularité et la vitesse ; aux cours d'eau vont les lourds chargements de peu de valeur, qui ne peuvent être transportés qu'à des taux très bas. Les cours d'eau, en développant le commerce, sont plutôt les auxiliaires que les concurrents des chemins de fer. En procurant à l'industrie le transport à bon marché du charbon et de la matière brute, les cours d'eau créent en quelque sorte du fret dont le transport ultérieur est à l'avantage des chemins de fer.

Cela me paraît résumer la question de façon très pratique et lucide, et cela démontre que la construction du canal de l'Ottawa ne nuira en aucune façon aux chemins de fer du Canada. Au contraire, je crois que ces chemins de fer en retireront plutôt de nouvelles sources de profits.

L'une des raisons qui, selon moi, ont rendu le creusement de l'Ottawa plus nécessaire que jamais, c'est la récente décision de l'Etat de New-York de reconstruire le canal Erié au coût de 101 millions de dollars. A ce sujet, j'aimerais à citer à la Chambre ce que pense du canal de la baie Georgienne une autorité qui n'est rien moins que l'Engineering News, qui a publié là-dessus le mois dernier, un long article dont j'extrais un ou deux passages. Voici ce que dit cette revue :

Nous avons fait, la semaine dernière, une comparaison du canal à chalands de New-York et du canal à eau profonde du gouvernement fédéral, en tant que moyens économiques de transport vers la mer ; et nous avons démontré, croyons-nous, la grande supériorité du premier projet. Nous avons maintenant à conseiller aux législateurs de New-York, et aux sociétés commerciales de New-York qui s'occupent de la construction du canal, de se renseigner au sujet du grand projet que le Canada a en ce moment à l'étude.

On remarquera que cette publication américaine est loin de montrer l'ignorance qui a été admise par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), vu qu'elle donne des détails sur les levés hydrographiques, le coût des travaux, les méthodes de construction, et ainsi de suite, du canal Ottawa et baie Georgienne. On lit plus loin :

Nous ne parlons pas du système de navigation de 14 pieds par le canal Welland et le Saint-Laurent, bien que cela ne laisse pas que d'avoir son importance. Ce que nous désirons faire remarquer c'est que si New-York décide de dépenser 80 millions pour un canal à chalands, ce canal pourrait être mis hors d'usage, longtemps avant sa terminaison, par la construction d'un canal canadien à eau profonde jusqu'à la mer, et pouvant recevoir tous les navires naviguant actuellement sur les lacs.

Nous nous permettons de demander à ceux qui ont pris l'initiative du projet de New-York comment ils comptent que leur canal pourra lutter avec la route canadienne. En vérité, nous pouvons même encore élargir la question, et demander comment aucune route vers la mer, exigeant des transbordements, peut espérer lutter avec une route qui reçoit du fret sur un steamer des lacs, et délivre ce fret dans un port de mer sans transbordement de cargaisons.

Nous lisons encore :

Au point de vue des ingénieurs, et laissant pour un moment de côté les frontières politi-

ques, il ne saurait y avoir de doute que la route de l'Ottawa est de beaucoup la meilleure pour un canal à eau profonde depuis les lacs jusqu'à la mer. Pour ce qui est du trafic d'exportation des denrées du Nord-Ouest en Europe, c'est là la route la plus courte qui se puisse trouver, et les seuls mécomptes sont pour ainsi dire les dangers que peut présenter la navigation dans le golfe Saint-Laurent.

Voilà un journal américain qui admet que le canal Ottawa et baie Georgienne est de beaucoup la route la plus courte, c'est-à-dire la meilleure route jusqu'à la mer. Vu que nos voisins des Etats-Unis se rendent compte de l'importance qu'il y a pour eux de se renseigner sur la question de nos transports par eau profonde, et vu aussi qu'ils s'inquiètent beaucoup de notre projet de construire cette grande route, et qu'ils sont sur le point de dépenser 101 millions de dollars pour construire un grand canal destiné à lutter pour le commerce de l'ouest, il ne nous semble pas très clair pourquoi, selon ce qu'en a dit un honorable député, nous devrions ne nous avancer, en ces matières, qu'avec tant de lenteur. Je ne prétends pas dire que le gouvernement devrait, pendant cette session même, aller résolument de l'avant et fournir l'argent pour cette entreprise. Mais je dis que si une compagnie se présente, prête à donner au gouvernement des garanties suffisantes qu'elle est en mesure, soit financièrement ou autrement, de construire ce canal, le gouvernement devra donner toute sa considération à ces propositions, à moins qu'il prenne lui-même en mains l'exécution des travaux. Il m'est tout à fait indifférent que ces travaux soient faits par le gouvernement ou par une compagnie. Cependant, peut-être serait-il préférable que ce soit le gouvernement, parce que je crois que cela aurait pour effet de mettre obstacle à la concurrence des chemins de fer et aux taux élevés de transport par voie de terre. En attendant, je crois que le gouvernement ferait bien de se renseigner le plus tôt possible au sujet de tout ce qui touche à cette grande entreprise, et ne pas perdre un temps précieux, alors que nos concurrents des Etats-Unis font tout ce qu'ils peuvent pour nous enlever du trafic. La reconstruction du canal Erié signifie qu'on veut lutter plus que jamais avec nos voies de transport. Cela signifie qu'on va tenter un effort suprême pour détourner vers Buffalo et New-York, le trafic du Saint-Laurent par voie de Montréal. Je suis d'avis que ce sujet doit être mis immédiatement à l'étude, et qu'on y donne toute la considération que mérite son importance.

M. THOMAS MACKIE (Renfrew-nord): M. l'Orateur, pour ce qui est de ce projet de canalisation de la baie Georgienne, ce n'est pas là à proprement parler un canal, mais bien plutôt une suite de lacs et de détroits. Ces détroits sont, par endroits, de peu de longueur, et il ne devrait guère en coûter beaucoup pour les rendre navigables. Ces travaux nous donneront une voie d'eau continue, de Montréal à la baie Georgiene. J'en connais probablement autant à ce sujet que tout autre membre de cette Chambre. J'ai descendu du bois de North-Bay dans la baie Georgienne, puis des grands lacs au Saint-Laurent jusqu'à Québec, et j'ai aussi descendu du bois depuis quatre milles à l'est de North-Bay par l'Ottawa et le Saint-Laurent jusqu'à Québec sans la moindre difficulté. Si l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) avait parcouru cette route, il connaîtrat mieux ce dont il parle. Je remarque que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est toujours enclin à s'opposer à ce que peut demander la région est de l'Ontario, tandis qu'il est toujours prêt à appuyer une proposition qui serait à l'avantage de l'ouest d'Ontario. Je suis sûr que toute personne qui connaît la route de l'Ottawa, n'hésitera pas à reconnaître qu'il y a là un cours d'eau de grande valeur. Il faudra de l'argent, bien entendu, pour ouvrir cette route au commerce ; mais il faut de l'argent pour ouvrir toute route quelconque. Je ne crois pas, cependant, qu'il sera nécessaire de construire un canal de plus de vingt milles de longueur afin d'avoir un chenal de vingt-un pieds depuis la baie Georgienne jusqu'au fleuve Saint-Laurent. J'espère que le gouvernement va mettre ce sujet à l'étude. Je m'oppose à ce qu'on termine le canal à North-Bay; j'aimerais à voir ces travaux poussés jusqu'au bout. Il m'est indifférent que ces travaux soient conduits par le gouvernement ou par une compagnie ; l'important est qu'ils soient menés à bonne fin.

Cette route est la moins dispendieuse et la plus courte pour amener le grain du Nord-Ouest. Il nous faudra beaucoup d'années pour que les chemins de fer pénètrent dans le Nord-Ouest, mais nous pourrions arriver à North-Bay par cette route dans un an, et nos chemins de fer seraient en mesure de pouvoir transporter tout le grain du Nord-Ouest. J'espère que le gouvernement va s'occuper de la chose, et je suis sûr qu'on ne pourra faire autrement qu'en venir à la conclusion qu'il faudra construire au moins immédiatement la première partie jusqu'à North-Bay. Bien que je sois opposé à ce que l'ouvrage soit exécuté par fragments, je préfèrerais le voir fait de cette manière plutôt que de ne rien avoir du tout ; et alors, en peu d'années, nous aurions cette route entièrement prête jusqu'à Montréal pour une dépense qui serait, je crois, bien moindre que ce que beaucoup de gens s'imaginent. On a déjà dressé autrefois des levés hydrographiques très complets de l'Ottawa, et l'état estimatif des travaux était loin de s'élever à ce qu'on a calculé aujourd'hui. J'ai l'espoir que les honorables députés de cette Chambre ne s'opposeront pas au projet, mais qu'ils lui donneront plutôt leur appui, et j'ai tout lieu de croire que nous n'aurions par la suite qu'à nous féliciter de cette décision.

Motion adoptée.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie du bail consenti par le surintensant général des Affaires des Sauvages en faveur de S. G. Holbrook et Adam S. Benn pour la moitié sud du lot n° 12, 2e concession, township de Tuscarara, comté de Brant ; aussi, copie du bail consenti par ledit surintendant général des Affaires des Sauvages en faveur d'un sieur Gibson pour la moitié sud du lot n° 5, dans ledit township,—(le locataire sauvage, Robert S. Sawyer, ayant la propriété ou la jouissance desdits deux demi-lots) ; aussi, copie du bail ou arrangement, se rapportant à un desdits demi-lots, conclu (avant lesdits baux en faveur de Holbrook et Benn et Gibson) par ledit surintendant général ou par le ci-devant agent des sauvages, le capitaine Hugh Stewart, en faveur d'un sieur R. Brant ; aussi, copie de toutes inscriptions faites au dos desdits baux ou d'aucun d'eux ; aussi, copie de toutes conventions ou écrits entre ledit surintendant général ou l'agent des sauvages, Daniel J. Lynch et lesdits Holbrook et Benn au sujet de leurs dits baux ; aussi, copie de tous reçus ou reconnaissances adressés au département des Affaires des Sauvages au dit Lynch pour le loyer ou autres paiements faits par lesdits Holbrook et Benn ou par l'un d'eux en rapport avec ledit bail ou avec lesdits terrains y mentionnés ; aussi, copie de toutes lettres ou correspondance entre ledit département ou agent des sauvages, le ci-devant capitaine Hugh Stewart, et Daniel J. Lynch, et lesdits Holbrook et Benn et Gibson et Brant ou entre ces derniers au sujet des matières ou choses sus-mentionnées, ou au sujet d'un certain bon pour la somme de dix piastres, daté du 3 avril 1901, fait par ledit Sawyer et payable par Hugh Stewart, le ci-devant agent des sauvages, audit Holbrook ; aussi, copie de toutes lettres ou correspondance entre ledit département et ledit agent des sauvages, Daniel J. Lynch, au sujet desdites matières et choses ; aussi, un état détaillé indiquant tous les deniers reçus par ledit département dudit agent des sauvages, Daniel J. Lynch, pour ou à compte desdites matières et choses susmentionnées, avec les dates, les items et les montants, et pourquoi payés ; aussi, indiquant à qui, pourquoi et par qui ces derniers ont été payés; aussi, copie de toutes pétitions ou écrits ayant trait audit agent des sauvages, Daniel J. Lynch, et les noms des signataires ; aussi, copie de tous documents, papiers et écrits se rapportant en quelque manière aux matières susmentionnées ou à quelqu'une d'entre elles.—(L'honorable M. Tisdale.)

Copie de toute correspondance et de tous décrets du conseil concernant tous les baux accordés à MM. Robert Anderson, J. J. Doyle et autres, Bronson et Ray, C. A. Matson et autres, et Joseph W. Boyle, respectivement, et de tous autres baux actuellement accordés à d'autres personnes, pour l'exploitation de concessions minières dans le Yukon au moyen d'appareils hydrauliques.—(M. Ross, Yukon.)

Copie du contrat passé entre le gouvernement et la Compagnie canadienne de Construction pour l'agrandissement et l'amélioration du canal de la Pointe-Farran, et des profils, plans, dessins et devis s'y rapportant ; aussi, copie de tous comptes et réclamations desdits entrepreneurs pour travaux supplémentaires ou dommages subis par suite du dit contrat, et plus particulièrement, des réclamations 8b, 9 et 10 présentées par les entrepreneurs ; aussi, copie du décret du conseil du 5 février 1900 autorisant le paiement de $70,309.74 à la Compagnie de Construction ; aussi, copie de tous papiers, documents, lettres, mémoires, décrets du conseil et décisions du bureau de la Trésorerie au sujet des item 8b : fondations d'écluse sur le roc, $9,-588,50, et 9 : travaux supplémentaires pour vider l'eau du canal, $7,534.28 ; tel que mentionné aux pages A—24 à A—36, inclusivement, du rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1902.—(M. Lennox.)

COMMISSION DES TRANSPORTS.

L'honorable M. TARTE demande :

Copie du décret de l'exécutif nommant sir William Van Horne, M. John Bertram, et M. Harold Kennedy membres de la commission des transports, et des autres documents et papiers, concernant la nomination de cette commission.

Le PREMIER MINISTRE : Aucun décret de l'exécutif n'a encore été rendu, mais il y en aura un dans quelques jours et nous le soumettrons.

Motion adoptée.

LE TARIF DIFFERENTIEL ALLEMAND ET LE TRAITE BOND-HAY.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Au commencement de la session, le très honorable premier ministre a promis de déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance échangée entre ce gouvernement et l'Allemagne et les autorités impériales au sujet du tarif différentiel allemand, mais à venir jusqu'à présent cette correspondance n'a pas encore été produite. Je viens aussi demander à quelle date on déposera sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre le Canada et le gouvernement impérial au sujet du traité Bond-Hay.

Le PREMIER MINISTRE : La correspondance avec l'Allemagne sera produite demain. Pour ce qui est de la correspondance entre le Canada et la Grande-Bretagne au sujet du traité Bond-Hay, nous sommes en ce moment en communication avec les autorités impériales afin de recevoir autorisation de rendre publiques certaines dépêches faisant partie de cette correspondance, et nous n'avons pas encore reçu cette autorisation.

CRUAUTE ENVERS LES ANIMAUX.

Bill (n° 39) établissant de nouvelles dispositions pour empêcher les actes de cruauté envers les animaux, et modifiant le code criminel de 1892 (M. Brock) lu une seconde fois. La Chambre se forme en comité à ce sujet.

Sur l'article 1.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Brock) voudra-t-il m'expliquer l'objet qu'il a en vue avec ce bill?

M. BROCK : Ce bill est très court, et il a été rédigé afin de combattre certains abus dont toute personne intéressée en ces choses a pu déjà prendre connaissance. En pre-

mier lieu, il s'agit de pourvoir à ce que les wagons employés pour le transport du bétail soient approvisionnés de fourrage, à ce qu'ils soient tenus bien propres, et à ce que chaque fois que les animaux descendent de wagon pour se reposer, boire ou manger, on en profite pour nettoyer les wagons et y mettre suffisamment de litière. Je puis dire que, pour ce qui est de notre marché aux bestiaux de Toronto, les animaux arrivent de loin dans un état repoussant de malpropreté, ayant été entassés en wagons pour être envoyés à des centaines de milles de leur point de départ, sans que, le long du trajet, on fasse le moindre nettoyage, quand les animaux sortent pour se reposer, boire ou manger. Ce bill pourvoit à ce que, quand les animaux descendent des wagons pour se reposer, boire ou manger, on fasse le nettoyage des wagons—du moins, chaque fois que la chose est possible—l'exception étant lorsque les excréments sont gelés et qu'il est impossible de nettoyer les wagons. Ce bill pourvoit aussi à ce qu'il y ait dans les wagons suffisamment de fourrage et une litière convenable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair): L'honorable député (M. Brock) a-t-il devant lui le statut qu'il désire amender?

M. BROCK : Je ne l'ai pas devant moi, mais il est cité dans le bill—paragraphe 5, article 514 du code criminel. La disposition la plus importante du bill est probablement celle qui apparaît dans le paragraphe suivant, et qui se lit comme suit :

5a. Il ne doit pas être enfermé ou transporté d'animaux de petite taille avec des animaux de plus grande taille d'espèces différentes, dans un même wagon, fourgon ou navire, à moins qu'on n'y place ou n'y entretienne une cloison convenable, bien assujétie au wagon, fourgon ou navire et de force suffisante pour retenir les animaux plus petits sûrement séparés des plus grands.

Il y a un an de cela, on me demanda d'aller au marché aux bestiaux de Toronto, pour y inspecter un wagon chargé d'animaux qui venait d'arriver d'assez loin. Les agneaux et les moutons avaient été poussés sous le gros bétail, et un bon nombre étaient dans un état pitoyable. Les agneaux et quelques-uns des moutons avaient été piétinés, à tel point que certaines de ces pauvres bêtes avaient reçu des blessures par où les entrailles s'échappaient. La compagnie du chemin de fer déclina toute responsabilité, cette responsabilité retombant sur les expéditeurs. Il est difficile d'atteindre les expéditeurs, car ceux-ci peuvent être très éloignés et sans domicile connu. Nous avons donc pensé que nous ferions bien d'avoir une loi qui nous permettrait de nous en prendre au chemin de fer, dans des cas de ce genre. Le dernier article du bill donne le droit de perquisition, et se lit comme suit:

Le droit de perquisition établi à l'article 515 dudit code peut être exercé sur tout wagon, truc, fourgon, véhicule, fond de cale, navire, endroits ou locaux dans lesquels un agent de l'autorité ou constable a des raisons de supposer qu'il se commet quelque infraction aux articles 512, 513 ou 514, tels que modifiés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire que c'est la première fois qu'on attire mon attention sur ce bill, et que j'apprends que les chemins de fer sont ici en cause. Cela étant, je ne puis pas, dans le moment, étudier suffisamment les clauses du bill pour me permettre de me prononcer à ce sujet de façon satisfaisante pour moi-même, et avec avantage pour le public. Je crois que ce bill devrait être renvoyé, comme d'habitude, devant le comité permanent des chemins de fer. Ce bill renferme des dispositions très importantes pour les chemins de fer, et ce comité devra l'étudier sur toutes ses faces. Je n'ai pas le moindre doute que l'honorable député (M. Brock) propose un moyen convenable de remédier à de très sérieux griefs. Je n'ai pas la moindre objection à formuler contre ce bill, et ce n'est pas parce que j'ai dessein de m'y opposer que je propose que ce comité s'ajourne, et que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, où il pourra être discuté à fond.

M. BROCK : Je n'ai pas la moindre objection à accéder au désir de l'honorable ministre (M. Blair). Mais l'honorable ministre et la Chambre doivent voir que ce bill ne s'applique pas seulement aux chemins de fer, mais aussi aux cultivateurs qui transportent du bétail au marché, comme cela arrive souvent, dans de grandes voitures. Ce bill s'applique aussi à l'embarquement du bétail sur les navires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vois bien que les chemins de fer ne sont pas seuls ici en cause, mais ce bill n'en renferme pas moins des dispositions importantes visant les chemins de fer. Mon honorable ami (M. Brock) voudra-t-il proposer que le comité s'ajourne, afin que la partie relative aux chemins de fer soit discutée.

M. BROCK : Je consens volontiers à suivre cet avis, car je crois que c'est là le meilleur moyen d'arriver à mes fins, c'est-à-dire de faire en sorte que ce bill devienne loi le plus vite possible.

M. MONK : Ce bill établit de nouvelles dispositions pour empêcher les actes de cruauté envers les animaux, et pour amender le Code criminel de 1892. Ce ne peut être qu'incidemment—plutôt très incidemment—qu'il demanderait d'être étudié par le comité des chemins de fer. Je comprends qu'il puisse être nécessaire que l'honorable ministre s'occupe de ce bill, mais il y a quelque chose qui me semble de mauvais augure dans le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer. J'allais précisément

suggérer à mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) de demander que le bill soit laissé en suspens pour être pris en considération par le ministre, au lieu d'être renvoyé devant le comité des chemins de fer.

M. BROCK : Je désire tout simplement que le bill devienne loi, et si le meilleur moyen d'y arriver est de le laisser en suspens, j'y consens volontiers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je conseillerais à mon honorable ami (M. Brock) de proposer que le comité s'ajourne, fasse son rapport et demande autorisation de siéger de nouveau. Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a cru devoir parler comme il l'a fait au sujet du comité des chemins de fer. Je ne crois pas qu'il ait rien à dire qui puisse justifier l'opinion que les bills renvoyés devant ce comité reçoivent autre chose que la plus entière et la plus juste considération.

M. MONK : Je me suis aperçu que ces sortes de renvois équivalent à la mort des bills.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et pour quoi pas ? A quoi peut bien servir un comité, s'il n'a pas plein pouvoir d'exprimer son avis sur les mesures qui lui sont soumises?

M. MONK : Je crois que beaucoup de membres de cette Chambre partageront l'opinion que je viens d'émettre à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami (M. Monk). Le renvoi devant le comité est tout simplement afin de nous mettre mieux à même de pouvoir légiférer comme il convient. Nous n'avons pas du tout en vue l'objet dont veut parler l'honorable gentleman. Je propose que le comité s'ajourne, fasse son rapport, et demande autorisation de siéger de nouveau.

L'honorable M. TISDALE : Quand un ministre demande d'en agir de la sorte, cela doit être équivalent à une assurance de la part du gouvernement que le bill ne sera pas retardé, et qu'il reviendra bientôt devant la Chambre. S'il en était autrement, ce ne serait pas agir loyalement envers l'auteur de ce bill. Mais étant donné que cette motion équivaut à l'assurance dont je viens de parler, je ne vois pas où les clauses de ce bill, relatives au transport des animaux, pourraient être mieux prises en considération que devant le comité des chemins de fer. C'est là le tribunal qu'il nous faut. Mais si le ministre n'est pas d'avis que le renvoi devant ce tribunal équivaut à l'assurance dont j'ai parlé, alors ce pourrait bien être la mort de ce projet de loi. Il doit voir que nous avons ici une chance à courir. Je crois que c'est la meilleure manière de procéder.

Le comité s'ajourne.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DE L'OTTAWA.

M. MONK propose la seconde lecture du bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa.

M. C. MARCIL (Bonaventure): Je m'oppose à ce que ce bill soit pris en considération au lieu du bill (n° 36) concernant la compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur. L'autre soir, quand le bill (n° 36) a été présenté, l'honorable député de Nicolet (M. Ball) a proposé la seconde lecture, et on lui demanda de laisser ce bill en suspens. Je m'oppose à la lecture du bill (n° 59), parce que ce bill se rattache au bill (n° 36). Je viens de consentir à ce que le bill (n° 36) soit laissé en suspens, me rendant ainsi au désir de l'honorable député de Nicolet. Je m'oppose à ce que le bill (n° 59) soit maintenant pris en considération, parce qu'il y a connexité entre celui-là et le bill n° 36. Je désire que les deux bills soient laissés en suspens, ou bien je demande qu'on reprenne la discussion du bill (n° 36).

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : En suspens.

SECONDES LECTURES.

Bill (n° 60) concernant la compagnie de chemin de fer Huron et Ontario.—M. Ross (Ontario)—par M. Calvert.

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie "Lumberman's Fire Insurance." —M. Charlton—par M. Calvert.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie de chemin de fer Québec et Nouveau-Brunswick.—M. Belcourt—par M. Lemieux.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Berlin, Waterloo, Wellesley et Baie Georgienne.—M. Clare —par M. Lancaster.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Kootenay à Vancouver et au Littoral.—M. Macpherson —par M. MacCreary.

Bill (n° 89), portant autorisation de la Compagnie de chemin de fer Brockville and North-western.—M. Dyment—par M. Dyment.

Bill (n° 90) relatif à la Compagnie Niagara-Welland Power, à responsabilité limitée; pour changer son nom en celui de Niagara-Welland Power Company.—M. Guthrie —par M. Calvert.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie Dominion Gas Improvement.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 92) concernant la Compagnie Dominion Burglary Guarantee, à responsabilité limitée; pour changer le nom en celui de Compagnie Dominion Guarantee, à responsabilité limitée.—(M. Bickerdike.)

LA NOUVELLE COMPAGNIE CANADIENNE, A RESPONSABILITE LIMITEE.

M. LEMIEUX : Une erreur s'est produite. Le bill (n° 83) incorporant la Nouvelle Compagnie Canadienne, à responsabilité limitée, et qui est à mon nom, a été passé sous silence.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce bill a été appelé.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. Lemieux peut maintenant le présenter.

M. LEMIEUX propose que le bill (n° 83) soit lu une seconde fois.

M. MONK : Quand le bill (n° 83) de l'honorable député a été appelé, c'est moi-même qui ai demandé qu'il fût laissé en suspens, parce que je crois qu'il se rattache aux deux autres bills dont on a ordonné la suspension.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

Suspension maintenue.

LA FEDERATION MARITIME DU CANADA.

M. BICKERDIKE propose la seconde lecture du bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada.

M. SPROULE : On fera bien de nous expliquer la nature de ce bill. Je vois dans les journaux que les effets peuvent en être d'une grande portée.

M. BICKERDIKE : Je ne vois rien de ce genre dans ce bill. Les maisons d'expédition de Montréal désirent former une association, semblable à celle des banquiers, ou à celle des bouchers, ou à toute autre association basée sur le principe de la mutualité. Je ne crois pas qu'il y ait rien de plus dans ce bill, mais si cela est je donnerai à l'honorable député (M. Sproule) toutes les explications qu'il désirera. Je sais parfaitement qu'il n'y a pas autre chose dans ce bill que ce qu'on peut voir dans les règlements d'une association ordinaire de compagnies maritimes, et que ce bill est conçu sur le même principe que celui qui a présidé à la formation de l'association des banquiers ou toute autre association.

M. SPROULE : D'après les commentaires des journaux, il semblerait que nous sommes ici en face d'un " trust " des maisons d'expéditeurs de Montréal; et, si cela est, ce bill pourrait devenir nuisible et avoir une grande portée. Et je dois ajouter que toutes les apparences penchent de ce côté, d'après le peu d'explications que nous a données l'honorable gentleman sur l'objet de ce bill.

M. BICKERDIKE : Si ce bill devait avoir de semblables résultats, je ne l'aurais pas présenté.

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

SUBSIDES—ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) propose que la Chambre se forme de nouveau en comité de subsides.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) sur le rapport qui a été soumis l'autre jour à la Chambre au sujet des nombreux accidents de chemin de fer qui se sont produits au Canada depuis six mois, accidents accompagnés de nombreuses pertes de vie. Le rapport qui a été soumis comprend une période s'étendant du 1er octobre dernier au 1er avril, et pendant ces six mois, il n'est pas survenu moins de 142 accidents, qui ont coûté la vie à 179 personnes. Même, depuis le 1er avril, on doit regretter qu'il se soit encore produit de nouveaux accidents de chemin de fer, accompagnés de nouvelles pertes de vie. Il semble y avoir eu une véritable épidémie d'accidents, si je puis me servir de cette expression, depuis huit ou neuf mois.

D'après les renseignements obtenus du gouvernement, il appert, M. l'Orateur, qu'il n'existe pas de fonctionnaire dans le ministère des Chemins de fer ou dans celui du Travail, à qui est spécialement confiée la tâche de faire immédiatement une enquête sur la cause de ces accidents, d'entendre des témoins sous serment afin de se renseigner sur les détails de l'affaire, et de prendre les mesures nécessaires pour éviter que pareille chose se renouvelle, de s'assurer de l'état dans lequel se trouvait la voie et le matériel à ce moment, de se renseigner sur le nombre d'heures d'ouvrage accompli par les employés sur ces chemins de fer, de s'enquérir des connaissances de l'équipe d'employés qui avait charge du convoi, de la suffisance des moyens de secours qu'offrait la gare, des heures durant lesquelles le chef de gare est censé être à son poste et de faire une enquête sur l'expérience et les connaissances des télégraphistes.

En présence des nombreux accidents qui se sont produits depuis six mois sur nos chemins de fer, et vu que ces chemins de fer sont exploités en vertu de règlements qui doivent être soumis et approuvés par le gouvernement, il est dans l'intérêt public que le gouvernement nomme sans délai un employé revêtu de tous les pouvoirs nécessaires pour tenir des enquêtes sur les causes de ces accidents et empêcher qu'ils se répètent à l'avenir. Le ministre des Chemins de fer vient de nous dire qu'il n'y a pas d'employé spécialement chargé de faire ces recherches. A l'heure actuelle, tous les renseignements que le public peut obtenir sur la cause d'un accident, lui viennent des re-

cherches faites par les coroners, mais la Chambre admettra avec moi que ce coroner et ces jurés qu'il préside n'obtiennent pas tous les renseignements voulus pour permettre au public de se former une idée exacte des causes de ces accidents. Il y a quelque chose de défectueux dans la méthode suivie par ces coroners pour se procurer les renseignements requis. Il est donc nécessaire, dans l'intérêt public, qu'un fonctionnaire soit spécialement chargé de faire des recherches plus sévères sur les causes de ces accidents, et, qu'à part cela, les employés de la compagnie, dont le témoignage peut être nécessaire, reçoivent, de la part de ce fonctionnaire, la protection dont ils peuvent avoir besoin en rendant témoignage devant un jury ou en lui communiquant les renseignement qu'ils possèdent.

Je crois qu'il y a en Angleterre un employé public dont les fonctions consistent à se rendre immédiatement sur le théâtre de tout accident de chemin de fer entraînant des pertes de vie, à faire une enquête complète et un rapport au gouvernement. Ce besoin est tellement évident, qu'il suffira d'attirer l'attention du premier ministre et de ses collègues sur ce qui se passe actuellement au Canada, pour leur faire prendre une décision immédiate à ce sujet.

Nous possédons le ministère des chemins de fer et Canaux et nous avons aussi le ministère du Travail. C'est à un des fonctionnaires de l'un ou l'autre de ces ministères qu'il faudrait confier cette mission. Le ministère du Travail possède, je crois, un employé qui s'occupe spécialement de recueillir des renseignement sur le nombre d'heures d'ouvrage que font les ouvriers employés sur des entreprises publiques, la nature de leur travail, les salaires qu'ils reçoivent, et ainsi de suite. On pourrait augmenter les pouvoirs de ce fonctionnaire, ou un employé du ministère des Chemins de fer pourrait être chargé de faire une enquête et un rapport dans le sens que je viens d'indiquer.

J'ai vu dernièrement dans un journal anglais qu'en 1902, sur les millions de voyageurs transportés par les chemins de fer de ce pays, il n'y avait pas eu une seule perte de vie. Il est aussi déplorable que regrettable de constater que le public canadien a été appelé pour ainsi dire chaque jour et chaque semaine, depuis six ou huit mois, à lire les récits d'accidents de cette nature, qui se succèdent avec une régularité désespérante et qui sont toujours accompagnés de perte de vies et de dommages à la propriété. Je suis persuadé que si un employé comme celui que je viens d'indiquer était nommé, cela obligerait les compagnies de chemins de fer et les parties intéressées à apporter plus de soin dans l'exploitation de ces voies ferrées. Ces compagnies de chemins de fer jouissent de privilèges considérables et sont revêtues de pouvoirs importants ; le public doit les tenir responsables de la manière dont ils exercent ces privilèges et ces pouvoirs, et je crois que si une enquête sévère était faite chaque fois qu'un accident entraînant des pertes de vies se produit, et si ceux qui sont en faute étaient tenus responsables de ces pertes de vies, on apporterait beaucoup plus de soin qu'on en apporte actuellement dans l'exploitation de ces voies ferrées, et le nombre de ces accidents et de ces pertes de vies irait en diminuant.

Je demande au premier ministre, ou au ministre des Chemins de fer, ou au directeur général des Postes, ou à n'importe quel autre ministre, de me dire quelles sont les intentions du gouvernement à cet égard. A-t-on attiré l'attention du gouvernement sur le nombre sans cesse grandissant de ces terribles accidents qui se produisent d'un bout à l'autre du pays ? Le gouvernement se propose-t-il de faire faire des enquêtes sérieuses sur les causes de ces accidents ? Se propose-t-il de tenir la compagnie et les employés responsables, du moment qu'il y aura preuve de négligence de leur part ? Je crois la question suffisamment importante, M. l'Orateur, pour me justifier de la signaler à l'attention de la Chambre. Je sais que le public en général commence à éprouver des craintes sérieuses, et se sent énervé en présence des nombreux accidents qui se produisent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je n'ai pas à me plaindre du fait que l'honorable député (M. Clarke) ait jugé à propos d'attirer l'attention de la Chambre sur cette question. Il a bien voulu prendre la peine de m'avertir, il y a quelques instants, qu'il soulèverait cette question dès que la Chambre se formerait en comité des subsides.

M. CLARKE : Je ne m'attendais pas à ce que la Chambre serait appelée à se former aussi vite en comité des subsides.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends. Si j'avais eu plus de temps à ma disposition, cela m'aurait permis de fournir certains renseignements se rapportant à la question, mais j'aurai peut-être l'occasion de le faire dans une circonstance ultérieure. L'honorable préopinant n'est pas le seul à se rendre compte de la gravité de cette question. Il est étonnant de songer aux nombreuses pertes de vies résultant d'accidents de chemins de fer, durant les derniers six mois, et avant d'avoir devant les yeux le chiffre exact du nombre de ces décès, il était très difficile de s'en faire une idée juste. Du moment que ces faits sont venus à ma connaissance, j'ai soumis la chose à mes collègues, et nous l'avons étudiée depuis ce temps, chaque fois que cela nous a été possible. Nous sommes à chercher sérieusement quelle est la meilleure ligne de conduite à adopter pour le gouvernement. La gravité de la question n'a pas échappé à

notre attention, et nous en comprenons toute l'importance.

Mais il est bien plus facile de dire qu'une chose doit se faire que de déterminer de quelle manière elle doit se faire. Dernièrement, il s'est produit un accident sur l'Intercolonial, dont je pourrais m'occuper sans avoir besoin de l'autorisation formelle du Gouverneur en conseil, et je suis obligé d'avouer que je n'ai pu trouver jusqu'ici une personne possédant les connaissances voulues pour conduire une enquête de cette nature d'une manière satisfaisante. Il faut pour cela un homme qui possède une certaine expérience dans l'exploitation des chemins de fer, qui soit au courant de leurs règlements, et qui sache, pour avoir travaillé sur les chemins de fer, de quelle manière ces accidents peuvent se produire, afin de pouvoir conduire son enquête le plus efficacement possible. Jusqu'à présent, je n'ai pu trouver un homme possédant les connaissances voulues pour remplir cette position.

L'acte des chemins de fer autorise le Gouverneur en conseil à nommer un fonctionnaire revêtu de tous les pouvoirs nécessaires pour faire une enquête complète; la loi lui permet d'assigner des témoins, de les forcer à rendre témoignage, d'ordonner la production des livres, papiers et documents, et de faire toute preuve tendant à jeter de la lumière sur la question. La loi est suffisante sous ce rapport. Cependant, cette loi figure dans nos statuts depuis la Confédération, et je ne sache pas qu'on l'ait jamais mise en vigueur. Il se peut que dans un cas particulier, quelqu'un ait été chargé de tenir une enquête, mais il n'y a jamais eu aucun officier de nommé spécialement pour tenir des enquêtes chaque fois que des accidents de chemins de fer entraînaient des pertes de vie, ou la destruction de la propriété. Il s'est produit dans le passé des accidents aussi graves et aussi désastreux, par le nombre des pertes de vies et les dommages soufferts, que ceux qui ont eu lieu récemment, de sorte que la question doit être revenue plus d'une fois sur le tapis ; cependant, pour une raison ou pour une autre, il n'y a jamais eu personne de nommé. Tout en n'étant pas autorisé à indiquer d'une manière définitive quelle sera la conduite que suivra le Gouverneur en conseil sur cette question, je puis assurer la Chambre et le pays que nous allons essayer d'en arriver à une conclusion justifiée par les circonstances, et si nous constatons que la nomination d'un fonctionnaire est de nature à produire de bons résultats, nous le ferons.

M. CLARKE : Quelle est la pratique suivie en Europe?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un fonctionnaire est revêtu de l'autorité nécessaire pour tenir une enquête, quand il le juge à propos, sur tout accident de chemin de fer et il doit soumettre son rapport au gouvernement, au bureau du commerce, ou à un des ministères du gouvernement impérial. Il serait peut-être à propos que nous possédions un fonctionnaire revêtu de ces mêmes pouvoirs. Mon honorable ami (M. Clarke) a fait allusion à l'absence extraordinaire de pertes de vies sur les chemins de fer européens. Ce fait est certainement remarquable, mais il ne veut pas dire que l'exploitation des chemins de fer n'y a pas entraîné de nombreuses pertes de vies. Cela signifie tout simplement que les victimes de ces accidents ne sont pas tous décédées. Les accidents auxquels il est fait allusion dans le rapport produit l'autre jour, ne sont pas des accidents survenus seulement aux voyageurs.

Une bien faible proportion de ces pertes de vies sont celles de personnes voyageant sur les trains de chemins de fer. Il est malheureusement vrai que des accidents se sont produits dans lesquels il y a eu de nombreuses pertes de vies parmi les voyageurs, mais la grande majorité des décès et des blessures graves causés par les chemins de fer, se produisent parmi les employés qui travaillent sur les voies de garage dans les parcs de formation, et non quand les convois sont en marche, dans le cours ordinaire du voyage. Les employés deviennent imprudents par l'habitude qu'ils contractent de monter sur les locomotives de service et d'en descendre sans précaution. Ils savent parfaitement à quels danger ils s'exposent par suite de ces imprudences, mais avant qu'ils aient eu le temps de se rendre compte de leur position, ils sont frappés par un train et écrasés. Il est donc impossible d'établir aucun règlement pouvant protéger complètement les employés, ou les protéger d'une manière plus parfaite qu'ils le sont actuellement contre les conséquences de leur propre négligence.

Nous avons eu l'autre jour un des accidents les plus graves qui se soit produits depuis bien longtemps sur l'Intercolonial. Il est presque impossible de se rendre compte de la manière dont cet accident est arrivé. J'ai obtenu des rapports complets des officiers du ministères qui sont allés sur les lieux. Il ne peut y avoir le moindre doute que tous les règlements concernant la circulation des convois qui sont exposés à se rencontrer ont été observés. Les chefs de trains et les conducteurs de locomotives des deux convois furent avertis qu'ils devaient se rencontrer à la jonction Windsor ; et tous reconnurent avoir reçu ces instructions. Le convoi dont les employés sont à blâmer et dont la négligence fut la cause de l'accident, arriva à la jonction Windsor, endroit où il aurait dû s'arrêter. Le signal l'avertissait de ne pas aller au delà; malgré cette défense, il continua sa course et à deux milles et demi plus loin la collision avait lieu.

M. INGRAM : Combien y avait-il d'heures que ce conducteur de locomotive travaillait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Seulement trois ou quatre

heures ; il venait de prendre la direction de son convoi. C'était un de nos meilleurs employés ; il faisait partie du personnel depuis 32 ou 33 ans, et on n'avait jamais rien eu à lui reprocher. Il n'a pas perdu la vie, et la seule explication qu'il a pu donner de sa conduite, c'est qu'il a dû perdre la tête. Il savait qu'il devait arrêter, et cette idée est demeurée présente à son esprit jusqu'au moment où le train est arrivé à l'endroit où il devait s'arrêter alors qu'il a perdu la notion des choses. Maintenant, quand bien même nous aurions tenu une enquête complète sur cet accident, cela ne nous aurait pas éclairé davantage sur les faits principaux ; tout de même, j'ai cru qu'il était préférable de faire une enquête, et j'ai cherché à trouver un homme possédant les qualités voulues pour l'envoyer sur les lieux interroger tous ceux qui pourraient connaître quelque chose de l'accident.

Je ne crois pas qu'il nous soit possible d'obtenir plus de détails sur la question, mais nous aurons la satisfaction de pouvoir dire que tous les efforts possibles ont été faits se rattachant à cette affaire. Je dois dire à mon honorable ami que nous comprenons toute l'importance de la question et nous allons y apporter toute l'attention possible, afin de prendre les mesures nécessaires pour protéger la vie et la propriété.

M. KEMP : Les membres de cette Chambre ont sans doute appris avec plaisir, de la bouche du ministre des Chemins de fer, que le gouvernement s'occupe activement de l'importante question soulevée par le député de Toronto-ouest (M. Clarke). J'ai été quelque peu surpris d'entendre dire, il y a quelques jours, que le gouvernement ne possédait aucun état indiquant le nombre de pertes de vies et d'accidents graves survenus sur les chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le nouveau projet de loi contient une disposition à cet effet.

M. KEMP : J'étais justement pour proposer la chose.

Le ministre des chemins de fer nous a dit que la loi actuelle permettait de nommer quelqu'un pour faire une enquête sur tout accident de chemin de fer. Excepté dans le cas de perte de vie, le public a toujours ignoré jusqu'à présent la cause des accidents de chemins de fer, et qui en était véritablement responsable. Nous en sommes rendus à un point où il est temps que le gouvernement se fasse autoriser par la loi des chemins de fer, s'il ne l'est déjà, à s'enquérir des causes des accidents qui se produisent sur les voies ferrées, et qu'il possède les pouvoirs voulus pour obliger ces compagnies à respecter les règles et règlements qui sont approuvés par le gouvernement. On me dit qu'il se produit quelquefois un certain relâchement dans l'application de ces règlements par suite d'un surcroit de travail, d'un encombrement de trafic et autres choses du même genre. Je considère qu'il est du devoir du gouvernement de se renseigner sur toutes ces questions. Il me fait plaisir de constater que le gouvernement s'occupe de cette question, et j'espère qu'il va réussir à trouver un moyen de diminuer le nombre et la gravité de ces accidents de chemins de fer, de manière à atteindre ce degré de protection qui existe en Angleterre, où mon honorable ami (M. Clarke) nous dit que, durant l'exercice expirant le 31 mars 1902, il ne s'est pas produit une seule perte de vie par suite d'accidents de chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parmi les voyageurs.

M. KEMP : Le renseignement fourni par les journaux n'établit pas cette distinction, mais je présume que la chose est exacte.

M. INGRAM : Les règlements des compagnies ne sont pas aussi défectueux que l'on est porté à le croire. Toute la difficulté provient de l'acharnement qu'apportent les administrateurs à réduire les frais d'exploitation. Pour atteindre ce but, ils renvoient du service des employés d'expérience et les remplacent par des jeunes gens qui n'en possèdent pas. C'est dans ce fait plutôt que dans toute autre chose qu'il faut chercher la cause de tout le mal. Quand il y a encombrement de trafic, il faut plus de temps aux convois pour effectuer le trajet, et les employés sont obligés de travailler plus longtemps. De nombreux accidents résultent de ce surmenage imposé aux employés par de trop longues heures de travail.

Je crois donc que le plus grand défaut de tous, est celui qui consiste à réduire les frais d'exploitation aux dépens de l'efficacité du service. Les pertes de vies, parmi les voyageurs et les employés, sont le résultat des expériences tentées par les compagnies de chemin de fer pour diminuer les frais d'exploitation de leurs chemins. Le gouvernement ferait certainement un pas dans la bonne direction en nommant un homme parfaitement compétent pour tenir des enquêtes dans les cas d'accidents. On ne peut accorder une confiance absolue à ces enquêtes faites par les coroners qui, dans un grand nombre de cas, ne mettent pas tous les faits à jour. Je possède une certaine expérience dans ces questions de chemin de fer, et je puis dire qu'il arrive souvent aux expéditeurs des convois dans les bureaux de chemin de fer, d'expédier des ordres qu'ils refusent de certifier. Les règlements de la compagnie les obligent de le faire, mais ils négligent d'observer les règlements et quel est le résultat de cette négligence? C'est que lorsque l'on demande aux télégraphistes dans les gares de produire cette autorisation, ils ne peuvent le faire, les expéditeurs de convois ayant refusé de la leur donner. Alors, le télégraphiste qui a fait son devoir, se trouve cependant dans l'impossibilité de se justifier, étant incapable de produire le certificat de l'expéditeur des convois. Il est

à ma connaissance personnelle que l'on a fait supporter toute la responsabilité d'un accident grave à un homme qui en était parfaitement innocent.

M. MONK : Le ministre des Chemins de fer et Canaux voudrait-il me dire s'il s'est occupé de faire tenir une enquête sur la cause des nombreux accidents qui se sont produits durant les derniers mois, et en particulier sur l'accident survenu sur l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'il n'y avait pas eu d'employé de nommé pour faire une enquête de cette nature depuis que cette loi figure dans nos statuts. J'ai ajouté que tout en possédant les pouvoirs nécessaires, en ma qualité de ministre, et sans y être autorisé par aucun arrêté du conseil, pour faire faire une enquête sur les accidents qui peuvent se produire sur l'Intercolonial, ces enquêtes ont été conduites jusqu'à présent par les fonctionnaires du ministère, suivant le cours ordinaire, mais que j'étais bien résolu à modifier cette manière de procéder, si je pouvais réussir à trouver une personne possédant les qualités voulues, que je pourrais adjoindre au personnel de l'Intercolonial. J'ai déclaré de plus qu'une enquête serait faite dans le cas du dernier accident.

M. MONK : J'ai demandé à l'honorable ministre de nous dire s'il avait fait quelques démarches pour essayer de découvrir la cause des nombreux accidents de chemins de fer qui ont eu lieu durant les derniers mois. On a prétendu, au cours de la discussion, que presque tous les accidents de chemins de fer sont dûs aux tentatives faites par les compagnies pour diminuer les frais d'exploitation de leurs lignes, et je désire savoir si l'on a jamais essayé de faire une enquête à ce sujet?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BARKER : J'apprends avec plaisir que le ministre des Chemins de fer se propose d'étudier la question et de faire faire des enquêtes sur les accidents de chemins de fer, par l'entremise d'un fonctionnaire spécialement nommé à cette fin. Cette enquête devrait se faire non seulement après chaque accident, mais elle devrait être de la nature d'une enquête continue et générale, destinée à prévenir les accidents. J'ignore si les nombreux accidents qui ont eu lieu cette année sont dus à une ou plusieurs causes particulières auxquelles on a fait aujourd'hui allusion dans cette Chambre, et ce n'est pas mon intention de discuter ce fait.

Cependant, chaque fois qu'un accident sérieux se produit, vous pouvez être certain qu'il y a deux ou trois employés qui ont manqué à leur devoir et négligé d'observer ments etablis par les campagnies et approuvés par le gouvernement, causant ainsi l'accident qui ne serait pas arrivé sans cela. Presque toujours, cet enchaînement de deux ou trois erreurs qui est la cause de l'accident, ne se serait pas produit si un des employés avait fait son devoir. Ceci démontre une négligence générale à respecter les règlements établis par les compagnies et approuvés par le gouvernement. Ceux qui s'y connaissent en fait de règlements de chemins de fer, nous disent que s'ils étaient respectés, tout accident résultant d'une autre source que celle du défaut des machineries serait impossible. Chaque ordre doit passer par les mains de deux employés ou plus, et si l'un d'entre eux faisait son devoir il n'y aurait pas d'accident. Toute la difficulté réside dans le fait suivant : un employé travaille durant des années sans qu'il lui arrive aucun accident, il devient alors convaincu que certains règlements qui existent ne sont cependant pas nécessaires à la sûreté du convoi qui lui est confié, il néglige de s'y conformer, et tout naturellement, tant qu'il ne se produit aucun accident, personne n'entend parler de l'infraction dont il se rend coupable. Il en coûte à un employé de dénoncer son compagnon ; et la chose n'arrive aux oreilles des officiers de la compagnie que lorsqu'un accident s'est produit accompagné de pertes de vies ou de dommages. Alors une enquête a lieu, et ils apprennent que depuis des mois et même des années on a négligé d'observer certaines dispositions des règlements. L'inspecteur dont a parlé le député de Toronto-ouest devrait être un employé permanent, et non un homme envoyé par le ministre chaque fois qu'il entend parler d'un accident. Ses fonctions devraient consister à voyager continuellement sur les chemins de fer, afin de voir à ce que les règlements établis pour la protection du public soient respectés. Si un officier compétent comme celui-là était nommé, je suis convaincu qu'un grand nombre de ces accidents pourraient être évités, et nous aurions moins besoin de faire des enquêtes pour déterminer la cause de toutes ces pertes de vies et de ces dommages.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. MORIN (Dorchester) : M. l'Orateur, permettez-moi de dire quelques mots sur la question qui faisait l'objet de la discussion lorsque vous avez quitté le fauteuil à six heures. Ces accidents de chemins de fer ont été tout particulièrement fréquents depuis le mois de décembre dernier ; et les pertes subies de ce chef, depuis cette époque, ont été élevées. Le temps est arrivé de mettre fin à un pareil état de choses. Le peuple nous a envoyé ici pour le protéger, et une excellente occasion s'offre à nous de le

faire. C'est au ministre des Chemins de fer qu'il appartient de prendre l'initiative de ce mouvement. Tant qu'il restera inactif, les gérants et les directeurs des chemins de fer diront : attendons que le gouvernement se décide à faire quelque chose pour agir, et ils auront raison de tenir ce langage. Le ministre des Chemins de fer est le seul homme capable de conduire cette réforme à bonne fin.

On nous a dit, en 1896, que le gouvernement libéral serait un gouvernement de réforme et de progrès. C'est donc à lui qu'il appartient de donner l'exemple dans le cas actuel et de soumettre à la Chambre une mesure tendant à établir cette réforme. Je n'ai pas l'intention de faire un long discours, mais je tiens à être bien compris. La première chose que le ministre des Chemins de fer a à apprendre, c'est de savoir comment ses employés sont traités sur les chemins de fer de l'Etat. Je n'ai pas une connaissance personnelle de ce qui se passe sur les chemins de fer, mais parlant des chemins de fer que je connais, je puis dire, sans crainte de me tromper, que les conducteurs de locomotives, les chauffeurs et les télégraphistes ont de trop longues heures d'ouvrage. Souvent vous voyez ces employés commencer à travailler le matin avec instruction de demeurer à leur poste jusqu'à ce qu'ils en soient relevés. Ils demeurent quelquefois dix, douze et même quinze heures de suite à leur poste. Le résultat de ce surmenage, c'est qu'un accident se produit accompagné de pertes de vie. Puis, quand le public veut savoir comment cet accident est arrivé, on lui répond : c'est la faute du télégraphiste. Cependant, ce n'est pas toujours ce dernier qui est le plus à blâmer, et les plus coupables sont souvent ceux qui lui ont donné les instructions qu'il a suivies. Quand les personnes qui occupent des positions responsables dans l'administration des chemins de fer disent à un télégraphiste, à un conducteur de locomotive ou à un chef de train de demeurer à leur poste jusqu'à ce qu'ils soient avertis de le quitter, ce sont là les gens que l'on doit blâmer et nul autre.

Comme c'est le ministre des Chemins de fer qui s'occupe de ces questions dans l'administration, c'est à lui qu'il appartient de faire le premier pas et de voir à ce que les conducteurs de locomotives, les chauffeurs, les télégraphistes et les chefs de train ne travaillent pas plus qu'un certain nombre d'heures par jour. Mais, que l'on me comprenne bien ; quand je dis que l'on devrait limiter leurs heures de travail, je ne prétends pas qu'il soit nécessaire de passer d'un extrême à l'autre. Il ne conviendrait pas de dire que l'un de ces employés ne devra pas travailler plus de quatorze ou quinze heures. Ainsi, prenons le cas d'un conducteur de locomotive chargé de conduire un train express à une vitesse de quarante, quarante-cinq ou cinquante milles à l'heure, et quelquefois même à une vitesse de soixante milles à l'heure, au risque de sa vie—cet homme ne devrait pas travailler plus de quatre heures de suite, disons quatre heures par seize ou vingt heures. En travaillant durant cet espace de temps, ces hommes seraient en état de remplir leurs fonctions, et il n'y aurait aucun danger à leur confier la vie des voyageurs. La même chose peut se dire des chefs de trains et des télégraphistes. Prenons, par exemple, un télégraphiste. Cet employé reçoit l'ordre de commencer à travailler à six heures du matin ; à neuf ou dix heures du soir sa journée n'est pas encore terminée, la fatigue triomphe de sa volonté, et il s'endort. Un convoi peut passer ; les instructions sont de le faire arrêter à cet endroit, mais le télégraphiste dort profondément et il n'y a personne pour ordonner au convoi d'arrêter. Il continue sa route, un accident se produit accompagné de pertes de vies.

Le gouvernement nous dira peut-être qu'il en coûterait trop cher pour abréger ces heures de travail. Mais cette question peut s'envisager de deux manières. Supposons qu'il en coûte au gouvernement une somme additionnelle de $20,000 par année pour se procurer un personnel plus nombreux et diminuer le nombre d'heures d'ouvrage de ces employés. Mais un seul accident peut causer pour des centaines de mille dollars de dommages matériels, sans compter les pertes de vie. Qui rendra la vie à ces corps inanimés ? Cet accident est venu brusquement mettre fin à leur existence et plonger ces voyageurs dans l'éternité. Le ministre des Chemins de fer n'a qu'un mot à dire pour mettre fin à cet état de choses ; et c'est de lui que le peuple s'attend à voir venir le premier mouvement dans cette direction. S'il croit devoir adopter les mesures nécessaires pour en arriver à ce résultat, il peut compter sur mon appui. Ce sera aussi le devoir de tous les membres de cette Chambre de lui accorder leur plus cordial appui.

J'ai fait le voyage aujourd'hui de Montréal à Ottawa, à bord d'un convoi du chemin de fer Canada Atlantique. Durant le trajet, quelqu'un me demanda : Pourquoi n'avez-vous pas pris un convoi du chemin de fer Canadien du Pacifique, ne savez-vous pas qu'il y a une grève sur le Canada Atlantique ? Voilà un exemple. Un grand nombre d'employés de ce chemin de fer ont abandonné l'ouvrage, et on nous dit même que les signaux ont été dérangés. Sans doute le gouvernement n'est pas responsable de cet état de choses. Mais, je cite ce fait pour démontrer tous les dangers qui existent et qu'il faut faire disparaître autant que possible.

Mon honorable ami (M. Blair) voyage beaucoup en chemins de fer. Supposons qu'il vienne à perdre une jambe au cours d'un accident, est-ce qu'une somme de $50,000 serait suffisante pour l'indemniser de cette perte ? Et s'il venait à perdre la vie, alors qu'il n'y aurait aucune somme d'argent pour compenser cela. La Chambre

est donc justifiable de demander au ministre des Chemins de fer de prendre les mesures nécessaires, avant que de nouveaux désastres se produisent, pour assurer une plus grande sécurité aux employés comme à ceux qui voyagent sur les convois de chemins de fer.

M. RICHARDSON : La question qui est actuellement soumise à l'attention de la Chambre est d'une importance plus qu'ordinaire. Elle soulève le plus vif intérêt dans le public. Je ne sympathise guère avec ceux qui veulent inutilement soulever le sentiment populaire contre les compagnies de chemins de fer ou embarrasser ces dernières au moyen de lois coercitives. Nous savons tous que la position de gérant de chemins de fer est très onéreuse. D'un côté, ils ont à surveiller de nombreuses existences qui sont confiées à leurs soins. De l'autre, il leur faut satisfaire les intérêts de ceux qui ont mis de l'argent dans ces entreprises, et les gérants s'efforcent d'administrer leurs chemins de fer de manière à pouvoir payer des dividendes raisonnables aux actionnaires. Il est fort passible que ce désir de réduire les frais d'exploitation soit la cause jusqu'à un certain point, des nombreux accidents qui ont eu lieu dans ce pays depuis six mois.

Cette question est tout autant d'intérêt national que d'importance nationale. Il ne s'agit pas seulement d'une question de pertes pour les compagnies de chemins de fer, ou même d'une question de pertes de vies, mais il s'agit d'une question d'importance nationale, car, si les statistiques démontrent que la vie des voyageurs est beaucoup plus en danger sur nos chemins de fer que sur les chemins de fer étrangers, cela sera un obstacle à la colonisation, au placement des capitaux étrangers dans ce pays, et contribuera d'une foule de manières à paralyser ce progrès auquel nous avons droit de nous attendre et que nous espérons voir se réaliser.

Encore une fois, je suis opposé à toute législation tendant à embarrasser inutilement l'exploitation et l'administration des chemins de fer, mais je considère qu'il est de notre devoir d'agir et de montrer au public comme à nos commettants que nous comprenons leurs intérêts et voulons essayer d'empêcher la répétition de ces accidents déplorables qui ont eu lieu depuis quelque temps dans notre pays, et qui ont entraîné de nombreuses pertes de vies. Je sais que les compagnies de chemins de fer ont des règlements très sévères pour leurs employés, et que ces règlements sont faits dans le but de protéger les voyageurs, mais ils ne sont pas toujours observés à la lettre. Ainsi, je crois qu'ils ont des règlements très sévères défendant à leurs employés de faire usage des liqueurs enivrantes lorsqu'ils sont à l'ouvrage.

Ce qui a été dit cet après-midi, dans cette Chambre, me porte à croire que les employés travaillent souvent au delà de leurs heures réglementaires; le font-ils en vertu d'instructions à cet effet, ou volontairement, pour augmenter leurs gages, voilà ce que j'ignore. Dans tous les cas, il a été établi bien clairement que l'on a maintenu des employés à l'ouvrage durant quinze et seize heures par jour. Or, il est évident que la nature humaine ne peut supporter une pareille tension sans faiblir et qu'il n'est pas prudent de confier la vie des voyageurs à des hommes qui sont appelés à fournir d'aussi longues heures d'ouvrage. D'après ce que j'ai pu comprendre, ces hommes ont alors besoin de recourir aux stimulants pour se soutenir ; si les renseignements que l'on m'a fourni sont exacts, je crois que les conducteurs de locomotives et leurs aides ont l'habitude de faire usage de liqueurs enivrantes pour se stimuler et se mettre en état d'accomplir leur travail fatiguant durant de longues heures sans faiblir.

J'ai eu dernièrement l'occasion de rencontrer un homme qui m'a dit avoir eu de nombreuses occasions de voyager sur une des locomotives d'une compagnie de chemin de fer que je connais très bien. Ayant déjà fait partie lui-même du personnel de cette compagnie, il possédait toute la confiance des conducteurs de locomotives, qui lui permettaient de voyager avec eux, et il m'a assuré qu'ils avaient l'habitude d'apporter des liqueurs enivrantes, et qu'ils étaient souvent sous l'influence de ces stimulants. Bien plus, nous savons tous qu'il est arrivé à quelques-uns de ces conducteurs de locomotives, épuisés par de trop longues heures de travail, de s'endormir à leur poste, alors que ces dernières couraient sur la voie à une vitesse de quarante ou cinquante milles à l'heure. Nous ne pouvons nous faire qu'une bien vague idée des dangers auxquels sont exposés les voyageurs qui ont confié leur vie à ceux de ces employés qui se trouvent dans un pareil état.

Je comprends que la présente motion a pour but d'attirer l'attention du gouvernement sur cette question, afin que l'on voit à prendre les mesures nécessaires pour protéger le public voyageur et diminuer le danger des accidents de chemins de fer, qui ont été si fréquentes depuis un certain temps ; si l'on compare le nombre d'accidents de chemins de fer que nous avons eus dans ce pays, principalement durant les derniers six mois, avec ce qui se passe en Europe et surtout en Angleterre, la comparaison est loin de nous être favorable. On dit qu'aux Etats-Unis les accidents de chemins de fer sont plus nombreux que dans n'importe quel autre pays de l'univers, or, je serais curieux d'établir la comparaison entre ce qui se passe chez nos voisins à ce sujet et ce qui se passe chez nous, en tenant compte du nombre de milles parcourus et du nombre de voyageurs transportés. Il ne peut y avoir de doute que le Canada est en frais de se créer une réputation peu enviable sous ce rapport.

J'espère que cette discussion va avoir pour résultat d'amener le gouvernement à faire une nomination qui rassurera le public, ou tout au moins démontrera qu'il comprend toute l'importance de la question. Les compagnies de chemins de fer bénéficient de nombreux privilèges en vertu de leurs chartes, et nous avons le droit d'exercer une certaine surveillance sur leur administration, en nommant une commission d'inspection quelconque qui aura pour résultat de diminuer le nombre des accidents qui se sont succédés avec une rapidité vraiment terrifiante durant les derniers six mois.

M. LENNOX : Je crois qu'il existe un point particulier de la question que le ministre des Chemins de fer ne me paraît pas avoir parfaitement saisi, si je dois en juger par ce qu'il a dit cet après-midi. Comme l'ont fait remarquer les honorables députés de Toronto-ouest (M. Clarke) et de Hamilton (M. Barker), il s'agit plutôt d'essayer de prévenir les accidents que de faire des enquêtes sur ceux qui ont eu lieu. Ce qui s'est passé depuis six mois, et les accidents survenus antérieurement à cette période, et dont j'ai pris note, me font dire qu'il est nécessaire de prendre des mesures préventives, ou d'adopter tels autres moyens de surveillance qui tendront à diminuer à l'avenir le danger des accidents de cette nature.

Tous ceux qui ont tant soit peu étudié la question admettront que cela est très faisable. Quand ces accidents se produisent, on constate la plupart du temps qu'ils sont dus, non à l'absence de règlements sévères édictés par les compagnies de chemin de fer, mais au fait que ces compagnies négligent de les faire observer. Bien souvent ces accidents sont dus au fait que les compagnies cherchent à exploiter leurs lignes trop économiquement, et à surcharger leurs employés d'ouvrage et de responsabilité. Cet après-midi l'honorable député d'Halifax, je crois, a parlé de ces compagnies qui adoptent tous les règlements voulus, mais négligent de les faire observer. Je me rappelle un cas qui s'est passé, il y a quelques mois, entre Barrie et Toronto : les règlements concernant le passage des trains avaient été complétement ignorés depuis un an, je crois, si non à la connaissance des chefs de la compagnie, du moins à celle de plusieurs de leurs principaux employés. Tant que tout va bien, ils ferment les yeux sur les infractions à leurs propres règlements ; mais malheureusement, il y a quelque temps un accident survint et qu'arriva-t-il alors ? Tous les employés sur lesquels il était possible de faire peser la responsabilité furent renvoyés. La compagnie ne voulait pas accepter l'excuse qu'elle savait elle-même que depuis longtemps le règlement n'était pas observé. La réponse fut que tous les employés étaient tenus d'observer les règlements et qu'en cas d'accident ils devaient en subir les conséquences.

Voilà un exemple, pris entre beaucoup d'autres, qui confirme un fait que le ministre des Chemins de fer a entièrement passé sous silence dans son discours de cet après-midi. Ce qu'il faudrait, c'est un fonctionnaire public chargé de voir à l'adoption et à l'application de règlements propres à assurer la sécurité des voyageurs, qui serait au courant des choses de chemin de fer et qui obligerait les compagnies à observer les règlements. L'honorable ministre nous dit qu'il y a déjà une loi qui permet de nommer quelqu'un pour s'enquérir, après coup, des causes d'un accident ; mais c'est là un moyen très inefficace, tandis que si un fonctionnaire actif et zélé était chargé de constater par lui-même si les règlements nécessaires sont scrupuleusement observés, il en résulterait un grand bien et les accidents seraient beaucoup plus rares.

J'espère que le débat qui vient d'avoir lieu aura pour effet d'attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur cette grave question et le portera à agir sans retard, mais il n'en est pas moins regrettable de constater que bien que depuis des mois et des mois tout le pays, tous les hommes intelligents soient indignés de la fréquence de ces accidents et soient convaincus de la nécessité d'un intervention énergique du gouvernement pour les faire cesser, le ministre des Chemins de fer soit obligé d'avouer, aujourd'hui, qu'il n'a rien fait pour apporter un remède à ce déplorable état de choses.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides, je désirerais signaler un fait que je considère comme un grave abus. Nous sommes en session depuis un mois et je crois——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'honorable député a déjà pris la parole sur la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. MONK : Je n'ai fait que poser une question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une simple question ?

M. MONK : Nous sommes en session depuis un mois et je crois que sauf l'adoption de quelques bills peu importants, nous n'avons rien fait autre chose que voter des crédits. Sous ce rapport la Chambre s'est montrée très généreuse et, si je ne me trompe, nous avons déjà voté plusieurs millions. En toute occasion, du moins quand j'étais présent, la Chambre a fait preuve de bon vouloir quand il s'est agi de se former en comité des subsides, mais je considère qu'on ne devrait pas nous le demander en ce moment. Pour ma part, je n'ai nullement l'intention de

retarder le vote du budget. Je sais que c'est une besogne ardue pour un ministre de préparer et faire adopter les estimations de son ministère, et je suis toujours disposé à lui faciliter sa tâche autant que possible, car nous avons bien assez de choses à faire sans créer des retards inutilement. Je ne veux pas être accusé de causer de l'obstruction, mais je tiens à faire remarquer, M. l'Orateur, que nous ne procédons pas régulièrement. Il existe des abus à faire disparaître, des griefs à régler, et cela devrait se faire avant que les subsides soient votés.

Je vais mentionner quelques-unes des importantes questions dont le parlement aura à s'occuper durant la présente session et qui, à mon sens, constituent autant de griefs et d'abus à faire disparaître.

Il est vrai que le ministre des Finances nous a promis l'exposé budgétaire pour demain, mais je dois dire qu'il n'y a pas dans tout le pays, une personne assez indifférente aux grandes questions qui agitent l'opinion publique qui ne dirait pas, si on lui demandait quelle est à l'heure actuelle la question la plus pressante, celle qui demande une solution plus prompte, ne répondrait pas : c'est la question du tarif. Cependant, nous sommes ici depuis un mois et nous n'avons pas encore eu l'occasion de discuter cette question vitale sur laquelle il existe tant de divergence d'opinion dans tout le pays.

Il y a aussi des abus à faire disparaître de la loi sur les élections, et des députés appartenant aux deux partis ont déposé des projets de loi à cet effet. Pourquoi n'aborderions-nous pas ces questions et ne chercherions-nous pas des remèdes aux abus existant avant de continuer à voter des crédits ?

Dès l'ouverture de la session on nous a promis un bill pour remodeler la représentation du peuple dans la Chambre des communes. N'est-ce pas là encore un grief ? En présentant ce bill, le très honorable premier ministre nous a dit qu'il était destiné à faire cesser un abus. Nous avons aussi à nous occuper du dernier recensement, de la manière dont il a été fait, du résultat qu'il a donné et tout cela devrait être fait avant que nous allions plus loin dans le vote des subsides.

Il a été annoncé dans le public et même dans cette Chambre, je crois, que nous devons avoir une commission du transport ; le discours du trône y faisait même allusion. Quelle sera l'œuvre de cette commission ? Est-elle destinée à porter remède aux maux signalés dans le discours du trône ? Que demandera-t-on à cette commission ? Le gouvernement entend-il se décharger sur elle de la responsabilité d'adopter et de mettre à exécution une politique définie sur cette grave question, la plus importante peut-être, que nous aurons à étudier durant la présente session ? Que coûtera-t-elle au pays ? La Chambre sera-t-elle favorable à sa nomination ? Pourquoi la députation, se prévalant de la constitution, ne retarderait-elle pas le vote des subsides jusqu'à ce que toutes ces questions eussent été réglées ? Pourquoi la Chambre ne s'occuperait-elle pas de tous ces projets avant de se consacrer uniquement à voter des crédits pour le prochain exercice ?

Nous avons encore le bill des chemins de fer, un volumineux document destiné, lui aussi, à faire disparaître des abus. Nous avons à discuter la question d'une commission des chemins de fer, pour savoir si, ici encore, le gouvernement se déchargera sur une commission du soin de faire cesser les griefs et les abus dont se plaignent les représentants de l'ouest, d'Ontario et des autres provinces. Les opinions peuvent être partagées sur cette question, en dehors de toute attache politique, et je répète que si nous voulons procéder régulièrement et constitutionnellement, cette question devrait être débattue et décidée avant le vote des subsides.

Je crois que nous aurons aussi un bill concernant la milice; on nous a laissé entendre qu'il y aura dans notre milice de grandes réformes qui occasionneront des dépenses considérables. Nos représentants à la conférence de Londres ont dit ce qu'ils se proposaient de faire, sous ce rapport, après leur retour au pays. Où est ce bill de la milice? Va-t-on attendre la fin de la session pour nous soumettre ces projets de réforme et nous demander les sommes additionnelles qu'ils nécessiteront, et nous mettre ainsi dans l'impossibilité de nous acquitter de nos fonctions en connaissance de cause, quand nous serons appelés à voter les crédits du ministère de la Milice pour le prochain exercice?

Il y a aussi la question d'un nouveau chemin de fer transcontinental qui se discute par tout le pays depuis des mois et des mois, et tout ce que nous en connaissons c'est ce que les journaux ont rapporté de discours ministériels prononcés en dehors de cette enceinte.

Nous ne savons rien encore de ce que coûtera à l'Etat la solution de ce grand problème du transport. Est-ce outrepasser notre rôle de critiques du gouvernement, de demander qu'on nous donne des détails et des explications sur cette grande entreprise, avant de nous obliger à voter de nouveaux subsides?

Si la Chambre se forme en comité des subsides ce soir, on nous demandera de voter de l'argent pour construire des quais, des jetées, des brise-lames, et ne devrions-nous pas savoir quelle ligne de conduite le gouvernement entend suivre, sur cette question du transport, avant d'engager le pays dans de nouvelles dépenses considérables ?

D'après les interprétations les plus modernes du droit constitutionnel, le gouvernement n'est rien autre chose qu'un comité de la Chambre et il est de son devoir de faire connaître à la députation la politique qu'il entend suivre sur une question aussi importante.

J'ai pris part à une élection partielle quelques jours avant l'ouverture de la session, et une des principales questions débattues au cours de cette élection était celle du remaniement des ministères. On disait aux électeurs de Maisonneuve que si le ministère des Travaux publics, qui avait été confié à la province de Québec depuis nombre d'années, lui avait été enlevé, la chose avait été faite avec d'excellentes intentions. On leur expliquait qu'en prévision des grands travaux qui devaient être exécutés sur le Saint-Laurent, il valait mieux les laisser entre les mains d'un département bien au courant des besoins de la navigation dans le bas du fleuve, et les ministres, au cours de cette élection et dans le discours du trône dirent qu'un bill serait présenté à cette session pour mettre les travaux du Saint-Laurent, entre Montréal et l'océan, sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Où est ce bill? Si, de ce chef, il existait un grief pendant l'élection de Maisonneuve, ce grief existe encore aujourd'hui, et a-t-on le droit de nous demander de voter de l'argent pour les Travaux publics avant que le gouvernement ait rien fait pour faire cesser ce grief?

Il y a aussi un bill qui revêt tous les caractères d'un bill public, à l'effet de modifier la juridiction de la cour Suprême. C'est mon ami, l'honorable député de Saint-Jean et d'Iberville (M. Demers) qui en est chargé. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il est prêt à procéder sur ce bill qu'il croit destiné à faire disparaître un abus, mais je ne crois pas me tromper non plus en disant qu'on lui a demandé de le laisser dormir dans ses cartons, comme on lui a demandé aussi de laisser dormir un autre de ses bills destiné, lui aussi, à faire cesser un grief dont on se plaint dans la province de Québec, à propos de l'interprétation donnée par le plus haut tribunal de l'empire à la loi concernant la protection de la propriété privée contre les dangers d'incendie par les compagnies de chemin de fer.

Toutes ces importantes questions et beaucoup d'autres affectant la politique du gouvernement ou destinées à remédier à des abus sont laissées de côté et on demande à la Chambre de se former en comité des subsides. Dans ces circonstances, nous avons non seulement le droit, mais le devoir de protester contre un pareil état de choses. A moins d'avoir une promesse positive du gouvernement, quant à la politique qu'il entend suivre sur toutes ces questions qui sont virtuellement les questions de la session, nous mériterons le blâme sévère des contribuables du pays, si nous permettons cette procédure inconstitutionelle, car après le vote des subsides nous n'aurons plus aucun moyen de forcer le gouvernement de remédier aux abus, de faire cesser les griefs.

Je renouvelle mes protestations contre cette manière de conduire les affaires publiques. Nous avons à décider sept ou huit questions importantes, les seules, pour bien dire qui intéressent les contribuables, et la seule procédure contitutionnelle à suivre, c'est de nous appliquer, d'abord et avant tout, à la solution de ces questions, et de nous occuper ensuite du vote des subsides.

Voilà ce que je voulais dire franchement au gouvernement. Je n'ai pas du tout l'intention de faire de l'obstruction, de retarder inutilement l'expédition des affaires ; je n'aime pas à être obligé de discuter au long tout le budget, item par item, mais je constate que nous nous écartons de la saine pratique du parlementarisme anglais, qui veut qu'avant tout autre chose, nous nous occupions des questions qui intéressent le bien et la prospérité publics, et que le vote des subsides soit retardé jusqu'à ce que ces questions aient été réglées d'une manière satisfaisante.

Ayant fait ces quelques remarques, M. l'Orateur, si le gouvernement nous demande de voter des subsides ce soir, j'y suis encore disposé, comme nous l'étions, il y a plusieurs semaines, mais j'aurais cru manquer à mon devoir si je n'avais pas signalé à la Chambre et au gouvernement ce que je considère comme un grave abus.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur, j'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous donner l'assurance que les remarques qu'il vient de faire lui sont inspirées par un profond respect pour la procédure à suivre et non par le désir de retarder les travaux de cette Chambre ; mais il a posé ce soir une nouvelle règle dont on ne trouve pas d'exemple, ni dans le parlement anglais, le modèle des parlements constitutionnels, ni dans le parlement canadien. Il me reste encore à apprendre que la loi ou la coutume défendent au parlement de procéder aux travaux de la session dans l'ordre le plus propre à sauvegarder l'intérêt public et à accommoder le gouvernement et le parlement. Il n'a jamais été de règle que les grandes questions publiques soumises par le gouvernement soient décidées avant le vote des subsides.

Mon honorable ami n'a probablement pas tenu compte de l'état avancé de la besogne, au moment où le parlement s'est réuni cette année. J'ai au delà de vingt ans d'expérience dans ce parlement, et je ne crois pas me tromper en disant—et personne de ceux qui siègent ici depuis le même nombre d'années ne voudra me contredire—que jamais auparavant un gouvernement n'a rencontré les Chambres mieux préparées que ne l'était le gouvernement cette année. L'adresse en réponse au discours du trône a été votée avec une remarquable célérité, et immédiatement après, les rapports des différents ministères étaient déposés sur le bureau de la Chambre et tous les ministères étaient prêts à rendre compte de leur administration durant l'exercice en cours.

Quelques jours plus tard nous soumettions au parlement quelques-uns des projets importants qui occupent actuellement l'attention publique. Sur l'ordre du jour, je vois entre autres bills et ordres du gouvernement, le bill n° 21, pour modifier la loi concernant les chemins de fer. L'honorable député va-t-il prétendre que cette question devrait être décidée avant que nous nous occupions des subsides? Est-ce là sa prétention? Ce bill a été présenté le 20 mars ; c'est un projet de loi très volumineux et d'une portée très étendue, comme jamais gouvernement n'en a présenté devant un parlement canadien ; il affecte des intérêts considérables et intéresse une grande partie de la population. N'est-il pas à propos d'accorder au pays un délai raisonnable pour étudier le projet avant d'entreprendre d'en faire la loi du pays. Nous n'avons pas le monopole de la sagesse——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Quand je dis nous, cela comprend aussi les membres de l'opposition. Toute la sagesse réunie du parlement ne représente peut-être pas celle de tout le pays ; et j'espère qu'avant que ce bill soit adopté beaucoup de Canadiens qui l'étudient actuellement avec un vif intérêt seront en mesure de faire des recommandations qui contribueront à le rendre plus parfait, s'il ne l'est pas déjà. N'est-il pas à propos de ne pas mettre trop d'empressement à adopter une loi si importante, d'une nature si nouvelle, du moins dans ce pays, et qui intéresse toutes les classes de la société ?

Mon honorable ami se plaint aussi de ce que nous ne nous hâtons pas d'améliorer le port de Montréal et la navigation du Saint-Laurent. Je vois par les estimations budgétaires que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, se propose de demander au parlement un crédit de $500,000 pour améliorer le chenal du Saint-Laurent. Il ne s'agit pas ici d'une entreprise nouvelle, mais d'un projet que le parlement a déjà approuvé. Mon honorable ami se plaint, et il ne veut pas que la Chambre se forme en comité des subsides pour voter l'argent nécessaire à la continuation de ces travaux. Il voudrait que cette question fut laissée de côté tant que nous n'aurons pas disposé des autres grandes questions, y compris celle de l'établissement d'une commission des chemins de fer. Je demande encore une fois à la Chambre s'il serait de bonne politique de cesser de voter les subsides tant que ce bill des chemins de fer n'aura pas été voté. Possédons-nous sur cette question toute la science et toute la sagesse du pays? Ne nous exposerions-nous pas au reproche d'agir avec trop de précipitation, si, un mois à peine après l'ouverture de la session, quand le bill est devant le public depuis vingt jours, nous entreprenions de le faire adopter ce soir même ?

Sir WILLIAM MULOCK.

M. LENNOX : Un bill à peu près semblable a été présenté à la dernière session, et il est devant le pays depuis ce temps-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Plus longtemps il aura été étudié, meilleur il sera. Mon honorable ami voudrait encore que le discours sur le budget fût prononcé avant le vote des subsides. La date en est fixée pour demain. Quand a-t-on vu un discours sur le budget prononcé à une date plus rapprochée de l'ouverture de la session ? J'espère qu'il sera aussi apprécié des honorables députés de l'opposition que du public, et comme il doit être prononcé dans quelques heures, quel bon résultat espère-t-on obtenir en retardant ce soir l'expédition des affaires de la Chambre, et en gaspillant le temps de la députation.

Il ne faut pas oublier que ce n'est pas aujourd'hui un jour du gouvernement. C'est une journée consacrée aux députés et je ne crois pas me tromper en disant que je ne me rappelle pas avoir jamais vu depuis vingt ans un ordre du jour si peu chargé de projets présentés par des députés, que celui-ci. Le parlement de consentement unanime a permis au gouvernement de prendre les jeudis comme un jour du gouvernement parce que la liste des projets présentés par les députés est épuisée, et aujourd'hui, avant six heures, l'ordre du jour était aussi épuisé et nous avions le choix entre lever la séance ou nous occuper des projets du gouvernement. En gens laborieux nous avons préférer travailler que lever la séance.

L'honorable député de Jacques-Cartier, prétend de plus que nous ne devrions pas continuer à voter les subsides avant que l'honorable député de Saint-Jean (M. Demers) ait disposé de ses deux bills ; mais il oublie de dire que ces deux bills ont été appelés cet après-midi et que rien n'a été fait. L'ordre du jour étant donc épuisé et nous avions ou à lever la séance ou à former la Chambre en comité des subsides. Je suis convaincu que le pays considérera que nous avons adopté la meilleure procédure à suivre pour assurer la prompte expédition des affaires.

Mon honorable ami nous reproche aussi de ne pas procéder assez vite avec le bill concernant le remodelage de la représentation, et il prétend que les subsides ne devraient pas être votés tant que cette question n'aura pas été réglée. Cependant, ce bill a été renvoyé devant un comité special. Prétend-il que toutes les autres affaires devraient être arrêtées, que le vote des subsides devrait être suspendu, que rien ne devrait être fait tant que ce comité spécial n'aura pas fait son rapport ? Il suffit de mentionner cette prétention pour en faire voir l'inanité.

L'honorable député a grande hâte de voir le gouvernement proposer la construction d'une nouvelle voie ferrée transcontinentale. Combien a-t-il fallu de temps aux parlements précédents pour s'entendre sur la poli-

tique à suivre concernant la construction de la voie ferrée que nous avons déjà, celle du Chemin du Pacifique Canadien. Ce projet a-t-il été proposé durant le premier mois de la session ? Ce projet d'un nouveau transcontinental est très vaste et d'une importance qu'on peut difficilement exagérer. La presse en a longuement parlé, et beaucoup d'opinions différentes ont été émises. Il y a quelque temps l'honorable député d'York-est (M. Maclean) demandait que l'Etat se chargeât de la construction de cette voie.

D'autres députés préfèrent accorder de l'aide à une compagnie privée et d'autres protestent contre l'idée même de construire un deuxième transcontinental. Les honorables députés de Saint-Marie (M Tarte) et de Pontiac (M. Murray) sont d'avis que le point le plus important vers la solution du problème de la question du transport, n'est pas la construction d'une deuxième voie transcontinentale, mais la construction d'un canal reliant la baie Georgienne à la rivière Ottawa.

Tous ces différents aspects de la question demandent à être bien étudiés et bien approfondis, avant que le gouvernement se décide à adopter une politique.

Cependant, l'honorable député de Jacques-Cartier voudrait que toutes ces questions fussent réglées avant que la Chambre se forme en comité des subsides, et si par hasard le gouvernement se déclarait hostile à tous ces grands projets, d'après la doctrine de mon savant ami, les subsides ne devraient pas être votés et l'administration du pays serait jetée dans la confusion. Notre habitude, jusqu'à présent, a été de consacrer aux subsides le temps que le gouvernement pouvait consacrer à ce travail, les jours de gouvernement, et tout le temps non employé par les affaires des députés, les autres jours. De cette manière, nous sauvons du temps. Jamais aucun parlement n'a procédé de la manière indiquée par l'honorable député de Jacques-Cartier, et avant que la Chambre se décide à adopter une nouvelle procédure, j'espère qu'elle demandera, pour étudier la question, un peu plus de temps qu'elle n'en peut avoir à sa disposition sur un simple avis donné au pied levé au moment où elle doit se former en comité des subsides.

Mon honorable ami était absent à la fin de la séance hier soir, car il saurait que l'honorable député de Grey-est M. Sproule), qui dirigeait l'opposition, a demandé à quelle besogne la Chambre se livrerait aujourd'hui, et l'honorable premier ministre lui a répondu qu'on prendrait d'abord l'ordre du jour, et que s'il restait du temps on passerait aux estimations du ministère des Travaux publics.

Je dois faire remarquer, à propos de ces estimations, qu'il ne s'agit d'aucunes entreprises nouvelles, mais simplement de travaux qui ont déjà été approuvés par le parlement. Ainsi, même si l'argument de l'honorable député de Jacques-Cartier avait quelque valeur, s'il s'agissait de demander de l'argent pour des entreprises nouvelles, il n'en a aucun quand il s'agit simplement de travaux qui ont reçu depuis longtemps la sanction du parlement.

M. MONK : Cette dernière remarque de l'honorable ministre s'applique-t-elle aux travaux publics dans la province de Québec ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle des estimations du ministère des Travaux publics qu'il s'agit de voter en ce moment.

M. SPROULE : Le brillant feu d'artifice que vient de lancer l'honorable directeur général des Postes a pu plaire aux honorables députés de la droite, mais il n'a jeté aucune lumière sur la situation. Il a débuté en disant que l'honorable député de Jacques-Cartier voulait introduire de nouvelles règles. Quelles sont ces règles nouvelles ? Le principe qu'il a posé est aussi ancien que le parlement anglais, celui du redressement des griefs avant que les subsides soient votés.

L'honorable ministre dit que la Chambre est saisie d'une mesure très importante, concernant l'établissement d'une commission des chemins de fer. Il prétend que c'est un projet tout nouveau qui n'est devant le public que depuis vingt jours, mais comme le lui a fait observer un membre de la gauche, ce n'est qu'une répétition du bill de l'an dernier.

Il a été discuté dans les journaux à différentes reprises durant l'année, mais le gouvernement ne nous a pas encore dit comment sera composée cette commission, ni quelles seront ses attributions, ni quelle sera l'étendue de ses pouvoirs, ni par quels moyens elle entreprendra de faire disparaître les abus dont on se plaint, ni comment elle contribuera à la solution du problème des transports. Voilà autant de questions sur lesquelles le gouvernement est resté muet jusqu'à ce jour. Y a-t-il de quoi s'étonner si nous demandons des renseignements et des explications sur cette importante question avant de voter les subsides? Il n'y a pas de doute que cela ferait très bien l'affaire du gouvernement de faire voter les subsides aussitôt que possible, car une fois les subsides votés, il peut se passer de nous. Mais c'est justement pour que les questions d'intérêt public soient discutées, étudiées et décidées comme elles doivent l'être que les subsides ne sont accordés qu'après que le gouvernement a fait connaître les détails de sa politique et annoncé la ligne de conduite qu'il entend suivre.

Jusqu'à présent le gouvernement n'a rien laissé connaître de ses intentions. Il est vrai qu'il a soumis plusieurs projets, mais comme pour le bill réglant la représentation ils sont presque tous en blanc. La Chambre ne sait pas encore de quelle manière les collèges électoraux seront remodelés. On nous

a dit que ce travail serait confié à un comité; le premier ministre lui-même s'est exprimé ainsi: "Quand le comité aura été nommé nous lui communiquerons notre annexe et vous lui communiquerez la vôtre." Et, naturellement c'est celle du gouvernement qui sera adoptée, qu'elle nous convienne ou non.

On nous dit aussi que par ce bill nous aurons la représentation basée sur la population, et l'instant d'après on annonce qu'il faudra respecter les limites des comtés. Voilà deux projets qui ne peuvent aller de pair. Si nous adoptons l'un nous ne pouvons pas adopter l'autre, comme le faisait remarquer sir John Macdonald, il y a déjà bien des années. Il déclarait qu'il est impossible d'avoir la représentation basée sur la population si on s'en tient aux divisions de comtés. Dans le projet actuel, il y a cette anomalie qu'on veut respecter les dévision actuelles des comtés et en même temps répartir la représentation d'après la population.

M. COWAN : Etes-vous opposé au maintien des limites actuelles des comtés ?

M. SPROULE : Il ne s'agit pas de savoir si je suis pour ou contre. Je répète les renseignements que le gouvernement nous a fournis sur ce projet et je dis qu'il nous en faudrait davantage.

Une autre question très importante, mentionnée par l'honorable député de Jacques-Cartier, et qui intéresse au plus haut point le pays tout entier, c'est celle du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, sur laquelle nous ne possédons aucun renseignement. Il y a actuellement devant le gouvernement et devant le pays deux ou trois projets de lignes transcontinentales et nous sommes encore dans l'ignorance la plus profonde des intentions du gouvernement sur cette question.

Nous désirons avoir des renseignements ; nous voulons savoir ce que le gouvernement entend faire, afin de pouvoir juger par nous-mêmes s'il fait bien ou mal d'accorder des subventions à telle ou telle ligne. Une fois les subsides votés le gouvernement peut fort bien nous dire : Vous pouvez retourner dans vos foyers, nous avons tout l'argent qu'il nous faut, et nous pouvons nous passer de vous sur les autres questions.

Voilà pourquoi nous voulons savoir quelle politique il entend adopter à l'égard de ces grandes questions, avant de lui voter les subsides qu'il demande.

J'ai déjà dit un mot du bill instituant une commission des chemins de fer. C'est un projet de loi très important, mais nous ne savons rien encore des attributions de cette commission, des chemins de fer sur lesquels elle aura juridiction ; nous ne savons pas si elle servira les intérêts des compagnies ou ceux du public.

Depuis le premier jour, l'idée fixe du gouvernement semble avoir été de faire voter les subsides d'abord. L'honorable directeur général des Postes reproche à l'honorable député de Jacques-Cartier de ne pas vouloir voter l'argent nécessaire aux améliorations du port de Montréal. Mais, M. l'Orateur, l'an dernier nous avons voté des subsides pour l'exécution de ces travaux jusqu'au 30 juin prochain. Le gouvernement a tout ce qu'il lui faut pour poursuivre ces améliorations et nous avons amplement le temps, d'ici au 30 juin, de voter les subsides nécessaires pour le prochain exercice.

Il ne peut donc être question de savoir si nous faisons bien ou mal d'empêcher le gouvernement d'obtenir ses subsides dès maintenant. A mon sens, l'honorable député de Jacques-Cartier est parfaitement dans son droit ; la position qu'il prend est conforme aux principes bien entendus du gouvernement constitutionnel. Il demande simplement que le gouvernement fasse connaître sa politique afin que l'opposition puisse la critiquer et que le pays ait l'occasion de la connaître, avant que le gouvernement ait à sa disposition les subsides nécessaires pour administrer les affaires du pays. Cette doctrine est conforme à la tradition de tous les parlements et nous ne faisons que remplir notre devoir envers le pays en exigeant que le gouvernement nous fasse connaître sa politique sur ces différentes questions avant que nous lui votions les subsides qu'il demande.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—Imputable sur le revenu, ports et rivières—Ontario—Bowmanville, pour compléter les réparations au brise-lames, $1,000.

M. CLARKE : Ce brise-lames est-il sur la propriété d'un particulier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vois que le gouvernement a fait des dépenses pour ces travaux depuis nombre d'années. La propriété a appartenu à la municipalité pendant des années, je crois.

M. CLARKE : Actuellement, appartient-elle à un particulier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que oui.

M. CLARKE : Il serait intéressant de connaître les noms des propriétaires. Parmi les partisans de l'honorable ministre, il doit s'en trouver qui sont en état de nous fournir ce renseignement. Je trouve étrange de voter ainsi l'argent du public pour exécuter des travaux sur les propriétés des particuliers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est qu'aujourd'hui que j'ai pu étudier cette affaire et j'ai été surpris de voir que le gouvernement, depuis nombre d'années dépensait de l'argent pour l'entretien d'un certain nombre de ces travaux qui n'appartiennent pas à la Couronne. Bien que je sois membre du parlement depuis as-

sez longtemps, j'avoue que j'ignorais que cette coutume fut aussi générale. J'ai constaté que depuis un certain nombre d'années, la Couronne a dépensé $29,000 sur ces travaux. Cela n'est certainement pas une somme extraordinaire. L'honorable député (M. Clarke) comme beaucoup d'autres de ses collègues, a contribué à voter une partie de cet argent. L'an dernier la Chambre a voté $4,000, et cette année nous ne demandons que $1,000 pour terminer les travaux.

M. CLARKE : D'après ce que je comprends, l'honorable ministre n'a su qu'aujourd'hui même que cette propriété appartenait à des particuliers. Dans ce cas, ne vaudrait-il pas mieux lui donner l'occasion de pousser plus loin ses recherches et de laisser cet item en suspens pendant trois ou quatre jours ? Dans l'intervalle il pourra peut-être se renseigner et connaître les noms des propriétaires de ce terrain sur lequel l'Etat dépense cet argent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien prêt à donner tous les renseignement que je possède. Je crois que cette propriété appartient surtout à Dame veuve Raines, de Montréal.

M. CLARKE : Est-elle la seule propriétaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Presque la seule ; mais il y a d'autres petits actionnaires.

M. CLARKE : Qui sont ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une partie des actions sont entre les mains d'une veuve de Bowmanville, Mme Galbraith, et une autre partie appartient à Mme McClellan.

M. CLARKE : Dois-je comprendre que toute la propriété appartient à ces deux veuves ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trois. Il y a encore d'autres très faibles actionnaires.

M. CLARKE : L'honorable ministre prétend être en état de nous fournir tous les renseignements. Peut-il nous dire quels sont les autres actionnaires, à part ces trois veuves ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne dis pas que ce renseignement vient de source officielle, je l'ai eu de l'honorable député de la circonscription (M. Beith). Ce crédit n'est qu'une petite balance de $1,000 nécessaire pour compléter les travaux.

M. CLARKE : Une espèce d'obole de la veuve.

M. SPROULE : Il est très intéressant et très amusant sans doute, de voir l'honorable ministre des Travaux publics, qui est célibataire, s'intéresser aux veuves. Naturellement, il ne voudrait rien faire pour leur déplaire. Mais, nous avons depuis des années combattu contre le principe qui est énoncé dans ce crédit. Nous l'avons combattu dans l'affaire du quai du Sault Sainte-Marie, dans une autre affaire de quai à Port-Arthur, et je crois aussi au sujet du quai à Bruce Mines, et dans d'autres circonstances encore. Ce principe est celui de dépenser l'argent du public sur des quais appartenant à des particuliers. Nous avons été obligés d'acheter et de payer un prix plus élevé que leur valeur réelle.

M. HUGHES (Victoria) : Ce havre appartient-il au gouvernement, et l'honorable député de Durham-ouest s'est-il constitué lui-même le protecteur des trois veuves qui sont propriétaires de ce quai ? Combien d'argent a-t-on dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $9,210.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement a-t-il pris à sa charge le havre d'Oshawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Combien d'argent y a-t-on dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas cette information présentement.

Bronté, améliorations au havre, $2,700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, nous avons obtenu un crédit de $3,000, dont la plus grande partie a été dépensée. Avec ce crédit-ci nous terminerons l'ouvrage.

M. TAYLOR : Quand cet argent sera-t-il dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Immédiatement.

M. TAYLOR : Si je ne fais pas erreur, cet argent ne peut pas être dépensé avant le 30 juin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On l'emploiera aussitôt qu'il sera mis à notre disposition.

M. TAYLOR : Je fais cette question parce que le directeur général des Postes a dit, il y a quelques minutes, que si nous retardions le vote de ce crédit, nous arrêterions par le fait même la marche des travaux. L'année dernière nous avons voté pour jusqu'au 30 juin tout l'argent que le gouvernement demandait, et nous n'arrêterons aucuns travaux pourvu que nous votions les crédits actuels avant le 30 juin de cette année. Si je ne me trompe pas, l'argent que nous votons aujourd'hui ne peut être dépensé qu'après le 30 juin du présent exercice, conséquemment le directeur général des Postes se trompait lorsqu'il disait à mon honorable

ami de Jacques-Cartier (M. Monk), qui si nous retardions les subsides, nous arrêterions les améliorations du port de Montréal, parce qu'il y a dans les crédits de l'honorable ministre des Travaux publics une forte somme destinée aux améliorations de ce port ; mais l'on ne peut toucher à cet argent qu'après le 1er juillet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami a mal compris le directeur général des Postes, qui a simplement dit que le crédit que l'on demandait à la Chambre était pour la continuation des travaux que le parlement avait déjà autorisés. Mon honorable ami est peut-être théoriquement dans le vrai en disant que cet argent ne peut être dépensé qu'après que le bill des subsides aura été sanctionné. Mais, il se rappellera que c'est un des malheurs qui accompagnent la construction de travaux publics en ce pays, que si nous perdons du temps, si nous sommes retardés pour les commencer, ils coûtent beaucoup plus ensuite. Lorsque ce crédit sera voté, le gouvernement aura parfaitement le droit de continuer les travaux. Lorsque la Chambre aura consenti à voter ces crédits, le gouvernement se croit suffisamment autorisé, bien que le bill des subsides ne sera pas encore sanctionné, de continuer des travaux déjà donnés à l'entreprise et de payer l'argent voté.

M. COCHRANE : Les $3,000 votés l'année dernière ont-ils été dépensés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, nous avons dépensé $2,875, jusqu'à la fin de l'année. Ces travaux ont été faits par une drague du gouvernement.

M. HENDERSON : Il y a plusieurs années que ces travaux sont en marche. Je voudrais demander au ministre si les $2,700 que l'on nous demande présentement sont pour compléter le creusage et la construction du quai, ou s'il faudra encore voter une autre somme une autre année ? Je dois dire que la population de l'endroit désire beaucoup que ces travaux soient complétés, et j'espère que le ministre est en position de nous dire que le crédit qu'il demande aujourd'hui suffira à les compléter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après l'estimation de l'ingénieur en chef, $1,500 compléteront les réparations du quai, et les $1,200 qui restent serviront à creuser le havre jusqu'à une profondeur de huit pieds. L'ingénieur croit qu'avec cettte somme il pourra compléter les travaux pour le présent.

M. HENDERSON : De sorte que l'on ne nous demandera pas d'argent une autre année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas pour ces travaux-ci.

M. HENDERSON : Pendant que nous sommes sur ce crédit il y a un autre sujet sur lequel je voudrais appeler l'attention du gouvernement. Je regrette que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas à son siège. Il est regrettable que pendant que nous votons ces crédits pour les travaux publics, cet honorable ministre soit toujours absent de la Chambre, car il y a des rapports très intimes entre ces deux ministères. Si je comprends bien, le ministère de la Marine prend généralement charge de ces quais après qu'ils ont été construits par le ministère des Travaux publics, et c'est le ministère de la Marine qui construit les phares, de sorte qu'il y a certains rapports entre les travaux faits par le ministère des Travaux publics et ceux faits par le ministère de la Marine. Or, nous n'avons personne ici pour répondre au nom du ministère de la Marine. J'ai appelé l'attention du ministre, il y a un an, je crois, sur la promesse faite en 1900, qu'un phare serait construit sur ce quai. Ce phare est extrêmement désirable. Il se fait beaucoup de pêche dans le lac dans un rayon de 10 à 15 milles de ce port et un phare serait d'une grande utilité aux pêcheurs. Quelquefois, dans les nuits sombres les pêcheurs perdent leur route, et il n'y a rien pour leur indiquer le port. Si le ministère se contentait de construire le phare, ce serait déjà un grand avantage. On m'a dit l'année dernière, je crois, que le gouvernement n'avait eu aucune connaissance de la promesse de construire ce phare. Je n'en suis pas surpris. Je crois que la promesse a été-faite par le candidat qui se présentait contre moi, dans le but de gagner quelques votes. Je ne suppose pas qu'il avait l'autorisation du gouvernement; je ne suppose pas non plus qu'il avait l'intention de tenir cette promesse. Mais, la promesse a été faite aux électeurs, et je suis de ceux qui croient que toute promesse faite en temps d'élection devrait être remplie. A Bowmanville on a promis un édifice public lors de la dernière élection, et l'on publiait dans les journaux : " Votez pour M. Beith, et vous aurez l'édifice."

M. HUGHES (Victoria) : Il nie cela.

M. HENDERSON : Il ne peut pas nier, car cela a été publié dans les journaux de l'époque. Et le gouvernement a rempli la promesse faite aux électeurs lorsqu'on leur demanda de voter pour M. Beith, et que cela assurerait la construction de l'édifice ; ce ne serait que simple justice si le gouvernement tenait aujourd'hui la promesse faite aux électeurs dans la circonstance dont je parle. Mon adversaire a reçu un grand nombre de suffrages à Bowmanville, beaucoup plus qu'il n'avait raison d'espérer. Les électeurs ont tenu leur engagement, ils ont rempli leur part du marché et ils veulent maintenant que les travaux soient terminés. J'espère que le ministre des Travaux publics verra à ce que les promesses qu'on leur a faites soient remplies. Je regrette de nouveau, M. l'Orateur, que le ministre de la Marine

ne soit pas à son siège. Il est important qu'il soit ici, lorsque nous votons ces crédits, afin que nous puissions avoir de lui les renseignements nécessaires parce que, à part toute autre considération, soit que l'on avait ou non à cette époque l'intention de faire ces travaux, ou que l'on voulait seulement influencer l'électorat, je dis que ce phare est nécessaire, et qu'il est dans l'intérêt public de le construire. J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics, aura assez d'influence auprès de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries pour faire remplir cet engagement, s'il n'a pas le pouvoir de le remplir lui-même ; que l'on donne au moins aux électeurs ce qu'on a promis de leur donner.

M. HUGHES (Victoria) : A l'appui de la position prise par l'honorable député de Halton (M. Henderson), et afin de montrer que le gouvernement en certains en droits remplit les promesses faites pendant les élections par ses orateurs,—je regrette encore une fois que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine)—ne soit pas à son siège—je citerai du " Canadian Statesman " du 8 janvier 1902, journal publié à Bowmanville, un article paru avant l'élection du candidat ministériel alors, aujourd'hui l'honorable député de Durham-ouest (M. Beith), afin de montrer que ces promesses ont été faites à cette époque, et que le gouvernement les remplit aujourd'hui.

Le 8 janvier 1902, le " Canadian Statesman " disait :

Les conservateurs de cette ville savent que personne plus que M. Robert Beith peut nous obtenir les faveurs du gouvernement, et que M. Thornton serait impuissant. Nous avons besoin d'un bureau de poste et d'une maison de douane, n'est-ce pas ? On a construit de ces édifices dans d'autres comtés. Nous voulons aussi notre part des faveurs, mais nous ne pouvons l'obtenir qu'en envoyant à la Chambre un ami du gouvernement pour les demander. Elisons M. Beith, et Bowmanville aura les édifices publics dont elle a besoin.

Je suis heureux de voir que le directeur général des Postes, l'honorable sir William Mulock, exécute les promesses d'élection du parti libéral. Dans une autre circonstance, le même journal disait :

Pendant les dix-huit années que le parti conservateur a été au pouvoir à Ottawa, il a dépensé des millions de dollars dans la construction d'édifices publics et pour autres fins, mais pas un sou n'a été dépensé dans Durham-ouest avant que les libéraux arrivassent au pouvoir. Alors, le gouvernement libéral a fait voter l'argent qu'il fallait pour empêcher les quais du havre de Newcastle et Bowmanville d'être emportés dans le lac. Les cultivateurs de Durham-ouest ont expédié de ces ports autrefois des millions de boisseaux de grain, et ils en expédieront encore à l'avenir, mais il faut plus d'aide. Bowmanville a grandement besoin d'un bureau de poste et d'une maison de douane, et Robert Beith peut nous obtenir cela. Votez pour lui, et vous verrez ce qu'il fera.

Je suis heureux de voir que le directeur général des Postes se fait complice de la corruption—je demande pardon, je voulais dire accomplit les promesses électorales faites aux électeurs de Durham et de Bowmanville. Le 25 décembre le même journal disait :

Il y a aussi la question de faveurs et de législation dans les intérêts du Durham-ouest. Quelqu'un peut-il supposer un seul instant que M. Thornton pourrait avoir des faveurs du gouvernement pour nous ? Croire cela, serait le suprême de la folie. Il y en a peu qui ne savent pas ce que Robert Beith a déjà fait dans ce sens. Au moment même ou nous écrivons ces lignes, la manufacture de caoutchouc remplit une commande pour les chemins de fer du gouvernement, qui lui a été obtenue par l'influence de M. Beith. Puis, il nous faut un nouveau bureau de poste et une nouvelle maison de douane. On ne peut plus retarder avec des si et des mais de nous donner cet édifice nécessaire. Notre ville a besoin d'un bureau de poste et il faut qu'on nous le donne bientôt, et M. Beith est celui qui peut nous l'obtenir, s'il y a quelqu'un capable de le faire. Nous avons attendu patiemment que les temps meilleurs arrivent, et aujourd'hui Bowmanville veut qu'on lui construise un édifice convenable pour les services de la poste et de la douane. Nous croyons que si Robert Beith est élu nous aurons cet édifice, et promptement. Nous ne disons pas que c'est pour cela seulement que nous devons appuyer M. Beith——

Naturellement il y avait autre chose.

Mais si nous voulons avoir un édifice public, il n'est pas aussi sûr que nous l'ayons en élisant un adversaire du gouvernement, au lieu de nommer un de ses amis.

Je suis heureux, à propos de la citation de ces articles à l'appui de la position prise par l'honorable député de Halton, de voir que l'honorable directeur général des Postes, qui est aussi ministre du Travail, remplit les promesses corruptrices faites aux électeurs de Durham-ouest pendant l'élection. Je cite ces articles parce que dans une occasion précédente, il n'y a pas de cela très longtemps, l'honorable député de Durham-ouest a positivement nié que l'on avait fait ces promesses aux électeurs de son comté. J'ai cité d'un journal libéral des écrits publiés la veille de l'élection, et maintenant le gouvernement livre la marchandise vendue.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire à l'honorable député de Halton (M. Henderson) que je serai heureux d'appeler l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur le sujet qu'il a mentionné. Cependant, lorsque les crédits de ce département viendront devant le comité, il aura l'occasion de faire connaître l'importance qu'il y a de construire un phare à cet endroit. Je crois que l'on devrait faire quelque chose. Pendant que l'honorable député de Victoria (M. Hughes) lisait ses extraits de journaux, j'étais presque porté à croire qu'il avait appuyé l'honorable député de Durham-ouest dans la lutte, parce que les écrits qu'il citait, me rappelaient beaucoup ceux qu'il public dans son propre journal qui est si intéressant (The Lindsay Warder). Cependant,

mon honorable ami sait que je me base seulement sur les mérites du cas particulier qui nous occupe, lorsque je demande ce crédit.

M. HUGHES (Victoria) : Puisque l'on me met en cause, je dois dire que je suis, je crois, le seul homme au Canada qui n'ait jamais demandé un vote à un électeur. Je n'ai jamais fait d'offre corruptrice, publique ou personnelle à personne. Je signale cela comme sujet de réflexion à l'honorable maître général des Postes et à l'honorable ministre des Travaux publics, mais surtout à l'honorable directeur général des Postes, lorsqu'il se promène dans les environs de la fabrique d'alcool methylique où il sait faire bonne récolte, et je dis qu'à Ottawa on devrait avoir son comité ou sa commission comme à Toronto.

Burk's Falls, rivière Magnetawan—Quai, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à la construction d'un quai à Burk's Falls. Il y a là un embranchement du chemin de fer du Grand Tronc, qui ouvre à la navigation de 30 ou 40 milles, et il se fait à cet endroit beaucoup de trafic. Le comité sait que ce pays est nouvellement établi et qu'il a besoin d'aide. Je crois que cet argent est bien dépensé. La construction du quai a été donné à l'entreprise et le prix fixé est de $5,400.

M. CLARKE : Est-ce là tout ce que le quai va coûter?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai coûtera environ $6,000.

Quai du Chenal de Burlington—Réparations et réfections données à l'entreprise, $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont donnés à l'entreprise. La somme de $50,000 est demandée pour terminer les réparations et les réfections en rapport avec la reconstruction du quai sur le côté sud chenal de Burlington. Le coût total de l'entreprise est de $96,700.

M. BRUCE : Puis-je demander à l'honorable ministre si les travaux aux quais de Burlington seront terminés cet été?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On croit qu'ils le seront. On m'a représenté qu'il était d'absolue nécessité que les travaux fussent terminés, et j'ai donné des ordres pour qu'on les fasse aussi vite que possible. Il y a eu quelques délais, mais aujourd'hui une grande partie des matériaux est rendue sur le terrain et les travaux avancèrent beaucoup plus vite qu'autrefois.

M. BRUCE : Ces travaux ont marché très lentement depuis que le premier crédit a été voté, et si l'on doit dépenser celui-là de la même façon, il n'est pas probable que nous en verrons la fin avant dix ans. Je constate que l'on a dépensé plus de $700 pour annoncer des travaux qui ont coûté $1,500. Je ne crois pas que l'on puisse construire le quai très rapidement en suivant ce système.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'ingénieur qui vient d'être reçu dit que les travaux se font beaucoup plus vite que dans le passé.

M. BARKER : Je crois qu'il est à propos d'appeler l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur un crédit qui apparaît dans les dépenses de l'année dernière au sujet des travaux dont nous nous occupons en ce moment—chenal de Burlington, réparations aux quais. Le crédit actuel est demandé pour des réparations aux quais, et dans le rapport de l'auditeur général de 1902, page V-263, nous trouvons que l'on a dépensé $1,521.15 en réparations sur les quais dont $733.22 ont été dépensés en publicité. Il semble que l'on dépense trop en annonces pour la valeur des travaux à faire.

Depot Harbour, brise-lames, $75,000.

M. SPROULE : Combien a-t-on dépensé à ces travaux, l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire que ces travaux n'avancent pas très rapidement. L'entreprise a été accordée à une saison de l'année pendant laquelle il était impossible d'obtenir la sorte de bois qu'il a fallu commander et faire tailler de dimensions spéciales. Cependant, je ne regrette pas ces délais, parce qu'ayant depuis examiné cet ouvrage avec les ingénieurs, je crois que nous pouvons faire dans la construction de ce brise-lames des changements qui seront tout à l'avantage du public, et j'ai l'intention de recommander que ces changements soient faits. L'ouvrage coûtera exactement le même prix, mais le trafic aura beaucoup plus d'espace. Le premier projet était de construire un brise-lames de 1,700 pieds de long sur 20 pieds de large, et maintenant nous nous proposons de ne le construire que de 500 pieds de long, ce qui sera suffisant pour protéger le havre, mais nous voulons le faire beaucoup plus large afin de pouvoir y poser deux voies de chemin de fer, et aussi d'en faire un quai qui donnera plus de facilités au public en général. Ce havre est un des meilleurs de la province. C'est le seul havre que je connaisse qui demande très peu de dragage autour des quais. Il s'y fait un trafic considérable, et on m'a dit que l'on apportait à ce havre beaucoup de bois que l'on expédiait ensuite dans les différentes parties du Canada, et aussi dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre spécialement. Je crois que sans augmenter la dépense nous pouvons donner beaucoup plus de facilités au commerce.

M. SPROULE : Combien devait coûter les travaux que vous avez accordés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'arangement était pour $195,000.

M. SPROULE : Combien a été dépensé sur cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $8,000 à $10,000.

M. SPROULE : A-t-on accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Je dois dire que c'est mon intention de recommander la continuation des travaux aux mêmes prix. Le brise-lames donnera deux fois plus de facilités, comme je l'ai déjà dit.

M. SPROULE : Le ministre voudrait-il nous expliquer la nature des changements qu'il propose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les premiers plans étaient faits pour une jetée de 1,700 pieds de long et 20 pieds de large. Je constate aujourd'hui que cette jetée peut être faite plus courte et donner une protection suffisante, et qu'elle peut être élargie à 80 pieds, ce qui permettrait d'y poser deux voies de chemin de fer. L'eau est profonde et les navires pourront décharger leurs cargaisons de chaque côté de cette jetée. Lorsqu'un navire arrive avec un chargement de bois, il est désirable d'avoir de l'espace pour le placer, parce que vous ne pouvez pas toujours le transborder directement du navire dans le wagon. Nous espérons que le trafic qui se fait à ce port augmentera tellement dans l'avenir, que, peut-être, il faudra agrandir le quai et la jetée, mais pour le moment, ce sont là les travaux que nous avons en vue.

M. INGRAM : L'entrepreneur n'est-il pas M. Davis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les entrepreneurs sont messieurs Davis, Haney et Millar.

M. INGRAM : Le prix de l'entreprise n'est-il pas de $157,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le caisson coûtera $157,500, mais il y aura à ajouter $37,500 pour la palplanche.

M. KEMP : Quel revenu le gouvernement s'attendait-il de retirer de ce quai qui va coûter $200,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est impossible de dire exactement quel sera le revenu, mais tous ceux qui ont étudié le développement de ce district, savent que le bénéfice indirect de ces travaux pour le Canada sera très grand. On a expédié de Depot-Harbour, l'année dernière, environ quinze millions de boisseaux de blé, et le quai que nous construisons donnera de plus grandes facilités à l'expédition non seulement du grain mais du bois et des autres produits.

M. SPROULE : Comment le ministre se propose-t-il d'établir ce qu'il faudra payer, car les changements proposés changeront certainement la valeur des travaux? Qui fera l'estimation de la différence dans le coût?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas encore fait de changements, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir d'avertir la Chambre de mon intention d'en faire. Les estimations sont faites par l'ingénieur en chef du ministère. Il n'est pas difficile après tout de régler ces détails, et avant que l'on commence les travaux, je pourrai soumettre à la Chambre les plans proposés par l'ingénieur en chef.

M. SPROULE : Ce qui prête au soupçon dans cette affaire est ceci : L'ingénieur du ministère prépare un plan pour certains travaux, il recommande ce plan comme étant ce qu'il faut ; on accorde l'entreprise pour une forte somme, on dépense $10,000 et ensuite l'ingénieur propose de tout changer. Cela indiquerait que le premier plan n'a pas été bien mûri ou qu'il a été fait d'après des connaissances imparfaites, car autrement il n'y aurait pas nécessité de le changer si vite. La seconde question qui se pose est celle de savoir comment on peut faire une estimation même approximative de la différence entre la valeur des travaux en premier lieu ordonnés et ceux que l'on veut faire maintenant. Des soupçons s'éveillent toujours lorsque l'on propose des changements radicaux si vite après qu'une entreprise est accordée, et surtout que les choses se font en secret, entre le ministre et l'entrepreneur, lorsque l'on fixe ce qui doit être payé pour les travaux. Cette pratique, est, je crois, très mauvaise. Il se pourrait que si le ministre demandait de nouvelles soumissions pour le genre d'ouvrage qu'il a intention de faire maintenant, on en demanderait un prix beaucoup plus bas. Dans tous les cas, on enlève au public l'occasion de soumissionner pour ces nouveaux travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se méprend complètement. Le ministre aurait pu faire ce changement sans consulter le parlement, mais je ne suis pas en faveur de cette manière d'agir. J'ai cru qu'il était de mon devoir de soumettre les changements que je me propose de faire à l'approbation du parlement. Il n'est pas juste non plus de dire que l'ingénieur en chef a manqué de jugement lorsqu'il a recommandé la construction du brise-lames. Je suis seul responsable de ce qui est décidé. Je fais les recommandations et je demande au parlement de les approuver. S'il y a quelque chose de louche là-dedans, je serais très peiné d'en être accusé, et je ne proposerais certainement pas un changement que je ne croirais pas être dans l'intérêt public, ou qui ne recevrait pas l'approbation des membres de cette Chambre. Pour ma part, je crois que le public retirerait beaucoup plus de bénéfices des travaux tels qu'on se propose de les faire maintenant. Quant à l'estimation du coût,

mon honorable ami apprendra que l'entreprise est accordée à tant du pied cube, et que les changements proposés ne donneront aucun avantage à l'entrepreneur ni désavantage au public.

M. SPROULE : Le ministre dit qu'il est facile de faire l'estimation des travaux; mais dans un cas vous avez deux façades de 1,700 pieds de longueur séparées par un espace de 25 pieds, et dans l'autre deux façades de 500 pieds de longueur séparées par un espace de 80 pieds à remplir. Ce remplissage pourra être fait à bien meilleur marché si l'espace est large entre les deux façades que s'il est étroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami verra qu'il y a tant de pieds cubes de caisson, tant de pieds cubes de pierre, tant de pieds cubes de terre, suivant le cas. Nous ne paierons pas plus que les prix stipulés au contrat pour chaque espèce d'ouvrage. Cependant, je ne demande pas de faire aucun changement, mais j'ai saisi cette première occasion de faire savoir à la Chambre ce que je croyais devoir être dans l'intérêt public. Si lorsque je soumettrai la proposition et les plans à la Chambre, celle-ci ne les approuve pas, je continuerai les travaux d'après le plan original. Mais, je suis tellement confiant que le changement proposé recevra l'approbation de la Chambre, que je suis décidé à le recommander.

M. COCHRANE : Lorsque ce quai sera terminé appartiendra-t-il au gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ce sera un quai du gouvernement.

M. COCHRANE : Je ne veux pas m'opposer à la dépense de cet argent, mais il me semble qu'un brise-lames est une chose bien différente d'un quai. J'ai toujours cru qu'un brise-lames était destiné à protéger un havre. Je crois que c'est une chose dans l'intérêt public ; mais je ne crois pas que le gouvernement soit justifiable de construire un quai dont il ne retirera aucun revenu, simplement pour l'avantage d'une corporation. Je crois que ce havre est très important et qu'il est dans l'intérêt public de l'améliorer, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de doubler la largeur du brise-lames et de donner ainsi de l'espace pour poser des voies de chemin de fer, pour le bénéfice d'une corporation particulière qui fera de l'argent aux dépens du public. C'est à point de vue que j'envisage la chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire à mon honorable ami que c'est tout le contraire, et je sais que j'aurai son approbation. Ces travaux ne sont pas entrepris pour l'avantage d'aucune corporation. Il arrive très souvent que l'on utilise un brise-lames comme quai, et il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas ainsi, dans le cas présent, par ce changement nous aurons un quai dont il y a grand besoin et qui sera d'un grand avantage au public. Je suis certain que lorsque je ferai voir les plans, l'honorable député sera du même avis que moi.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que lorsque nous verrons les plans, nous serons parfaitement satisfaits ; mais les quelques instants qui nous sont accordés pour examiner des plans que l'on dépose sur le bureau de la Chambre au moment où l'on nous demande de voter un crédit, sont insuffisants pour nous permettre d'obtenir les renseignements nécessaires et exercer notre jugement en la matière. Je ne dis pas que l'on ne doit pas faire ces travaux ; ils peuvent être nécessaires ; je m'oppose simplement au principe de faire des changements radicaux dans un ouvrage aussi important que celui-ci après que l'entreprise a été accordée. Je prétends toujours que l'entrepreneur pourra faire les travaux à bien meilleur marché si l'espace qu'il a à remplir est de 80 pieds de large, que s'il n'est que de 25 pieds, parce que l'espace étant plus large, il pourra utiliser toute espèce de matériaux. Mais ce qui éveille les soupçons, c'est la manière de procéder ; on vient d'abord dire à la Chambre que ces travaux sont nécessaires; la Chambre accepte ces renseignements comme exacts, elle vote l'argent sur la foi de ces renseignements, et l'année suivante le gouvernement propose de changer tous les plans; tout cela indique que l'on n'a pas donné à la question dès le début toute l'attention qu'elle méritait ou qu'il doit y avoir quelques raisons spéciales pour faire un changement si radical, et c'est cette raison que nous voulons connaître. Il y a ensuite ce système que nous avons souvent critiqué, et qui est de faire des changements dans de grandes entreprises sur la recommandation de l'ingénieur, et de laisser ensuite à l'entrepreneur et au gouvernement le soin de régler les détails entre eux et de décider ce qui doit être payé pour les travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'apporterai les plans et je les déposerai sur le bureau de la Chambre, de sorte que mon honorable ami pourra les examiner avant que je fasse aucune recommandation.

M. INGRAM : Est-ce le gouvernement qui a construit le havre Depot-Harbour ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique a fait beaucoup de travaux à Depot-Harbour ; elle y a construit des quais et des élévateurs pour sa propre utilité, mais les travaux que le gouvernement entreprend de faire sont pour l'utilité de tout le public, et je ne crois pas que le gouvernement ait jamais entrepris de travaux plus utiles au public que ceux de Depot-Harbour.

M. INGRAM : On m'assure que M. Booth a dépensé environ $750,000 à Depot-Harbour.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est possible ; en construction de quais et d'élévateurs qui lui appartiennent mais pas en rapport avec les travaux dont il s'agit dans ce crédit.

M. INGRAM : Si le brise-lames que le gouvernement va construire est destiné à protéger le havre, quelle partie du havre appartient au gouvernement. Le havre appartient-il en entier au gouvernement, ou M. Booth est-il propriétaire d'une partie de ce havre que le gouvernement va protéger ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La jetée est pour la protection du havre, et elle sera avantageuse à tous les expéditeurs en général ; elle sera la propriété du gouvernement.

M. INGRAM : Conséquemment, les intérêts de M. Booth et ceux du gouvernement ne seront aucunement en conflit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas du tout.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il nous montrer les soumissions qu'il a reçues pour ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Les travaux marchent-ils présentement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est accordée, tout le bois est tiré, et le changement proposé peut être fait sans aucune perte pour le pays. J'apporterai les plans, et si la Chambre ne les approuve pas nous ne ferons pas de modification.

M. CLARKE : Je ne veux pas mettre en doute la déclaration de l'honorable ministre, mais ne serait-il pas plus pratique de nous montrer les plans du changement proposé, avant de nous demander de voter ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre est déjà liée par le contrat avec l'entrepreneur. C'est un contrat légal, obligatoire, et la seule question est celle de savoir si la Chambre approuvera la modification projetée. Si elle ne l'approuve pas, les travaux se feront suivant les premiers plans.

M. CLARKE : Cette manière de faire me semble tout à fait extraordinaire, mais j'accepte la parole de l'honorable ministre : et il nous dit qu'il nous donnera tous les renseignements lorsqu'il produira les plans.

Baie Georgienne—Route de la Pointe au Baril—Amélioration du chenal Coude du Diable entre Parry-Sound et Killarney, $3,000.

M. SPROULE : Quels travaux faites-vous à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent servira à enlever un banc qui est très dangereux. Les navigateurs disent que cet ouvrage est très nécessaire et demandent avec instance qu'il soit fait.

M. SPROULE : Est-ce du creusage que vous ferez là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et nous serons aussi obligés de miner.

M. SPROULE : Ferez-vous ce creusage avec une drague du gouvernement, ou le ferez-vous faire à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas de drague dans ces eaux, et nous serons obligés de faire draguer aux conditions ordinaires.

M. CLARKE : Quelles sont ces conditions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela dépend entièrement de la grandeur de la drague et de sa capacité—$8 à $10 de l'heure, si l'ouvrage est donné à la journée, ou tant de la verge si l'ouvrage est donné à l'entreprise.

M. SPROULE : Combien payez-vous de la verge ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix moyen est treize cents la verge environ.

M. SPROULE : Comment faites vous faire les travaux de mine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sous la surveillance de notre propre ingénieur ; nous ne les donnons pas à l'entreprise. Il est très difficile de préparer des devis pour de petits travaux de ce genre dans un chenal. La préparation des plans prendrait tout l'argent qui nous est voté.

Goderich, travaux du port, $16,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à renouveler l'ancienne superstructure de la jetée qui se trouve à cet endroit. Le coût total de ces réparations sera de $16,000.

M. CLARKE : Comment s'exécuteront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me serait difficile, avant d'avoir obtenu d'autres renseignements, de déclarer s'il ne serait pas préférable de faire exécuter ces travaux à la journée, sous la surveillance d'un ingénieur, que de les donner à l'entreprise. Si l'on pouvait préparer les plans et devis, je préférerais demander des soumissions ; mais, dans le cas contraire, il nous faudra engager des ouvriers et acheter nous-mêmes les matériaux nécessaires.

M. KEMP : Ce crédit représente-t-il tout ce que la population de Goderich sollicite du ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, la population non seulement de Goderich, mais de tout ce district et même de Toronto-ouest, nous a demandé de construire un brise-lames dans ce port. Je crois moi-même que ces travaux s'imposent, si nous voulons bénéficier de la navigation du lac Huron. A l'heure qu'il est, le commerce d'expédition se dirige surtout du côté américain de cette nappe d'eau, parce que nous n'avons aucun havre de refuge sur la rive canadienne. Ajoutons que ce port offre des avantages splendides ; on y trouve un élévateur et d'autres améliorations modernes. Je comprends parfaitement que si ce port était outillé convenablement, on pourrait s'en servir comme d'un centre pour le commerce de grain de l'ouest. Cependant, la Chambre pourra discuter plus opportunément cette question quand je lui demanderai de voter un crédit pour les améliorations du port de Goderich. Il ne s'agit pas d'un ouvrage d'intérêt purement local, mais ces travaux serviront à tout le pays. En effet si nous voulons attirer le trafic aux ports canadiens, il faut surtout pouvoir recevoir le grain qui est expédié aux différents ports des grands lacs. Des vaisseaux de fort tonnage peuvent se rendre plus facilement à Goderich qu'à nombre d'autres ports. La Compagnie du Grand Tronc m'informe qu'elle pourra transporter le grain, et cela dans la proportion de 15,000,000 à 20,000,000 de boisseaux, si l'on faisait dans ce port quelques travaux d'amélioration peu coûteux.

M. KEMP : Goderich n'est pas actuellement un havre de refuge dans le sens qu'on peut donner à ce mot.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par suite du manque de protection, il est impossible presque, me dit-on, qu'un navire puisse pénétrer dans ce port. Les capitaines des vaisseaux qui font le service des grands lacs m'informent que, si nous suivions l'exemple des Américains en construisant une jetée qui briserait les lames de la mer, un navire pourrait pénétrer avec sûreté dans ce port dont on pourrait se servir, comme on le fait des ports du côté américain.

M. KEMP : La construction de ce brise-lames coûterait-elle bien cher ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas. J'ai l'intention d'étudier plus à fond cette question et de faire préparer par mes ingénieurs un rapport sur la nature et le coût de cet ouvrage. Je crois qu'on pourrait au moins tenter un essai qui ne coûterait pas cher. On m'a représenté que la construction d'un brise-lames comme celui qui ferait de ce port un havre de refuge parfait, coûterait environ $200,000.

M. SUTHERLAND.

M. MACLAREN (Perth) : J'ai reçu plusieurs lettres de citoyens de cette partie du comté au sujet de ce port.

On me dit que, sur une distance de deux milles, le long de la rive du lac Huron, il n'y a pas de havre pour protéger les steamers dans les grandes tempêtes. Les producteurs de grain et les minotiers de ce district désirent ardemment que le gouvernement équipe convenablement ce port. Je puis dire aussi que j'ai entre les mains une résolution adoptée par la chambre de commerce de Stratford, des lettres et des télégrammes de citoyens de Mitchell, Seaforth, Goderich et des autres localités intéressées. Je crois que le gouvernement devrait faire quelque chose pour outiller ce port. Quant à moi, je ferai tout mon possible pour l'aider dans cettte tâche.

M. BENNETT : Ce crédit de $16,000 servira-t-il à réparer les deux jetées qui s'avancent à l'extérieur de ce port, ou l'emploiera-t-on à exécuter certains travaux dans la baie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il servira à réparer la jetée qui se trouve au sud du chenal d'entrée.

M. CLARKE : Quant à la dépense projetée pour la construction du brise-lames en question, l'honorable ministre ne considère pas que cet ouvrage servira exclusivement aux citoyens de Goderich, mais que le gouvernement doit entreprendre, au point de vue de l'intérêt public, d'établir un port de refuge à cet endroit et d'outiller ce havre de façon à permettre aux navires qui font le transport du grain sur les grands lacs, d'y pénétrer.

M. BENNETT : A qui appartient le quai qui se trouve à l'intérieur de cette baie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au gouvernement.

M. BENNETT : L'élévateur se trouve-t-il sur la jetée du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Malheureusement je ne connais pas assez cet endroit pour répondre à mon honorable ami. Cependant je ne crois pas que l'élévateur en question se trouve sur ce quai.

M. MACLAREN (Perth) : Si le comité veut me le permettre, je lirai un extrait d'une lettre que m'adressait, il y a quelques temps, le maire de Goderich :

Buffalo a reçu 12,000,000 de boisseaux de grain du Canada, en 1902. A Goderich se trouve un élévateur pouvant contenir plus de 20,000,000 de boisseaux de grain par saison, mais on n'y a transbordé que 3,500,000 boisse aux, l'an dernier, parce que les navires ne peuvent pénétrer dans notre port après les tempêtes de l'automne.

Cela donne une idée du trafic qu'on pourrait faire à cet endroit.

M. KEMP : Le maire de Goderich déclare, sous sa propre signature, que le gouvernement a dépensé $730,328.70 pour le port de cette ville. L'honorable ministre peut-il nous dire si on a consacré cette somme au creusement du port, à la construction de brise-lames, etc. ? A quelles exécutions de travaux a servi ce montant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires de mon ministère me disent qu'on a dépensé $713,341.43, c'est-à-dire, à peu près le montant indiqué par le maire. Mais ces dépenses s'étendent sur toute la période écoulée depuis 1850 ; elles ont servi à payer les travaux de dragage, de construction de quais, de réparations, etc.

M. INGRAM : Il y avait autrefois un brise-lames à cet endroit ; est-il tombé en ruine?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il a été détruit par la tempête, mais on l'a rebâti. Cela n'a rien à faire avec les travaux de protection dont nous parlons maintenant. C'est l'honorable député de Toronto (M. Kemp) qui a soulevé cette question.

M. INGRAM : Mais je parle du brise-lames qu'il y avait autrefois dans ce port. C'était un ouvrage bien solide. Dans ce temps-là, il se faisait un gros commerce d'exportation à Goderich. Il me semble que la difficulté qu'on constate pour le port de Goderich et la rivière Maitland, provient du fait que, lorsque la glace se brise au printemps et qu'elle est emportée par le courant, le sable s'amoncelle entre les jetées et forme des bancs qui empêchent les navires d'entrer dans ces ports. S'il y avait un brise-glace et un brise-lames, comme il s'en trouvait autrefois à Goderich, les navires pourraient atteindre cet endroit comme dans le passé.

M. BENNETT : Le gouvernement retire-t-il des revenus de ce bassin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis répondre à mon honorable ami. Il sait que cela relève d'un autre ministère, et la question reviendra sur le tapis sous une autre forme.

M. SPROULE : Je lis ce qui suit dans le rapport que j'ai entre les mains :

> La charpente est tellement détériorée, qu'il est bien difficile, à certains endroits, d'y appuyer des pieux nouveaux. Cette remarque peut s'appliquer aussi à la jetée sud. On devrait faire de légères réparations aux deux jetées ainsi qu'au brise-lames.... Ces réparations ne seront que temporaires, car les charpentes des deux jetées sont tellement pourries qu'il faudra en renouveler la superstructure avant deux ou trois ans, autrement les fondations seront emportées dans le chenal qu'on vient de draguer.

Il est évident que cet ouvrage n'est pas en bon ordre. Je remarque dans la lettre qu'on m'a adressée ainsi qu'à tous les membres de cette Chambre, je suppose, lettre qui est un plaidoyer en faveur de ce port comme havre de refuge, qu'on déclare que nous avons déjà dépensé un montant énorme, peut-être trois quarts de million de dollars pour l'outillage de ce port et que, si nous ne consacrons pas encore de nouvelles sommes à d'autres améliorations, les travaux déjà faits ne seront d'aucune utilité. Nous pourrions nous demander, alors, si on a mal appliqué ces crédits, ou s'il est vrai qu'il soit très difficile d'outiller ce port. En dépensant d'autres sommes, nous n'aurions pas même ce havre de refuge dont on parle. Quant à exécuter les travaux qui permettront aux navires transportant le grain d'entrer dans ce port, je crois qu'on devrait faire cette dépense. Mais devons-nous dépenser autant d'argent pour faire de ce port un havre de refuge ? c'est une autre question. D'après les renseignements que nous avons, il me semble bien difficile d'y répondre d'une manière certaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce qui doit surtout nous occuper à l'heure qu'il est. Je puis dire, cependant, que les fonctionnaires du ministère vont recueillir d'autres renseignements sur ce sujet. J'ai consulté quelques-uns des capitaines des navires qui font le service des grands lacs; ce sont, après tout, les gens qui ont le plus d'expérience dans cette matière. Ils m'ont fait connaître ce qu'ils pensaient des travaux semblables exécutés dans certains ports de la rive américaine. Ils connaissent les avantages de la construction de brise-lames comme celui qu'on veut bâtir à Goderich. Sans doute, les conditions ne sont pas semblables partout. Ce ne sera peut-être qu'un essai, mais je crois que les résultats obtenus par la construction d'ouvrages du même genre dans les ports américains, nous permettent de faire, sans risque aucun, les améliorations dont je parle. Cet essai ne nous coûtera pas très cher. Quant à l'effet que pourra avoir la construction d'un brise-lames pour établir un port de refuge à cet endroit, j'ai demandé à l'ingénieur en chef de préparer un plan du brise-lames le moins long qu'on pourrait construire, tout en assurant aux navires l'entrée de ce port. Je puis me tromper, mais c'est une idée que je me suis formée, je crois, cependant, qu'on devrait dépenser une somme raisonnable pour constater quel serait les avantages d'un brise-lames plus considérable à cet endroit.

M. SPROULE : Allons-nous réparer tous ees bassins ? Que nous importe, par exemple, le bassin du Grand Tronc ? Je constate que cet ouvrage a besoin d'être réparé, parce que, dans l'état où il se trouve, il est dangereux pour la vie des gens et pour la navigation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis certain que le Grand Tronc réparera son bassin. Je puis dire que cette compagnie s'est fait représenter à une délégation qui s'est rendue auprès du ministre

pour demander un crédit. Cependant, pas un sou de ces $16,000 ne sera dépenée pour réparer les quais qui apartiennent au Grand Tronc ou à aucune autre personne. Tout ce crédit servira aux améliorations des jetées du gouvernement.

M. CLARKE : Ne pourrait-on pas préparer des plans et devis et demander des soumissions pour l'exécution de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne veux pas m'engager formellement, mais je puis dire que je préfère donner cet ouvrage à l'entreprise, si l'on peut préparer ces plans et devis.

M. SPROULE : Je puis comprendre pourquoi le Grand Tronc désire insister auprès du gouvernement pour décider ce dernier à dépenser un montant assez considérable dans cette entreprise; cependant, je crois que les corporations particulières devraient entretenir elles-mêmes les bassins qui leur appartiennent.

Ports, rivières et ponts—Réparations et améliorations générales, $15,000.

M. INGRAM : Où l'honorable ministre se propose-t-il de dépenser la plus forte partie de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate que, l'an dernier, le ministère a dépensé $15,000 à Beaverton, aux chutes de Burke, à Goderich, Huntsville, Hawkestone, Marksville, North-Bay, Port-Findlay, etc. Au cours du présent exercice, nous avons consacré environ $7,000 à certains ouvrages à Bruce Mines, Kingston, Lancaster, North-Bay, Presqu'ile, Summerston, Sydenham, etc.

M. THOMSON (Grey) : A même ce crédit prendra-t-on une certaine somme pour réparer le bassin de Presqu'Ile ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, $144.

M. THOMSON (Grey) : Ce bassin appartient-il au gouvernement ou à des particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore. J'indiquais les sommes qu'on a dépensées——

M. THOMSON (Grey) : Je voudrais savoir pourquoi le ministre des Travaux publics dépenserait cet argent pour faire exécuter cet ouvrage. Ce bassin n'appartient pas au gouvernement, mais à une personne privée. A mon point de vue, il est étrange que le gouvernement soit prêt à dépenser cette somme pour réparer un ouvrage qui ne rapporte aucun bénéfice au trésor public.

M. INGRAM : Si le gouvernement adopte le principle qu'il faut dépenser de l'argent pour des quais appartenant à des particuliers, comme pour les quais dont il est le propriétaire, nous voulons le savoir. Un certain nombre d'entre nous possèdent des quais dans les comtés qu'ils représentent, et nous pourrions demander au ministre d'y faire certains travaux de réparations ou d'amélioration, à même les deniers publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai eu l'occasion, à une séance précédente, de dire combien j'ai été étonné de constater le montant énorme qu'on avait dépensé depuis plusieurs années, dans des travaux de ce genre. Je suis surpris de voir que l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) a appuyé, durant tant d'années, un gouvernement qui dépensait tant d'argent pour des quais appartenant à des particuliers. Je ne suis pas prêt à dire maintenant qu'on ne peut excuser, en nous plaçant au point de vue de l'intérêt général, un gouvernement qui dépense de l'argent pour un quai appartenant à des particuliers, mais dont le public peut se servir en ne déboursant que quelques sous. En thèse générale, cependant, je crois qu'il est préférable que nous ne dépensions d'argent que pour des travaux et des ouvrages qui nous appartiennent. Il faut dire aussi que, grâce à des subventions municipales, des compagnies privées ont construit des quais à différents points de la rive de ce lac et à d'autres endroits; il me semble que le gouvernement a considéré que ces ouvrages étaient d'utilité publique, quand il a aidé ces compagnies à exécuter les travaux en question.

M. INGRAM : L'expérience que j'ai acquise dans mes relations avec le parti conservateur, n'a pas été celle dont parle l'honorable ministre. Il y a un certain nombre d'années, j'ai demandé un faible crédit pour des améliorations au port de Port-Stanley. Ce port appartenait à la Compagnie du chemin de fer de London et Port-Stanley et le Grand-Tronc l'avait loué. Le gouvernement refusa d'y faire des améliorations, tant que la compagnie ne lui aurait pas transporté son droit de propriété. Ce n'est qu'après cette transaction que j'ai réussi à obtenir une faible somme pour les améliorations de ce port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur quelle preuve s'appuie l'honorable député pour dire que ce port a été transféré au gouvernement ?

M. INGRAM : Il y a quelques années, j'ai eu entre les mains les documents se rapportant à cette opération, mais je ne me suis pas levé pour discuter surtout cette question, je voulais rappeler à l'honorable ministre que, dans mon comté, il y a un port dont le gouvernement retire certains revenus. Ce dernier est bien prêt à recevoir l'argent que les pêcheurs paient pour leurs permis à ce port, mais il ne veut pas dépenser un sou pour améliorer celui-ci à l'avantage des pêcheurs. Le fait qu'une décision judiciaire récente transporte au gouvernement d'Ontario les recettes provenant de ces permis que les pêcheurs doivent se procurer, ne devrait pas priver cette catégorié de ci-

toyeus des avantages que le gouvernement fédéral pourrait leur fournir, en leur donnant un port convenable.

M. TAYLOR : Va-t-on prendre une certaine partie de ces $15,000 pour améliorer le port de Gananoque ? Lorsque l'ex-ministre des Travaux publics a visité cette ville, il a, si je ne me trompe, promis à la députation qui s'était rendue auprès de lui de faire quelque chose dans le sens que cette dernière lui avait indiqué. A propos de cette affaire, je demanderais à mon honorable ami de vouloir bien envoyer un ingénieur de son ministère pour constater le travail que l'on fait actuellement à cet endroit. La Compagnie Rathburn est à reconstruire un quai de plus de 300 pieds de long. La charpente était d'abord en bois et avait été remplie de pierres. On a enlevé les pieux jusqu'au-dessous de la ligne de flottaison, et l'on rebâtit en béton. Ces travaux coûteront très cher, et quand ils seront terminés, il n'y aura pas assez d'eau à l'extrémité de ce quai pour permettre à des navires de fort tonnage d'y mouiller, lorsqu'ils seront chargés de charbon. On pourra constater par les rapports des fonctionnaires du ministère des Douanes qu'il y a plus de navires qui se rendent à Gananoque qu'à aucun autre port de la rive canadienne de ce lac. Le gouvernement devrait au moins, à mon avis, consacrer un crédit raisonnable au creusement du port devant les quais publics. Le ministère n'a jamais dépensé un sou pour le quai de Gananoque, car tous ces ouvrages ont été faits par des particuliers ; malheureusement nous n'avons pas la profondeur d'eau voulu. Au lieu de renouveler les quais et les jetés avec des charpentes en bois, comme le gouvernement le fait maintenant, celui-ci devrait suivre l'exemple de toutes les villes qui construisent des trottoirs permanents, c'est-à-dire remplacer le bois par le béton. A mon sens, l'honorable ministre agirait sagement en envoyant un des fonctionnaires de son ministère faire l'inspection des travaux qui seront bientôt terminés à Gananoque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On avait signalé à mon attention la question soulevée par l'honorable député de Leeds (M. Taylor), et nous examinons s'il n'y aurait pas moyen de consacrer une certaine somme à des travaux de dragage à l'endroit qu'il a indiqué, aussi bien qu'à Kingston. On doit tenir compte du fait qu'il faut creuser plus profondément ces ports, si on veut en permettre l'entrée aux navires de plus fort tonnage dont on se sert aujourd'hui. J'ai demandé $5,000 de plus que le montant ordinaire pour ces travaux de dragage dans la province d'Ontario. Si je tiens compte de l'étendue de cette partie du pays et du nombre de ports qu'il faut creuser, ce crédit n'est pas considérable, loin de là. Lorsque les estimations supplémentaires seront déposés, nous devons peut-être demander un crédit additionnel de $5,000. Je suis convaincu que les dragueurs du gouvernement pourraient exécuter d'une manière très satisfaisante beaucoup de travaux que nous donnons aujourd'hui à l'entreprise, si nous avions à notre disposition l'argent nécessaire. Il faut payer bien cher pour conduire d'un endroit à un autre les dragueurs appartenant à des particuliers, mais s'il s'agit d'un banc de sable à l'entrée d'un port, comme c'est le cas pour Gananoque, d'après l'honorable député de Leeds-sud, le ministère peut envoyer un de ses cure-môle à l'endroit désigné, sans faire de dépenses supplémentaires, parce que les employés reçoivent un salaire déterminé; on pourrait ainsi faire un travail efficace dans tous ces ports. Je partage l'opinion de l'honorable député sur les avantages que le béton possède sur le bois, maintenant que nous ne pouvons obtenir le bois convenable à ces ouvrages, bois qu'on avait en abondance dans le passé. J'ai insisté auprès des ingénieurs du ministère sur ce point, et la superstructure des nouveaux travaux que nous entreprenons ou plutôt que ce parlement a autorisés et qui n'étaient que commencés lorsque j'ai pris la direction du ministère des Travaux publics, sera fait en béton. Grâce aux machines modernes et aux perfectionnements apportés à la fabrication du béton, nous pouvons construire avec ce dernier un ouvrage très considérable au même prix que si nous nous servions de bois de première qualité, et ces travaux dureront plus longtemps.

M. TAYLOR : Les Rathbun, qui sont de grands commerçants de bois, prétendent pouvoir construire un quai en béton à meilleur marché que s'ils employaient du bois pour le même ouvrage. Les gros navires de la Compagnie Richelieu et Ontario qui font le service entre Toronto et Kingston ont refusé de faire escale à Gananoque, parce qu'il n'y avait pas assez d'eau dans ce port.

M. SPROULE : J'ai été surpris d'entendre l'honorable ministre des Travaux publics déclarer qu'il n'a pas assez d'argent pour tenir les dragueurs à l'ouvrage tout le temps. J'ai toujours compris qu'on se plaignait plutôt du manque de cure-môle. Le parlement n'a jamais hésité à voter les sommes nécessaires pour permettre au ministère des Travaux publics d'employer continuellement ces dragueurs. Toujours on s'est plaint qu'on ne pouvait dépenser tout cet argent en ne se servant que des cure-môle du gouvernement et qu'il fallait en louer un certain nombre appartenant à des particuliers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas eu de dragueurs aux endroits où les travaux devaient être considérables. C'est ainsi qu'il aurait fallu creuser certains ports où la profondeur de l'eau était trop grande pour permettre à nos dragueurs de faire cet ouvrage. On trouve nombre de ces endroits dans Ontario, mais surtout dans les provinces maritimes. Je

constate qu'il y a un autre crédit destiné aux travaux de dragage en général; j'ai l'intention d'en consacrer une certaine partie au creusement des ports et rivières où le besoin de cet ouvrage se fait sentir.

M. SPROULE : Vous n'avez pas l'intention de creuser à une grande profondeur le port de Gananoque, car autrement vous détruiriez les fondations du mur en béton qui qui se trouve à cet endroit. J'ignorais qu'il y eut autant de dragage à eau profonde à exécuter dans la baie Georgienne.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je parlais d'une manière générale.

M. SPROULE : Je demande à l'honorable ministre s'il peut nous donner une idée du nombre de quais appartenant à des particuliers et pour lesquels le gouvernement dépense de l'argent, et nous indiquer, en même temps, le nombre de quais qui sont la propriété du pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je donnerai avec plaisir les ordres de préparer cet état.

M. SPROULE : En indiquant aussi où se trouvent ces ouvrages ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il y en a un grand nombre.

M. SPROULE : Je le sais et j'ai toujours prétendu que ce système était mauvais. Je comprends que, dès la première période de l'histoire du Canada, quand des particuliers construisaient des quais qui devaient servir grandement au pays en général, on a pu avoir raison d'aider ces personnes, Cependant, je ne puis concevoir qu'on agisse avec sagesse en dépensant des sommes considérables pour faire exécuter, sur des propriétés particulières, des travaux dont tous les revenus tombent dans le gousset de certaines gens privilégiés. Je pourrais citer comme exemple de cette anomalie, ce qui s'est fait au Sault-Sainte-Marie et à Bruce-Mines. Je constate aussi qu'il y a un quai à Hawkestone, comté de Simcoe. Le gouvernement n'a aucun intérêt dans ces ouvrages.

M. BENNETT : Un bateau s'est rendu à cet endroit, l'été dernier.

M. SPROULE : En vérité, mais c'est toute une révélation pour moi. Je croyais qu'on n'avait vu dans ce port que des canots et des chaloupes. J'affirme donc que cette pratique est mauvaise. Lorsque des particuliers retirent les bénéfices de l'argent que nous dépensons, et que le pays n'a d'autre avantage que celui de pouvoir faire l'expédition ses produits à ces quais, il me semble que nous n'avons pas raison de continuer, sur une aussi grande échelle, la pratique que nous avons suivie depuis tant d'années. Il y a deux ans, je crois, on a suggéré l'idée d'acheter ce quai de Presqu'Isle. On me dit maintenant que cet ouvrage n'a été d'aucune utilité depuis des années et qu'il n'a aucune valeur pour le public. Le gouvernement a entamé des négociations pour l'achat de ce quai inutile; ce marché ne serait à l'avantage que de la succession à laquelle il appartient.

M. CLARKE : Le ministre a déclaré que, depuis nombre d'années, on a suivi la pratique de dépenser de l'argent pour des quais appartenant à des particuliers, et il nous demande de lui voter des crédits pour continuer le même système. Il a promis à l'honorable député de Grey (M. Sproule) qu'il soumettrait à la Chambre un état indiquant le nombre de ces ouvrages appartenant à des particuliers. Je demanderais à mon honorable ami de nous faire connaître son opinion personnelle sur cette pratique. Se propose-t-il de continuer ce système ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces crédits peu considérables nous permettront de terminer les travaux en cours d'exécution. Je puis dire à mon honorable ami (M. Clarke) que je ne suis pas en faveur du système dont il a parlé. Cela est tellement vrai que j'ai demandé, hier soir, un crédit qui me permettrait d'acheter un certain quai, au lieu de dépenser de l'argent pour améliorer cet ouvrage appartenant à des particuliers ; pourtant, les membres de la gauche ont cru ne pas devoir se rendre à ma demande, avant d'avoir obtenu des renseignements plus complets. En thèse générale, je suis opposé à ce système, et je ne me présenterai pas ici pour demander à la Chambre de voter un crédit de ce genre, sans être en état de fournir au parlement des raisons spéciales qui s'imposeront à l'attention favorable des députés. J'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Grey (M. Sproule) demander la liste de tous ces quais et jetées appartenant à des particuliers ou à des corporations. Nous pourrons juger alors s'il y a raison pour nous de continuer la pratique suivie depuis si longtemps. Je constate que les propriétaires estiment que certains de ces ouvrages valent un prix considérable et qu'il y a conflit entre ces personnes et le gouvernement, quant à la valeur réelle de ces quais. D'une manière générale, je veux qu'on ne dépense les deniers publics que pour les ouvrages qui sont la propriété de l''Etat.

M. HENDERSON: Je constate l'absence du ministre des Douanes et celle du ministre de la Marine ; de nouveau je suis obligé de me plaindre du peu d'attention que ces membres du cabinet apportent aux affaires publiques. Je désire poser au ministre des Travaux publics une question à laquelle, je suppose, le ministre des Douanes pourrait répondre plus facilement ; elle se rapporte aux opérations d'intérêt public qui se font à ces quais, propriétés de particuliers. Quel est le système adopté par le gouvernement pour protéger le revenu du pays contre l'importation de marchandises aux ports et aux quais en question ? Si je ne me trompe, il

n'y a aucun gardien, aucun fonctionnaire public à ces endroits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La réponse à cette quesion est bien simple, à mon avis. Les expéditions se font sujettes aux droits ou en transit, et avis en est donné aux fonctionnaires des douanes, de sorte que si quelqu'un voulait faire la contrebande, on pourrait constater le fait aussi bien à un quai privé qu'à un quai public ou que partout ailleurs.

M. BLAIN : A la dernière séance, nous avons voté $9,000 pour le quai de Blind-River. Le gouvernement a-t-il acheté cet ouvrage ? Dans l'affirmative, à quel prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si la mémoire ne me fait pas défaut, je crois que nous avons payé $400 pour l'achat de ce quai.

M BLAIN : L'an dernier, le ministre des Travaux publics nous a dit que le prix fixé pour cette propriété, était de $250. Quelle est la raison de cette augmentation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il sagissait probablement du prix fixé par estimation, mais nous avons payé environ $400.

M. BLAIN : Je désire faire une courte remarque au sujet d'un crédit qu'on veut dépenser à Port-Crédit, comté de Peel ; ce port appartient à des particuliers. Il y a quelques années, on a appelé l'attention du gouvernement sur cette question, et il y eut échange d'une correspondance volumineuse entre le ministère et le conseil du canton où ce port se trouve situé. Le gouvernement déclara ouvertement au conseil de ce canton qu'il avait établi comme principe de ne pas dépenser d'argent pour l'amélioration de ports appartenant à des particuliers. On a donc raison, après cette déclaration, d'être surpris d'avoir à constater que, dès ce temps-là et depuis, le gouvernement a dépensé et consacre encore de fortes sommes à améliorer des ports de ce genre. Je ferai remarquer au ministre des Travaux publics que le port de Port-Crédit est très important pour cette partie du pays, et que toute dépense de deniers publics qu'on y ferait serait dans l'intérêt général du Canada. L'hiver dernier, le prix du charbon a préoccupé sérieusement nos cultivateurs ; en sorte que si le gouvernement améliorait les ports de cette partie de la rive du lac Ontario, les marchands de charbon pouvant y faire transporter par bateaux ce produit, se feraient une concurrence qui tournerait à l'avantage de la population de ces endroits. La jetée de Port-Crédit est en très mauvais état et il faudrait creuser le port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Celui-ci appartient-il à la municipalité ou à des particuliers ?

M. BLAIN : Partie à la municipalité et partie à des particuliers. Je suis surpris d'avoir à constater que le gouvernement continue de dépenser de l'argent pour des quais qui sont des propriétés privées, après la déclaration faite au conseil du canton de Port-Crédit et dont je viens de parler. Le ministre pourra peut-être me promettre que de ce crédit de $15,000 qu'on doit dépenser pour des ports appartenant partie au gouvernement et partie à des particuliers, il dépensera quelques dollars pour envoyer l'ingénieur de son ministère à Port-Crédit pour y faire une étude des travaux qu'on peut exécuter à cet endroit et faire rapport en conséquence.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà déclaré que, à mon point de vue, on ne doit plus dépenser les deniers publics pour des travaux de ce genre. Dans le cas cité par mon honorable ami, le quai appartient à la municipalité, et cela en fait presque un ouvrage d'utilité publique. Je me rendrai volontiers à la demande de l'honorable député et je ferai préparer un rapport sur l'état de cet ouvrage.

Lac Témiscamingue—quais, $5,500.

M. SPROULE : S'agit-il d'un nouveau quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De deux quais nouveaux pour l'avantage de la population de ce district. Le premier de ces quais coûtera environ $9,000, et l'autre, environ $1,500.

Midland, port—Dragage, $12,000.

M. CLARKE : Où se trouve le port de Midland ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami doit savoir que Midland est destiné à devenir le Buffalo du Canada. C'est un des ports les plus importants d'Ontario.

M. CLARKE : J'ai appris qu'un navire s'y est échoué l'autre jour. Quelle est la profondeur de l'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle varie de 15 à 21 pieds. Nous nous proposons d'y creuser un chenal d'une profondeur uniforme de 21 pieds.

M. BENNETT : Le ministre pourrait-il me dire si le gouvernement a acheté les entrepôts et le bassin pour lesquels la ville a payé $10,000, si on les a loués, à qui, et quel est le loyer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne nous sommes pas encore occupés de cela. Nous n'avons le contrat que depuis quelques jours, et je n'ai eu que cette semaine, l'occasion de demander à l'ingénieur en chef et à l'un des principaux fonctionnaires du ministère, de visiter ce port. Aussitôt que j'aurai reçu le rapport de ces fonctionnaires, je pourrai fournir tous les renseignements possibles sur cette question et sur d'autres sujets.

M. BENNETT : Je puis dire qu'il y a un entrepôt considérable et deux autres plus

petits; on y trouve aussi un bassin excellent où se rendent maintenant les bateaux. Comme tous ces ouvrages appartiennent maintenant au gouvernement fédéral, je crois qu'il serait juste et avantageux pour le public de demander des soumissions pour l'usage de ces entrepôts et de ce bassin, et qu'on ne devrait les louer à personne, sans avoir sollicité auparavant la concurrence. Le ministre me permettra-t-il de lui demander s'il s'engage à agir de cette façon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Je vais m'occuper de cela.

M. BENNETT : On a loué ces ouvrages, si je ne me trompe, pour $500 par année, ce qui est un bien faible loyer.

Oakville—Réparations à la jetée, etc., $6,000.

M. HENDERSON : Ce crédit nous permettra-t-il de réparer complètement cette jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'ingénieur contient des détails indiquant que cette somme sera suffisante.

Orillia—Nouveau quai, $7,000.

M. BLAIN : Le ministre des Travaux publics a déclaré, l'an dernier, que ces travaux coûteraient environ $3,000. Il avait, cependant, visité lui-même cet endroit et constaté l'ouvrage à exécuter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total de ces travaux sera d'environ $9,000.

Owen-Sound, port—Dragage et ouvrages de protection en pilotis, $16,000.

M. THOMSON (Grey-nord) : Le ministre peut-il me dire si une partie de ce crédit servira à compléter ces ouvrages, et, dans l'affirmative, de quel côté du port se feront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'une partie de cette somme servira à terminer les travaux de creusement à une profondeur de 20 pieds à eau basse ; l'autre partie nous permettra de finir les ouvrages en pilotis du côté nord-ouest du port, lesquels s'étendent à 325 pieds en dehors du bassin de radoub, jusqu'à 550 pieds plus bas que l'extrémité nord de ces ouvrages. Il n'y a rien dans les estimations de l'ingénieur qui se rapporte à des travaux en pilotis à cet endroit.

M. THOMSON (Grey-nord) : On a fait du remplissage avec des palplanches, il y a un an, les travaux ont été bien exécutés, mais lorsqu'on a rempli l'espace entre les pieux, la terre a fait céder quelques pièces de ces derniers. On devrait faire quelque chose pour tenir cet ouvrage en bon état.

Pickering, port—Réparations aux jetées et dragage, $2,500.

M. BLAIN : Ce port appartient-il à des particuliers ? Je lis dans un journal qu'une délégation de cette localité s'est rendue auprès du ministre .

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements qu'on me fournit, je dois dire que ce port appartient à des particuliers. J'ai mis ce crédit dans les estimations à la demande du ministère de la Marine et des Pêcheries qui veut construire un phare à cet endroit; la jetée tombe en ruine et nous perdions du coup le phare en question.

Point Edouard, dragage, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'on ne peut avoir de dragueur pour faire cet ouvrage dont on me représente, cependant, toute l'importance. Ces travaux sont urgents, le commerce en réclame l'exécution, et je devrai avoir un dragueur américain, s'il le faut, pour faire ce dragage.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à onze heures et quinze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 16 avril 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de sûreté.—M. Calvert.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Québec.—M. Belcourt.

Bill (n° 109) à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves.—M. Fitzpatrick.

DISTRIBUTION DES DOCUMENTS.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais appeler l'attention du gouvernement sur une plainte que je reçois de Montréal et d'autres endroits de la province de Québec au sujet de la distribution des documents publics aux chambres de commerce. Autrefois, si je comprends bien, il était d'usage de transmettre aux chambres de commerce du pays les bills présentés à cette législation et les autres documents de la

Chambre, sauf les " Débats ". Cette pratique n'a pas été suivie depuis l'an dernier, et il serait bon, je crois, de rétablir l'ancienne coutume de répandre à profusion les documents publics parmi les chambres de commerce. Il me suffira de signaler cette question au gouvernement pour qu'elle reçoive une solution satisfaisante. Soixante-dix à soixante-quinze de ces associations environ ont intérêt à recevoir ces documents et j'espère que le gouvernement prêtera attention à cette affaire.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je ferai observer à mon honorable ami (M. Monk) que le gouvernement n'a rien à faire dans la distribution des documents. Cela est du ressort de l'un des comités de la Chambre, du comité des impressions, je crois.

VOIES ET MOYENS.—BUDGET.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

En faisant mon septième exposé budgétaire, j'ai de nouveau l'honneur de présenter à la députation le bilan des affaires publiques pendant une ère de prospérité dont le passé n'a pas fourni d'exemple. Il y a deux ans, après plusieurs années de progrès rapides, un sentiment d'inquiétude troublait l'esprit de plusieurs observateurs. Les uns croyaient même que nous étions déjà entrés dans une période de stagnation. D'autres, et j'étais du nombre de ceux-là, sans s'attendre à une période de crise aiguë, pensaient que les temps d'abondance pourraient bien suspendre leur cours. Toutefois, les événements ont prouvé que ces craintes étaient vaines. La prospérité ne s'est pas ralentie. Chaque année nouvelle a été plus prospère que la précédente et, aujourd'hui, l'avenir nous paraît des plus rassurant sous tous les rapports. Examinons le bilan de l'exercice terminé le 30 juin dernier, que la Chambre connaît depuis quelque temps. La députation conviendra, j'en suis certain, que les résultats, tels que constatés par les comptes publics, ont été des plus satisfaisants.

Quelques VOIX: Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Sous certains rapports, les résultats ont même dépassé les prévisions très discrètes que je faisais dans cette enceinte dans mon précédent exposé budgétaire.

J'estimais le revenu à $56,800,000 et la dépense ordinaire à $51,000,000, ce qui laissait un excédent probable de $5,800,000. Cette estimation de la dépense était assez exacte, comme les événements l'ont démontré, puisque la dépense réelle s'est chiffrée par $50,-759,391 ; mais, quant au revenu, il a considérablement dépassé notre attente, vu que les derniers mois de l'exercice ont été des plus prospères. Le revenu s'est élevé à $58,-050,790, soit à $1,250,790 au-dessus de mes prévisions, et à $5,536,088 au-dessus du revenu de l'exercice précédent. Trop souvent l'augmentation des recettes correspond à un accroissement des dépenses; mais, cette fois, il n'en a pas été ainsi. La dépense, je le répète, n'a guère trompé mes calculs ; elle a été légèrement plus faible que mon estimation. Mais, si j'ai prévu exactement la dépense, il y a eu un écart considérable quant au revenu ; au lieu du surplus de $5,800,000 que j'avais prévu, l'exercice s'est soldé par un excédent de $7,291,398. Abstraction faite de celui que nous avions eu deux ans auparavant, c'est le plus fort excédent dont fassent mention les annales administratives du pays. Cette augmentation des recettes s'est manifestée dans presque toutes les branches de l'administration. Voici un état comparatif du revenu des différents services publics pendant les exercices de 1901 et 1902 :

DÉTAILS DU REVENU—COMPARAISON AVEC 1900–1.

Service.	1901-2.	1900–1.	Augmentation	Diminution.
	$	$	$	$
Douanes	32,191,978	28,425,284	3,766,694	.....
Accise	11,197,133	10,318,266	878,867	.....
Postes	3,918,415	3,441,504	476,910	.....
Chemins de fer	5,918,997	5,213,381	705,616	.....
Terres fédérales	1,227,976	1,517,319	.....	289,342
Divers	3,596,288	3,598,945	.....	2,656
	58,050,787	52,514,699	5:828,087	291,998
Augmentation nette	.....	.....	5,536,088	.....

La douane a été le principal facteur de cette augmentation du revenu, mais l'accise, les postes et les chemins de fer y ont aussi eu une large part. Dans le relevé que je viens de faire, l'item relatif aux terres fédérales comprend les droits régaliens sur l'or extrait dans les plaines aurifères du Yukon, et la diminution de la recette provient de l'abaissement de ces mêmes droits. Il faut attribuer à l'activité générale qui s'est fait sentir dans toutes les branches, l'augmentation du revenu de la douane. Cette augmentation provient de l'importation de presque tous les articles, sauf quelques-uns qui accusent une diminution. A l'accise également, l'augmentation du revenu a été générale, ce que démontre le tableau suivant de la quantité des articles fabriqués et du montant des droits perçus sur iceux.

ACCISE.

Article.	Quantité.		Droit.		Augmentation
	1900-1.	1901-2.	1900 1.	1901-2.	
			$	$	$
Spiritueux..... gall.	2,863,950	3,123,430	5,178,275	5,618,113	439,838
Malt..... liv.	64,723,616	71,440,519	970,855	1,071,608	100,753
Cigares .....nomb.	141,096,889	151,780,516	822,738	881,597	58,859
Cigarettes..... "	121,383,584	134,236,034	362,626	400,035	37,409
Tabac et tabac à priser..... liv.	11,330,345	11,569,632	2,308,460	2,433,355	124,895
Tabac étranger en feuille .... "	9,848,803	10,705,961	1,026,265	1,137,279	111,014

L'augmentation du revenu et l'amélioration de l'état financier du ministère des Postes méritent également une mention spéciale. Le relevé suivant, qui comprend toutes les dépenses attribuables ordinairement à l'administration des postes, sauf celles qui proviennent du gouvernement civil, offre beaucoup d'intérêt.

POSTES.

Année.	Recettes.	Dépenses.	Déficit.
	$	$	$
1896.....	2,964,014	3,665,011	700,997
1897.....	3,202,938	3,789,478	586,539
1898.....	3,527,809	3,575,411	47,602
1899.....	3,193,777	3,603,799	410,021
1900.....	3,205,535	3,758,014	552,479
1901.....	3,441,504	3,931,446	489,941
1902.....	3,918,415	4,023,636	105,221

Le montant véritable de l'excédent ou du déficit du service des postes a ouvert le champ à des débats prolongés. Ce sujet ne prête pourtant pas à la discussion. Le directeur général des Postes a préparé un relevé duquel il a omis les dépenses afférentes aux districts du Yukon et d'Atlin, afin d'établir une comparaison avec les exercices antérieurs ; abstraction faite de ces dépenses le dernier exercice s'est soldé par un léger excédent. Cet état comparatif est juste, si l'on considère que, pendant les années qui servent de termes de comparaison, le service des postes au Yukon et dans l'Atlin n'occasionnait aucune dépense. Mais, laissant ceci de côté et comparant les dépenses du ministère des Postes cette année à celles des exercices antérieurs, il est agréable de constater que le déficit de plus de $700,000 qui existait en 1896 a été diminué à $105,000 pendant le dernier exercice, celui de 1901-1902.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En 1896, le déficit était de $781,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai ici le chiffre de $709,097, mais j'irai aux informations. Quoi qu'il en soit, le résultat est le même. En 1896, dernière année du gouvernement précédent, le bilan du ministère des Postes accusait un déficit de plus de $700,000. Non seulement, mon honorable ami, le directeur général des Postes a pu donner une service excellent, mais il l'a amélioré à grands frais, surtout dans les districts du Yukon et d'Atlin, et les opérations de l'exercice écoulé se soldent par un déficit de $105,221 seulement. Si l'amélioration s'arrêtait là, ce serait déjà flatteur pour le directeur général des Postes. Mais, la situation paraît sous un jour bien plus favorable encore lorsqu'on considère le dégrèvement considérable opéré par le ministère des Postes. Si l'on songe que du temps de nos prédécesseurs le port des lettres à l'intérieur était de trois cents et que le gouvernement du jour l'a diminué d'un tiers, et si l'on fait entrer en ligne de compte la forte diminution opérée dans le port des lettres en

destination de la Grande-Bretagne et des colonies, on comprendra nécessairement que les finances du présent ministère des Postes sont dans un état éminemment satisfaisant. Le gouvernement et le directeur général des Postes principalement peuvent à bon droit s'enorgueillir de ce qu'ils ont accompli.

Quelques VOIX : Très bien.

M. SPROULE : Le déficit a-t-il été diminué grâce au revenu des Postes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, au meilleur de ma connaissance. Je ne comprends pas très bien où mon honorable ami veut en venir.

M. SPROULE : Simplement à ceci, si on veut bien que je m'explique. Je crois que l'ancien découvert de $700,000 a été comblé au moyen d'un crédit inscrit à cette fin dans le budget, et non au moyen du revenu des Postes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saisis pas la différence ; il demeure acquis qu'à la fin de l'exercice de 1896, il y avait un déficit de $700,000. Peu importe la manière dont ce déficit a été comblé. Si dans les circonstances que j'ai décrites, mon honorable ami a abaissé ce déficit à $105,000, je crois que l'honorable représentant de Grey-est, lui-même (M. Sproule) a lieu d'être content.

Le revenu du ministère des Chemins de fer s'est aussi fortement accru. Nous avons beaucoup dépensé pour l'Intercolonial et nous espérons nous rembourser, en partie, grâce à l'augmentation des recettes de cette voie ferrée, et non seulement de cette manière directe mais, comme pour les canaux, grâce aux progrès des affaires favorisés par cette entreprise. En tout cas, il est agréable de constater l'augmentation du trafic de ces voies ferrées qu'indique le tableau suivant du revenu et de la dépense, des surplus ou des déficits de différentes années.

REVENU ET DEPENSE—FONDS CONSOLIDE—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Année.	Recettes.	Dépenses.	Dépenses plus grandes ou moindres que les recettes par
	$ c.	$ c.	$ c.
1890.....	2,928,080 92	3,481,472 97	+553,392 05
1895.....	2,940,717 95	2,950,300 91	+ 9,582 96
1900.....	4,552,071 86	4,431,404 69	—120,667 02
1901.....	4,972,235 87	5,460,422 64	+488,186 77
1902.....	5,671,383 91	5,574,563 30	— 96,820 61

Ainsi, pendant l'exercice écoulé, le bilan des opérations de l'Intercolonial seul s'est soldé par un excédent de $96,820.

M. BORDEN (Halifax) : Y compris le bilan des opérations du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai parlé de l'Intercolonial seulement. Il y a aussi le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard que l'on confond d'ordinaire avec l'Intercolonial, quoi que ce soit un réseau différent, dont la largeur de voie n'est pas la même et dont les opérations font l'objet d'un compte séparé. L'embranchement de Windsor appartient aussi à l'Etat qui l'afferme à la Compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic, moyennant une certaine part dans les recettes et à la condition d'entretenir lui-même la voie en bon état. Les opérations de cet embranchement ont accusé un surplus de $33,228, pendant le dernier exercice. Il faut défalquer du total de ces surplus le déficit de $72,150 du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Ainsi, le résultat de l'exploitation de ces trois voies ferrées donne un surplus clair de $57,898.

CHEMINS DE FER--FONDS CONSOLIDE--PERCEPTION DU REVENU—Y COMPRIS LES RECETTES DE L'INTERCOLONIAL, DU CHEMIN DE FER DE L'I.P.-E. ET DE L'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Année.	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Déficit.
	$	$	$	$
1896....	3,140,678	3,254,442	....	113,764
1897....	3,066,784	3,195,959	....	129,175
1898 ..	3,313,847	3,508,648	.. ..	194,801
1899....	3,945,817	3,696,612	249,205	
1900....	4,774,162	4,665,228	108,934	
1901....	5,213,381	5,739,051	....	525,670
1902....	5,918,997	5,861,099	57,898	

Il n'a été question jusqu'ici que des dépenses de l'exercice 1901-2, imputables sur le fonds consolidé, c'est-à-dire, d'autres dépenses imputables sur le capital, ainsi que des dépenses spéciales qu'il faut faire entrer en ligne de compte.

Le relevé suivant met en regard nos dépenses en 1901 et en 1902, non seulement les dépenses imputables sur le fonds consolidé mais aussi les dépenses à compte du capital et les dépenses spéciales ; il établit donc la somme totale déboursée durant ces deux exercices :

TOTAL DES DÉPENSES, 1901–2, COMPARÉES AVEC 1900–1.

Service.	1900-1.	1901-2.	Augmentation.	Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fonds consolidé	46,866,367 84	50,759,391 97	3,893,024 13	
Capital—				
Chemins de fer	3,914,010 50	5,102,838 99	1,188,828 49	
Canaux	2,360,569 89	2,114,689 88		245,880 01
Travaux publics	1,006,983 39	1,190,125 09	1,183,141 70	
Terres fédérales	269,060 90	370,837 97	101,777 07	
Milice	135,884 79	299,697 43	163,812 64	
Chemin de fer Canadien du Pacifique	8,978 87	448 70		8,530 17
Total, capital	7,695,488 34	10,078,638 06	2,383,149 72	
Spécial—				
Subventions aux chemins de fer	2,512,328 86	2,093,939 00		418,389 86
Contingents de l'Afrique du Sud et garnison d'Halifax	908,681 42	247,741 45		660,939 97
*Primes sur fer et acier		791,089 38	791,089 38	
Total, spécial	3,421,010 28	3,132,769 83		288,240 45
Total, capital et spécial	11,116,498 62	13,211,407 89	2,094,909 27	
Total, dépenses de toutes sortes	57,982,866 46	63,970,799 86	5,987,933 40	

* Antérieurement payé à même les recettes des douanes.

Les dépenses imputables sur le capital pour les voies ferrées, les canaux, les travaux publics, les terres fédérales, la milice et le chemin de fer du Pacifique Canadien se son criffrées par $7,695,488.34, en 1901, et par $10,078,638.06, en 1902. Les dépenses spéciales, subventions aux chemins de fer, contingents sud-africains, garnison d'Halifax, primes sur le fer et l'acier, se sont élevées à la somme de $3,421,010.28, en 1901, et à la somme de $3,132,769.83, en 1902. Le total des dépenses de toutes sortes a atteint $57,982,866.46, en 1901, et $63,970,799.86, en 1902.

Si nous portons maintenant notre attention sur le bilan des affaires de l'exercice 1902-3 nous verrons que l'état de nos finances est encore plus satisfaisant. Du premier juillet au dix avril, le revenu s'est élevé à $48,348,125.67 comparativement à $43,169,658.04 pendant la même période de l'exercice précédent, accusant une augmentation de $5,178,467.63 au cours des neuf mois. J'ai confiance que l'augmentation sera encore plus accentuée pendant le reste de l'exercice et j'espère que le revenu au 30 juin sera de $65,000,000 ou que peu s'en faudra. L'an dernier, le revenu a été d'un peu plus de $58,000,000 ; je compte donc sur une augmentation qui se chiffrerait par sept millions de dollars, en chiffres ronds.

Les dépenses de l'exercice courant étaient au dix avril, de $32,870,204.95, cette année, et de $31,946,181.16 l'année dernière pour la période correspondante, soit une différence en plus de $924,023.79. On remarquera que, pendant que notre revenu s'est accru de plus de $5,000,000, au cours de ces neuf mois, l'augmentation de la dépense imputable sur le revenu pour la période correspondante a été inférieure à $1,000,000. Je compte que nous serons aussi favorisés jusqu'à la fin de l'exercice et que la dépense imputable sur le revenu sera d'environ $51,650,000, pendant la présente année financière, comparativement à $50,759,391.97, pendant la précédente, n'accusant qu'une augmentation probable de $890,608.03 dans les dépenses imputables sur le revenu tandis que j'estime à $7,000,000 l'accroissement des recettes. Le revenu probable devant être de $65,000,000 et les dépenses ordinaires de $51,650,000, il s'ensuit qu'à la fin de l'exercice, en soustrayant les dépenses des recettes, nous aurons un joli excédent de $13,350,000—excédent bien supérieur à aucun de ceux qui apparaissent dans les comptes publics depuis la confédération.

La question de la dette nationale marche de pair avec celle que nous venons d'examiner.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Ecoutez, écoutez, dit un député de la gauche. Il m'est agréable de lui donner l'assurance qu'ici encore, j'ai à présenter un relevé que nous n'appréhendons pas de comparer à aucun autre. J'ai par devers moi un état des fluctuations de la dette publique à différentes époques. Voici quelles ont été les aug-

mentations et les diminutions de la dette nette du Canada.

DETTE NETTE—RELEVE COMPRENANT SEPT ANNEES.

	Augmentation.	Diminution.
1897	$ 3,041,163	
1898	2,417,802	
1899	2,317,047	
1900		$ 779,639
1901	2,986,196	
1902	3,349,085	
1903		5,650,000
	$14,111,296	$6,429,639
	6,429,639	
	$ 7,681,657*	
	1,097,379†	
	6,563,075‡	

* Augmentation nette pendent 7 ans.
† Moyenne de l'augmentation annuelle.
‡ Moyenne de l'augmentation pendant 18 ans, 1878 à 1896.

Pendant l'exercice courant, nous ne nous attendons pas à ce que la dette publique augmente. L'an dernier, nous avons grossi notre dette de $3,349,085 ; l'augmentation fut bien moins forte que je ne l'avais cru. Dans mon dernier exposé budgétaire, je laissais entrevoir une augmentation considérable de la dette nationale, car nous dépensions alors de gros montants au compte du capital et il était difficile de les calculer d'avance avec précision. Heureusement, néanmoins, la dépense imputable sur le capital fut moindre que je l'avais estimée et le revenu dépassa beaucoup mes prévisions, si bien qu'à la fin de l'exercice nous n'avons ajouté que le montant modique de $3,349,085.93, ce qui était beaucoup moins que je ne m'y attendais. A la fin de l'exercice en cours, après avoir payé toutes les dépenses imputables tant sur le revenu que sur le capital—et ces dernières s'élèveront à $10,000,000, ou un peu plus—j'espère que non seulement nous n'augmenterons point la dette mais que nous la diminuerons de $5,650,000. Si mes prévisions optimistes se réalisent—je crois que nous pouvons y compter avec certitude—il se trouvera que, pendant un laps de sept années, le gouvernement du jour aura augmenté la dette publique de $7,681,657 ou d'un peu plus de $1,000,000 par année, de $1,097,379 pour être exact. Par contre, nos prédécesseurs, pendant leurs dix-huit années d'administration, de 1878 à 1896, l'ont augmenté de $6,563,075 annuellement.

Ce calcul se rapporte à l'expiration de l'exercice courant, alors que le présent gouvernement aura administré les affaires publiques pendant sept années, en n'augmentant la dette nationale que de $1,097,379 annuellement. Mais, si je ne fais entrer en ligne de compte que quatre années, je me trouve en présence du résultat suivant. En l'espace de quatre années, y compris la présente, nous aurons accru notre dette de $6,335,282.73 pendant les exercices de 1901 et 1902 et nous l'aurons diminué de $6,429,639.71, en 1900 et 1903. Voici le calcul :

DETTE NETTE—ETAT COMPRENANT QUATRE ANS.

	Augmentation.	Diminution.
1900		$ 779,639 71
1901	$2,986,196 80	
1902	3,349,085 93	
1903		5,650,000 00
	$6,335,282 73	$6,429,639 71

Ainsi, au cours de ces quatre ans pendant lesquels nous avons incontestablement pourvu généralement aux besoins du service public et exécuté de grandes enterprises nationales, au cours de ces quatre ans pendant lesquels nos amis de la gauche nous ont parfois taxés de prodigalité, nous avons, sans ajouter un seul sou à la dette du Canada, fait face à toutes nos obligations, tant aux dépenses imputables sur le fonds consolidé, tant qu'à celles qui sont imputables sur le capital et aux dépenses spéciales.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas saisi le calcul de l'honorable ministre on ce qui a trait à la diminution probable de la dette publique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle sera de $5,650,000. Sur ce chapitre, il est bon de faire observer qu'un ministre des Finances a rarement l'avantage d'annoncer une diminution de la dette nationale. Certains députés, pour n'avoir pas prêté beaucoup d'attention à cette question, seront peut-être surpris d'apprendre qu'avant que le présent gouvernement eût pris les rênes du pouvoir, les annales de la Confédération n'avaient enregistré que deux diminutions de la dette publique. Une fois déjà, sous notre administration, il y a eu une diminution de plus $700,000 et aujourd'hui, au cours du présent exercice, il y a cette forte diminution dont j'ai parlé. Tout en établissant ces calculs, j'avouerai franchement que, selon moi, on ne doit pas s'attendre qu'un ministre des Finances en ce pays ait souvent à annoncer une diminution de la dette publique. Dans un pays jeune comme le Canada où bien des travaux d'intérêt public ont besoin d'aide, où l'on fait maintes saignées au Trésor il ne serait pas surprenant qu'il fallût, chaque année, non seulement employer tout le revenu ordinaire mais aussi s'endetter un peu pour mener à bonne fin d'importantes entreprises nationales.

C'est ce qui a eu lieu au Canada la plupart du temps. Lorsque nous avons eu des excédents—et nous en avons eu plusieurs—presque invariablement les dépenses au compte du capital les ont engloutis. Quatre fois seulement dans notre histoire la dette publique a été diminuée. Autrement dit, au cours de quatre années seulement, l'Etat a pu, après avoir fait face à toutes les dépenses, appliquer le surplus de son revenu à la diminution de la dette. Cela eut lieu deux fois sous le régime de nos prédéces-

seurs et deux fois sous le nôtre. Et si quelque avantage peut découler de la comparaison, je puis dire que les diminutions opérées sous notre administration sont près de deux fois plus fortes que celles que nos prédécesseurs avaient faites pendant toute la durée de leur règne. Toutefois, tout en signalant ces résultats, tout en les considérant comme un indice d'une situation financière prospère je n'hésite pas à dire que, règle générale, le ministre des Finances ne sera pas en état d'annoncer un diminution de la dette nationale et qu'aucun blâme ne devra rejaillir sur lui pour cela.

J'ai préparé un relevé de la dette publique par tête, vu que c'est le mode le plus équitable d'établir une comparaison. Il ne faut pas croire que la dette restera stationnaire; mais grâce à l'accroissement de sa population, le pays peut augmenter son passif sans rien ajouter au fardeau des obligations qui pèsent sur la nation. Depuis l'année 1891, le montant de la dette a été :

DETTE NETTE PAR TETE.

Année.	Population.	Dette nette.	Par tête.
1891..	4,833,239	$237,809,030	49.20
1892..	4,877,748	241,131,434	49.43
1893..	4,923,818	241,681,039	49.08
1894..	4,971,536	246,183,029	49.52
1895..	5,021,005	253,074,927	50.40
1896..	5,072,341	258,497,432	50.96
1897..	5,127,220	261,538,596	51.01
1898..	5,184,373	263,956,398	50.91
1899..	5,243,950	266,273,446	50.78
1900..	5,306,113	265,493,806	50.04
1901..	5,371,051	268,480,003	49.98
1902..	5,438,915	271,829,089	49.97
1903..	5,509,000	266,179,089	48.31

J'aurais pu faire un relevé plus favorable encore. Pour estimer le chiffre de la population j'ai ajouté, comme cela se pratique au bureau du recensement, un certain pour cent chaque année depuis l'époque où le dénombrement a été fait. Pourtant, considérant combien l'accroissement de la population a été accentué pendant l'exercice en cours, je ne doute pas qu'un calcul exact, s'il était possible d'en établir un, accuserait cette année une population beaucoup plus nombreuse que je ne l'ai conjecturée. On voit que j'estime la population, cette année, à 5,509,000 âmes et la dette nette à $48.31 par tête, comparativement à 50:96 par tête, à notre avènement au pouvoir.

Au sujet des excédents, question qui offre toujours beaucoup d'intérêt, j'ai un tableau des excédents ou des déficits de chaque exercice depuis 1897. Il ne faut pas perdre de vue que bien que le présent gouvernment ait administré les affaires en 1896-7, il a dû en somme accepter la situation qui lui avait été faite par ses prédécesseurs. Il n'avait pas ses coudées franches pour restreindre les dépenses; de fait, mon prédécesseur avait préparé le budget de cet exercice et, à notre avènement au pouvoir, n'ayant pas le temps de le reviser, nous acceptâmes volontiers les grandes lignes de ce budget qui nous lia cette année-là. On verra que cet exercice s'est soldé par un déficit, mais que depuis nous avons eu des excédents chaque année :

EXCEDENTS—DE 1897 A 1903.

	Excédents	Déficit.
1896-7..		$519,981 44
1897-9..	$1,722,712 33	
1898-9..	4,837,749 00	
1899-1900..	8,054,714 51	
1900-1..	5,648,333 29	
1901-2..	7,291,398 06	
1902-3 (estimation).. ..	13,350,000 00	
Total pour 7 années..	$40,904,907	$519,981 44
	519,981 44	
Total net des excédents pour 7 années.....$40,384,925 75		

Moyenne, $5,769,275.10.

Moyenne pour 18 années, 1878-1896, $544,539.61.

L'abondance est si grande qu'il est inutile de recourir à la statistique pour démontrer que les temps sont prospères au Canada. Les chiffres que je vais citer n'ont pas pour objet de prouver que la prospérité règne, car cela est visible de tous côtés ; mais, un exposé budgétaire ressemble à une revue financière où l'on consigne les renseignements qu'il peut être utile et intéressant de consulter plus tard. Voici, d'abord, un relevé des dépôts populaires dans les banques canadiennes autorisées, de cinq ans en cinq ans :

DEPOTS POPULAIRES DANS LES BANQUES AUTORISEES, AU 30 JUIN.

Année.	
1868..	$ 33,317,879
1870..	54,074,460
1875..	61,094,860
1880..	76,244,065
1885..	95,030,429
1890..	128,631,455
1895..	182,688,227
1900..	277,256,716
1901..	315,775,429
1902..	344,949,901
28 février 1903..	366,682,122

Le chiffre des escomptes des banques est un indice de la situation des affaires d'un pays. Les escomptes ont été, de cinq ans en cinq ans :

ESCOMPTES—BANQUES AUTORISEES, 30 JUIN.

Anée.	Escompts.
1868..	$ 51,966,120
1870..	67,107,167
1875..	136,771,679
1880..	111,956,858
1885..	162,847,002
1890..	195,987,402
1895..	224,507,301
1900..	316,634,620
1901..	318,240,549
1902..	348,690,611
28 février 1903..	382,225,338

La totalité du commerce donne également la mesure de la prospérité d'une nation.

Voici un tableau des exportations et des importations totales :

TOTALITE DU COMMERCE.

Année.	
1868	$131,027,532
1870	148,387,829
1875	200,957,262
1880	174,401,205
1885	198,179,847
1890	218,607,390
1895	224,420,485
1900	381,517,236
1901	386,903,157
1902	423,910,441

Cet état comprend le total des exportations et celui des importations, y compris le numéraire et les lingots.

Vient ensuite un relevé des importations d'articles de consommation, et des exportations :

ETAT DES ARTICLES IMPORTES (POUR ETRE CONSOMMES AU PAYS) ET EXPORTES.

Année.	Importations.	Exportations.
1868	$ 67,090,159	$ 49,739,998
1870	66,902,074	62,608,814
1875	117,408,568	74,628,212
1880	69,900,542	83,336,197
1885	99,755,775	84,263,164
1890	111,682,573	91,387,295
1895	100,675,891	106,013,394
1900	172,506,878	177,776,044
1901	177,700,694	194,509,143
1902	196,480,190	209,970,864

Il ne s'agit dans ce tableau que des articles marchands (numéraire et lingots non compris). Le relevé de nos exportations de produits indigènes seulement n'est pas moins satisfaisant :

EXPORTATIONS TOTALES DES PRODUITS INDIGENES.

Année.	
1868	$ 45,543,177
1870	56,081,192
1875	67,490,893
1880	70,096,191
1885	76,183,518
1890	82,335,514
1895	99,528,351
1900	163,510,790
1901	177,431,386
1902	196,019,763

Vu les critiques auxquelles la presse se livre de temps à autre, je crois devoir offrir quelques mots d'explication sur le chapitre des excédents. Cela serait inutile si certains journaux, même parmi ceux dont j'attendais plus de bon sens et de justice, ne prétendaient pas parfois que les excédents par lesquels les exercices se soldent sont fictifs, parce qu'ils ne couvrent pas la somme des dépenses de toutes sortes. Or, la députation doit comprendre, et les plus anciens députés comprennent certainement que je ne suis pas l'auteur de la distinction que les comptes publics établissent entre les dépenses imputables sur le capital et les dépenses au compte du revenu.

Elle n'est pas de mon invention; elle a existé de tout temps dans les comptes publics et à juste titre. On comprendra, je l'espère, qu'il n'y a pas d'innovation à cet égard. Les comptes publics sont tenus, sous ce rapport, comme ils l'ont toujours été. Il y a lieu d'établir cette distinction. Il est parfois difficile de tracer la ligne de démarcation ; toutefois, en ce qui a trait à la plupart de nos dépenses à compte du capital, on distingue à bon droit ces dépenses de celles qui sont imputables sur le revenu. Quoi qu'il en soit, nous avons simplement conservé la même méthode de tenue des livres que nos prédécesseurs avaient adoptée.

Une VOIX : Excepté pour les primes sur le fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis content que mon honorable ami me fasse penser à ce sujet, mais j'en aurais parlé à tout événement. En parcourant des yeux les entrées qui apparaissaient autrefois au compte du capital et les item du même compte aujourd'hui, vous constaterez que le seul nouveau montant de quelque importance est celui des primes sur le fer. Or, je ne crains pas la comparaison entre l'ancienne comptabilité et la nôtre en ce qui a trait aux primes sur le fer. Comment ces primes étaient-elles autrefois inscrites dans les comptes publics ? Le montant en était soustrait des recettes de la douane ; les primes étaient mises dans la catégorie des remboursements. Si l'on considère que pas un sou n'est entré dans la caisse publique, on comprendra difficilement comment les primes pourraient à bon droit être mises au nombre des remboursements. Jamais le trésor de l'Etat ne reçut d'argent de cette source ; néanmoins, tous les ans, pour quelque raison que je n'ai jamais pu saisir, le ministère des Douanes payait les primes et les défalquait de son revenu. Tous les hommes d'affaires des deux côtés de la Chambre conviendront que ce n'était pas là la bonne manière de tenir les comptes publics; règle générale, ceux-ci ne mentionnaient point les primes sur le fer. En feuilletant le rapport de l'auditeur général, on pouvait découvrir, dans l'aperçu qu'il donnait de l'administration du ministère des Douanes, qu'il tenait compte du fait que certains remboursements avaient été effectués ou qu'il mentionnait les primes sur le fer comme des remises. Cela avait peu d'importance tant que la somme des primes payées n'était pas élevée, bien que ce ne fût pas une bonne manière de tenir les livres, que la somme fut minime ou considérable. Mais, lorsque nous nous aperçûmes que nous aurions probablement à verser pour le paiement des primes de forts montants d'argent, pouvant se chiffrer par des millions de dollars annuellement, il devint nécessaire de régulariser notre comptabilité et de faire cette entrée sous un autre chapitre des comptes publics ; aussi, commençâmes-nous à mettre ces primes sur le

même pied que les subventions aux voies ferrées. Nous avons donc imputé les primes sur le même pied que les subventions aux voies ferrées. Nous avons donc imputé les primes sur le fer et l'acier sur ce que l'on appelle le compte des dépenses spéciales qui est à proprement parler, le compte du capital. Je crois que nous avons raison d'agir ainsi. Pourtant, je dois dire, M. l'Orateur, que soit que nous ayons tort ou raison, mon raisonnement n'en souffre pas. La prime sur le fer et l'acier est une quantité négligeable si on la met en regard du chiffre de nos excédents et, sans faire entrer en ligne de compte le montant des primes payées, ou en imputant celui-ci sur un compte différent et en le défalquant de l'excédent, le résultat est virtuellement le même : un enchaînement de jolis surplus à l'honneur du gouvernement libéral.

On trouve parfois des gens qui s'étonnent que nous contractions des emprunts au cours d'un exercice pendant lequel nous prétendons que les affaires publiques sont prospères. Ces personnes ne peuvent pas comprendre que cela soit nécessaire. Pourtant, même dans les entreprises individuelles, des circonstances se présentent qui rendent des emprunts nécessaires pour faires face à des besoins urgents, lors même que les affaires sont florissantes. Il en est ainsi pour l'Etat. A certaines époques, les encaissements dépassent les déboursements, et alors nous accumulons un fort surplus. Parfois, cependant, les recettes qui sont considérables comparativement à celles des périodes correspondantes des exercices antérieurs, ne suffisent pas à équilibrer les dépenses du moment. Quand cela se présente, il faut recourir à des emprunts temporaires à brève échéance. C'est pourquoi nous avons contracté quelques-uns de ces emprunts au cours du dernier exercice. Le premier janvier dernier, £1,250,000 sterling d'effets publics étaient en souffrance. Nous les avons renouvelés, à Londres, pour six mois au taux de 3⅞ pour 100. Cet intérêt est un peu plus élevé que celui que nous payions précédemment. Cependant, tous les hommes d'affaires savent que depuis quelque temps l'état du marché monétaire est mauvais et que, eu égard à cela, le taux était raisonnable.

Depuis un mois ou deux notre revenu s'est accru si rapidement que nous avons été en état de racheter quelques-uns de ces effets avant leur échéance. A l'époque de l'emprunt, nous ne pouvions prévoir, cela va de soi, l'accroissement du revenu qui s'est produit. Mais nous avons déjà racheté quelques bons du trésor de manière à n'en laisser que pour £950,000 en circulation. Ils seront payables le premier juillet et nous espérons solder la différence grâce au surplus des recettes.

J'aborderai maintenant la question des emprunts dont l'échéance est proche. S'il ne s'agissait que des dépenses courantes, nous n'aurions pas à nous présenter avant longtemps sur le marché monétaire de Londres, sauf pour des emprunts temporaires à faire de temps à autre, ainsi que je l'ai expliqué. Mais, il faut considérer, outre les comptes courants, les emprunts à échoir, contractés il y a plusieurs années mais qui écherront dorénavant de temps à autre. J'ai un relevé de ceux dont l'échéance est proche et je le soumets à la députation :

EMPRUNTS À COURTE ÉCHÉANCE.

Date de l'échéance.	Taux de l'intérêt.	Montant.	Fonds d'amortissement.	Balance.
A Londres.	Pour 100.	£	£	£
1er octobre 1903	5	500,000	Aucun.	500,000
1er " 1903	4	1,500,000	969,500	530,500
1er avril 1904	4	300,000	205,000	95,000
1er mai 1904	4	4,000,000	1,024,500	2,975,500
		6,300,000	2,199,000	4,101,000
Au Canada.		$	$	$
1er novembre 1903	4	2,852,000	Aucun.	2,852,000

On verra que l'un de ces emprunts, qui est remboursable le premier novembre prochain, est un emprunt national au montant de $2,852,000 effectué en 1883 et portant intérêt au taux de 4 pour 100. J'ai espoir que nous pourrons rembourser cet emprunt au Canada en économisant un et demi pour 100 d'intérêt. Il y a quelques années, nous croyions pouvoir obtenir de meilleures conditions. Cependant, depuis plusieurs années, le marché monétaire a été d'un abord difficile et les indications présentes ne lais-

sent pas prévoir qu'avant longtemps l'argent sera bon marché. Dans ces circonstances, j'ai cru devoir prendre des mesures pour lancer un emprunt national remboursable à courte échéance. Les porteurs des coupons de l'emprunt recevraient de nouveaux effets portant 3½ pour 100 d'intérêt et rachetables dans dix ans. Il n'y a pas lieu de douter que cette offre sera bien accueillie et que les intéressés s'empresseront d'échanger leurs coupons dans ces conditions-là. En tout cas, s'il en était autrement, je suis convaincu que nous pourrions facilement placer l'emprunt nouveau en d'autres mains au taux indiqué. Ceci dit de l'emprunt national rachetable en novembre au Canada. Le premier octobre aura lieu l'échéance de deux autres emprunts sur le marché de Londres, l'un de £500,000 à cinq pour 100, pour lequel il n'y a pas de fonds d'amortissement et qu'il faudra conséquemment solder entièrement. L'autre est un emprunt de £1,500,000 à quatre pour 100 couvert jusqu'à concurrence de £1,000,000 environ par un fonds de rachat, ce qui ne laisse qu'à peu près £500,000 à trouver. J'ai confiance qu'au premier octobre nous pourrons, à même le revenu, éteindre l'emprunt de £500,000 à cinq pour 100 et ce qui restera dû de l'emprunt à quatre pour 100. Si nous ne pouvions pas tout racheter nous solderions la différence au moyen d'une faible émission de bons du trésor qui nous permettrait d'attendre à l'année prochaine alors que nous aurons à faire entrer en ligne de compte des besoins nouveaux et que l'état du marché monétaire sera plus favorable, du moins nous l'espérons.

Dorénavant et pendant quelques années, nous recevrons de forts montants d'argent d'une nouvelle source, à titre de fidéicommissaires pour bien dire ; cependant, dans l'intervalle nous pourrons les utiliser pour nos besoins. Je parle des recettes provenant de la vente des terres par le Pacifique Canadien. La première hypothèque qui grevait ces terres, consentie en 1881 en garantie d'une emission de $25,000,000 d'obligations, est virtuellement éteinte. Désormais le produit de la vente des terres du Pacifique Canadien pourra être appliqué au rachat de $15,000,000 d'obligations à 3½ pour 100, émises en 1888 et remboursables à l'expiration de cinquante ans. Le gouvernement a garanti le paiement de l'intérêt de ces obligations et, en vertu du contrat hypothécaire, le ministre des Finances est l'un des fidéicommissaires. Il a été stipulé qu'après l'extinction de la première hypothèque, le produit entier de la vente de ces terres serait versé dans le trésor fédéral. En vertu d'une convention arrêtée par nos prédécesseurs, le gouvernement alloue sur ces fonds l'intérêt à 3½ pour 100, intérêt que la compagnie doit payer aux porteurs d'obligations. Dès que les fonds ainsi accumulés égaleront le capital, la compagnie sera déchargée de toute responsabilité. Le gouvernement ayant entre les mains de quoi se couvrir, répondra envers les porteurs d'obligations du paiement du capital et de l'intérêt. Nous n'avons encore rien reçu en paiement de cette hypothèque, la première venant d'être éteinte récemment. Mais, vu la demande active pour les terres du Nord-Ouest, il est fort probable que nous recevrons de cette source un montant d'argent considérable dans un avenir rapproché. Il est difficile de dire approximativement quel sera ce montant. Ce ne serait peut-être pas exagérer que de l'estimer à $2,000,000 par année. Je le répète, le Canada n'en retirera aucun bénéfice. En fin de compte, il devra rembourser aux porteurs d'obligations tout ce qu'il aura ainsi reçu. Toutefois, dans l'intervalle, le gouvernement aura la jouissance de cet argent, en payant 3½ pour 100 par année, et il ne sera pas tenu d'emprunter jusqu'à concurrence du montant ainsi versé dans la caisse publique.

Un côté intéressant du progrès immense des affaires canadiennes qui a dû frapper certains députés de la gauche, intéressés dans de grandes entreprises financières, c'est que cet énorme accroissement des affaires au Canada, n'a entraîné qu'une augmentation relativement faible du capital des banques. En remontant en arrière jusqu'à 1895, nous constatons que le capital libéré des banques autorisées du Canada était alors de $61,685,329 et qu'il s'est accru d'année en année, comme suit :

BANQUES AUTORISEES—CAPITAL LIBERE.

31 janvier	1895	$61,685,329
"	1896	62,196,496
"	1897	61,756,813
"	1898	62,292,614
"	1899	63,284,043
"	1900	63,734,845
"	1901	66,436,767
"	1902	67,621,011
"	1903	72,856,125

Remarquons que bien que pendant longtemps le capital des banques soit demeuré stationnaire ou à peu près, le commerce à l'intérieur et à l'extérieur a continué à se développer d'une façon remarquable et que les banques ont pu faire face à tous les besoins. Certes, cela s'explique par le fait que, la population s'étant enrichie, les dépôts faits dans les maisons de banque ont fortement grossi, procurant aux banques des fonds suffisants pour satisfaire aux besoins nouveaux du pays. Pendant longtemps cela a bien marché et les banques ont pu aisément mettre en circulation assez de papier-monnaie pour accommoder le commerce ; l'an dernier, cependant, vu le progrès des affaires certaines institutions financières se sont demandé si elles pourraient mettre en circulation la quantité nécessaire de papier-monnaie. La loi permet aux banques de fournir au public leurs propres billets jusqu'à concurrence du montant de leur capital libéré. Autrefois, la plupart des banques avaient assez de papier-monnaie pour leurs besoins. Mais, l'an dernier, les affaires ayant pris un essor considérable, on se prit à re-

douter que leurs ressources ne fussent pas à la hauteur des exigences du commerce.

Plusieurs banques eurent toujours une marge suffisante à laquelle elles pouvaient recourir, mais plusieurs autres constatèrent que le chiffre de leurs billets en circulation atteignait presque le montant de leur capital libéré. On a suggéré plusieurs moyens pour permettre aux banques d'augmenter la quantité de leur papier-monnaie. Nous n'avons pas cru devoir nous départir du principe établi par la loi des banques, qui fixe comme limite de la circulation de leurs billets le montant de leur capital libéré, et nous croyons qu'il est généralement reconnu que ce principe est le plus sûr et le plus sage, bien qu'un banquier ou deux aient, un jour, paru disposés à entretenir une opinion contraire. Plusieurs institutions financières, comprenant qu'il leur fallait, outre la quantité de papier-monnaie nécessaire pour les besoins courants, une marge suffisante pour parer aux nécessités qu'entraînerait le progrès des affaires, ont pris des mesures pour accroître leur capital, l'augmentation du capital libéré devant leur permettre de grossir la circulation de leurs billets. De la sorte, quel que soit le développement du commerce, on a pleine confiance que, pendant l'année courante, les banques seront en état de fournir tout le papier-monnaie canadien dont elles sont chargées d'accommoder le public.

Si les banques doivent fournir une grande partie de la circulation du papier-monnaie, les billets fédéraux contribuent à satisfaire une partie des besoins du pays. La loi qui régit l'émission de ces billets n'a pas été modifiée depuis longtemps. Elle permet aujourd'hui à l'Etat d'émettre $20,000,000 de billets fédéraux, en gardant en réserve 25 pour 100 en or ou en obligations garanties par le gouvernement impérial et qui valent de l'or. Pour tous les billets émis en sus de ces $20,000,000, le gouvernement doit avoir une encaisse en or d'un égal montant. La loi autorise donc l'Etat à émettre $15,000,000 de papier-monnaie, non garantis, à savoir, $20,000,000 moins 25 pour 100 qui doivent être garantis par un dépôt en or, la différence étant émise sur le crédit public. On admettra généralement, je crois, que, si le Canada, à cette époque-là, pouvait à bon droit émettre sur le crédit national des billets au montant de $15,000,000, l'immense accroissement du revenu et de la richesse publique nous justifie aujourd'hui d'en émettre bien davantage. Je me propose de demander au parlement de modifier l'Acte concernant les billets fédéraux et de stipuler que l'Etat, au lieu d'émettre $20,000,000 en tenant en réserve une somme égale à 25 pour 100 de ce montant, pourra émettre $30,000,000, avec la même réserve, il va sans dire. Pour tous les billets émis en sus de ces $30,000,000—et il y en a déjà en circulation beaucoup plus que cela—nous continuerons à garder en réserve un égal montant. Grâce à la modification projetée, au lieu d'avoir, comme avec la loi actuelle, $15,000,000 de billets non garantis et uniquement émis sur le crédit national, nous pourrons émettre dans les mêmes conditions $22,500,000, tandis que $7,500,000 en or ou en obligations garanties demeureront dans le trésor et formeront le réserve ordinaire de 25 pour 100 sur le montant ainsi grossi. La Chambre, j'en suis sûr, approuvera cette décision. J'ajouterai que je ne l'ai prise qu'après avoir mûrement réfléchi et avoir consulté les financiers les plus prudents qui conviennent qu'elle est sage.

Si ces billets ne sont pas demandés, ils ne seront pas émis, cela va de soi ; pourtant, il est bon que nous soyons libres de les émettre, afin d'avoir, grâce à cette augmentation des billets fédéraux et du capital des banques, une plus forte marge disponible, de manière à apaiser les craintes manifestées, il y a quelques mois, au sujet de l'insuffisance de la circulation du papier-monnaie. Si, d'un côté, nous nous proposons d'acquérir une liberté plus grande qui nous permettra de mettre en circulation $7,500,000 de billets fédéraux à la demande du public, si nous entendons avoir nos coudées franches en cette matière, d'un autre côté, nous nous proposons de faire emploi de ce montant d'argent.

Bien que cette modification apportée à notre système monétaire doive nous permettre d'émettre de nouveaux billets fédéraux jusqu'à concurrence de sept millions et demi de dollars, je n'entends pas appliquer ces ressources nouvelles au paiement des dépenses publiques courantes. J'ai à soumettre un autre projet, en vertu duquel le montant presque entier servira à tenir en réserve un fonds applicable à une partie de la dette publique.

Il y a présentement environ cinquante-neuf millions de dollars dans les caisses d'épargnes de l'Etat. Jamais aucun fonds de réserve n'a garanti ces dépôts. Les choses en sont aujourd'hui ou elles en étaient autrefois et jamais personne n'a mis en doute que l'Etat fût responsable pour tout le montant. Toutefois, aujourd'hui que ces dépôts ont atteint un chiffre aussi élevé, il est bon, d'après les principes d'une saine économie, que nous prenions des mesures pour créer un fonds de réserve, de sorte que, si en aucun temps, des retraits considérables ont lieu, nous aurons un montant raisonnable à notre disposition pour faire face aux demandes des déposants. J'entends donc faire modifier l'Acte concernant les caisses d'épargnes pour qu'il stipule que le Canada tiendra toujours en réserve un montant en or égal à dix pour cent de la somme des dépôts. Ce fonds de réserve pour environ soixante millions de dollars s'élèvera à six millions. Ainsi, des sept millions et demi de dollars que nous serons autorisés à émettre en vertu de la loi concernant les billets fédéraux, six millions seront employés immédiatement, non à faire face aux dépenses générales du pays, mais à créer ce fonds de

réserve nouveau et nécessaire, croyons-nous. Il ne s'agit donc pas de mettre à la disposition du gouvernement de nouveaux montants d'argent, mais nous croyons de cette manière faire une innovation qu'approuveront tous les financiers avisés.

L'honorable M. HAGGART : Le fonds de réserve sera-t-il en numéraire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les dispositions de la loi exigent que le montant tenu en réserve soit en or ou en effets canadiens garantis par le gouvernement impérial qui valent de l'or, et nous ne changerons rien à ces dispositions. Nous mettrons simplement " trente " à la place du mot " vingt ", sans altérer la nature du fonds de réserve.

L'honorable M. HAGGART : Je parle du fonds de réserve en garantie des dépôts dans les caisses d'épargne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, certes; je crois qu'il devra être en or, car les obligations garanties disparaîtront peu à peu. Celles-ci, quand il s'en trouve, valent de l'or, car elles ont la même valeur que les consolidés anglais. On croira probablement nécessaire d'établir un fonds de réserve en or, car je doute que nous puissions toujours nous procurer des obligations garanties.

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je demander à l'honorable ministre si son projet est celui-ci : émettre jusqu'à concurrence de dix millions des billets fédéraux en en tenant en réserve deux millions et demi—si le public les demande—et employer ce montant à la création d'un fonds de dix pour cent sur les cinquante-neuf millions de dollars déposés dans les caisses d'épargne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Cela équivaut à emprunter aux uns pour donner une garantie aux autres.

Le MINISTRE DES FINANCES : En pratique, oui. C'est un rajustement, non une augmentation, pour employer un mot quelque peu célèbre.

Abordant maintenant la question du tarif, j'ai à proposer deux modifications qui l'affecteront dans un sens et je demanderai aussi d'apporter quelques changements à la liste des articles admis en franchise. Je m'occuperai d'abord de ces derniers. A ces exceptions près—exceptions importantes quant à leur portée—nous ne nous proposons pas d'altérer les droits sur les effets imposables. Nous n'oublions pas que des démarches ont été faites afin d'obtenir une revision générale du tarif, mais nous croyons que dans la situation présente rien n'exige cette revision, tandis qu'il y a des raisons très graves qui rendent inopportune toute modification prononcée du tarif.

Quelques VOIX : Très bien! Très bien!

M. HENDERSON : Ces " très bien " sont peu accentués.

Quelques VOIX : Alors, nous allons applaudir plus fort.

D'autres VOIX : Que pensez-vous de cette acclamation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le pays est prospère, et somme toute, nos industries manufacturières ont joui d'une prospérité qui dure encore.

Quelques VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il y a des exceptions à cette règle, il faut bien se garder de conclure que ces exceptions sont le résultat de notre régime fiscal. Dans quelques circonstances, il se peut que la chose souffre doute ; mais dans nombre de circonstances où l'on a formulé des griefs, il est évident que, si ces griefs sont bien fondés, il faut chercher ailleurs que dans notre régime fiscal les causes de ces embarras. En effet, M. l'Orateur, les industriels eux-mêmes qui se sont mis en communication avec nous, pour nous demander d'apporter certaines modifications au tarif, ont appuyé leurs demandes, non pas tant sur la situation actuelle des affaires que sur le fait qu'ils appréhendent l'avènement probable de temps moins prospères. Si les industriels ont à se plaindre aujourd'hui, ce n'est pas du manque de commandes, mais bien plutôt de l'insuffisance de main-d'œuvre et d'installations qui les mettent en mesure de répondre à la demande.

Quelques VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il n'existe pas d'exceptions ici, mais je puis bien affirmer, sans exagération que, sauf quelques exceptions possibles, la situation générale, non seulement du pays tout entier mais des intérêts industriels au Canada dans leur ensemble, est singulièrement prospère. Ces années dernières, on le sait, toutes les classes de la population au Canada ont prospéré, et c'est un fait digne d'intérêt que les industriels ont participé, dans la plus large mesure, à cette prospérité ; car ils ont réussi à garder, dans une forte mesure, leurs marchés domestiques ; tous ou presque tous ont fait des affaires et le volume de leurs expéditions aux marchés extérieurs a continuellement augmenté. Ainsi, même au point de vue de l'industrie, la situation n'est donc pas si mauvaise qu'on le prétend. Dans un avenir prochain, il deviendra peut-être urgent d'apporter à notre loi fiscale d'autres modifications que celles que je propose aujourd'hui ; or, en pareilles circonstances, l'étendue et la nature de ces modifications seront subordonnées, dans une large mesure, à l'attitude que tiendront à l'égard du Canada certains pays ; car, nous ne sommes pas en mesure de dire avec précision ce que ces pays sont disposés à faire maintenant ou

dans un avenir prochain. On en conviendra, bien que nous ayons à cœur d'améliorer nos relations commerciales avec le monde en général, il est deux pays avec lesquels nous tenons naturellement à nouer d'intimes relations d'affaires. L'un de ces pays, cela va sans dire, est la mère patrie ; l'autre est la république voisine, car elle est si près de nous et s'identifie avec notre pays à tant d'égards que nous devons tenir à nouer d'intimes et amicales relations avec ce pays.

Un mot de nos relations commerciales avec la mère patrie. Il y a quelques années, nous décidâmes d'accorder à la mère-patrie la préférence commerciale sur les marchés du Canada. Au sein des deux partis politiques comme parmi toutes les classes de notre population, s'est manifesté le désir d'obtenir la réciprocité de préférence. Nous nous accordons sur ce point. Tout le monde en convient, s'il était possible d'obtenir cette réciprocité, ce serait une excellente affaire et pour le Canada et, nous l'espérons, pour la mère-patrie également. Cependant, là où se manifeste la divergence des opinions, c'est sur les meilleurs moyens à adopter pour atteindre ce but. Les députés de la gauche nous ont blâmés, parce que nous avons accordé la préférence commerciale à la mère patrie, sans rien demander en retour. Nous avons pensé que notre manière de voir était la meilleure. Nous estimions que, dans les circonstances où nous nous trouvions placés, il serait non seulement inutile mais nuisible à nos intérêts de demander au gouvernement anglais de nous accorder la réciproque.

Et en cela, M. l'Orateur, nous n'exprimions pas seulement notre propre sentiment. Certains membres du cabinet avaient été en lieu de se mettre en communication avec des hommes d'expérience et d'influence au sein du parlement anglais, et à la suite de ces communications, ils demeurèrent convaincus que l'heure n'était pas encore venue de formuler une demande de ce genre. En même temps, nous comprenions parfaitement que, de nos jours, tout change avec rapidité, et au cours des débats sur cette question, au sein de cette Chambre, nous avons mainte et mainte fois déclaré qu'il était dans l'ordre des choses possibles et même probables que dans un avenir assez rapproché, il se produirait quelque changement dans l'attitude du gouvernement et du peuple anglais à cet égard. Les messieurs de la gauche ont souvent cherché à se persuader et à convaincre le pays que les autorités impériales étaient parfaitement disposées à nous accorder la réciproque. On se le rappelle, on affirmait que M. Chamberlain nous avait virtuellement offert la préférence, et que nous avions décliné l'offre. On disait que le duc de Devonshire nous avait fait la même offre et que nous l'avions refusée. Et cependant, toutes ces affirmations sont dénuées de fondement. Jamais M. Chamberlain n'a fait d'offre semblable, et quand on eût invoqué le témoignage du duc de Devonshire, il nia carrément les paroles qu'on lui avait attribuées.

M. FIELDING.

Evidemment, nous n'avions donc rien à attendre de ce côté ; et cependant il était possible qu'il s'opérât une évolution, et de fait cette évolution se produisit plus tôt qu'on n'était en lieu de l'espérer, mais ce ne fut pas sous forme de préférence accordée aux colonies que la chose se fit. Au milieu d'une grande guerre, à une époque d'embarras financiers dont le trésor impérial se ressent encore, le gouvernement anglais imposa une taxe sur les céréales. Cette nouvelle attitude de la part du gouvernement anglais produisit une nouvelle situation dont nous ne manquâmes point de tirer parti. Ce que nos adversaires avaient proposé en 1897, c'était que le gouvernement anglais taxât le pain du peuple à notre profit, et cela afin d'accorder au Canada l'exemption de la taxe. C'était bien trop attendre des contribuables anglais que de croire que, dans l'état de l'opinion publique à cette époque, ils consentiraient à adopter le régime de préférence. Mais c'est bien autre chose de proposer au gouvernement anglais, non pas de frapper d'un impôt le pain du peuple au bénéfice des colonies, mais d'enlever la taxe en accordant la préférence aux produits des colonies. Nous n'avons pas manqué, de temps à autre et de différentes manières, de faire valoir auprès des autorités impériales notre manière de voir à ce sujet. Quand on imposa ces droits, nous fîmes des représentations, mais sans succès. Nous résolûmes de porter cette question devant la conférence coloniale qui devait se tenir à Londres, à l'occasion des fêtes du Couronnement de Sa Majesté, et au cours de la conférence, cette question fut longuement débattue. On s'en souvient, M. Chamberlain, dans son discours prononcé au début de la conférence, déclara qu'à son avis, la préférence accordée par le Canada, bien que précieuse, à titre de témoignage du bon vouloir de ce pays, et fort appréciée au point de vue sentimental, n'avait, toutefois, guère de valeur au point de vue des affaires ; et il ajouta que, si jamais il devenait possible d'étudier la question de savoir si la mère patrie doit accorder une préférence, ce ne serait qu'à la suite de quelque nouvelle préférence de nature appréciable accordée par le Canada. Tout en regrettant que M. Chamberlain se rangeât à pareil avis, nous comprîmes qu'il n'en fallait pas moins continuer à faire valoir notre sentiment dans le sens opposé. Toutefois, cette déclaration de M. Chamberlain est digne d'intérêt comme preuve de son attitude sur la question.

Depuis plusieurs années, il était devenu de mode parmi nos adversaires au pays d'affirmer que M. Chamberlain avait déclaré, dans ses harangues, qu'il était prêt à nous accorder la préférence, et on avait aussi prétendu que le duc de Devonshire s'était rangé à cet avis. Or, qu'arrive-t-il ? C'est que M. Chamberlain, bien loin d'avoir jamais été d'humeur à nous accorder la préférence, déclare qu'avant qu'on puisse mettre à l'étude la question de savoir si cette préférence mu-

tuelle est du domaine des choses pratiques en politique, il faudra que le Canada décide s'il consent à accentuer la préférence dont jouissent les marchandises de provenance anglaise. Il est donc de toute évidence que l'idée que certains députés de la gauche caressent depuis plusieurs années au sujet de l'attitude de M. Chamberlain sur cette question est absolument erronée.

Peut-être, à un certain point de vue, est-il regrettable qu'un compte rendu circonstancié des délibérations de la conférence n'ait pas été publié. Il est toutefois d'excellentes raisons qui militent en faveur de la ligne de conduite adoptée à se sujet. Il avait été entendu, dès le début, que ces délibérations seraient de nature confidentielle, et voilà pourquoi quelques hommes politiques présents s'autorisant de cette entente, apportèrent à la discussion de ces questions le franc-parler charactéristique des négociations confidentielles. Livrer ces discours à la publicité, après une pareille entente, eût été manquer à la parole donnée. Dans une conférence de ce genre, il surgit toujours des débats sur des questions, non seulement d'intérêt national, mais encore d'intérêt international et il ne conviendrait pas de donner publicité à de pareil débats, quand il a été convenu, dès le début, qu'ils seraient confidentiels. Il n'y a, toutefois, pas lieu aux malentendus au sujet de ce que s'est passé relativement à la question du commerce privilégié ou sur l'attitude prise par le gouvernement canadien. Non seulement la question a-t-elle été débattue à mainte reprise au sein de la conférence, mais, en outre, il nous a souvent été donné de la discuter avec les membres du gouvernement anglais individuellement, et surtout avec M. Chamberlain et M. Gerald Balfour, le président du conseil de commerce. Nous avons soutenu, ainsi qu'en fait foi le compte rendu officiel des délibérations de la conférence, que le régime de préférence est précieux, non seulement au point de vue sentimental, mais qu'il est d'une grande valeur pour le commerce et l'industrie de la Grand-Bretagne. Tout en affirmant que le préférence déjà accordée a plus de valeur pour la Grande-Bretagne que les fonctionnaires anglais ne sont prêts à admettre, nous déclarâmes que si le gouvernement impérial consentait à adopter le régime de préférence et à exempter nos produits des droits actuellement imposés ou qui le pourront être plus tard sur les marchandises de provenance étrangère, nous étions prêts à accorder une préférence supplémentaire, subordonnée à certaines conditions qui ont été fort clairement établies. Nous avons franchement déclaré que nous ne saurions accorder de préférence supplémentaire qui tournât au détriment de nos propres industries. Relativement à l'industriel anglais et à l'industriel canadien, à notre avis, nous étions allés aussi loin qu'il était possible d'aller, en fait de réduction de droits. Toutefois nous fîmes observer que le Canada consomme une grande quantité de marchandises importées des pays étrangers, et qu'en retour de la préférence demandée pour le Canada, nous étions disposés à remanier notre tarif, de façon à donner à la Grande-Bretagne une préférence supplémentaire, non pas à l'endroit de l'industriel canadien, mais à l'encontre du concurrent étranger.

Des VOIX : Très bien!

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est fait mention des vues du gouvernement canadien à ce sujet dans le mémoire soumis à la conférence par M. Gerald Balfour, président du conseil de commerce en Angleterre, mémoire qui figure page 35 du compte-rendu de la conférence, et dont voici la teneur :

COMMERCE PRIVILEGIE.

Mémoire de M. Gerald Balfour, président du conseil de commerce en Angleterre.

Comme résultat des communications qui ont en lieu, il est entendu que les représentants des colonies ci-après désignées, sont prêts à recommander à leurs parlements respectifs un régime privilégié pour les marchandises de provenance britannique, sur les bases ci-après mentionnées :

CANADA.

La préférence actuelle de 33⅓ pour cent et une préférence additionnele sur les listes d'articles choisis—

(a) en abaissant davantage les droits en faveur du Royaume-Uni ;

(b) en relevant les droits imposés sur les importations de l'étranger ;

(c) en frappant de droits certaines importations de l'étranger actuellement inscrites à la liste des articles admis en franchise douanière.

Comme le reste du mémoire intéresse l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Colonie du Cap, il n'est pas nécessaire d'en donner lecture à la Chambre.

Le résultat de tout le débat, dans la mesure où le compte rendu l'indique, se résume à une résolution qui se trouve à la page trente-six :

La résolution générale qui a été définitivement adoptée, comme expression du principe sur lequel reposent les différentes propositions comprises dans le mémoire de M. Balfour, est conçue comme suit :

1. Que cette conférence reconnaît que le principe du commerce privilégié entre le Royaume-Uni et les possessions anglaises d'outre-mer stimulerait et faciliterait les relations commerciales et fortifierait l'empire en favorisant le développement des ressources et des industries de ses différentes parties.

2. Que cette conférence reconnaît que, dans la situation actuelle des colonies, l'adoption d'un système général de libre-échange entre la mère patrie et les possessions britanniques d'outre-mer serait chose impraticable.

3. Que, toutefois, en vue de favoriser l'accroissement du commerce au sein de l'empire, il importe que les colonies qui n'ont pas encore adopté le régime du commerce privilége, accordent, dans la mesure de leurs forces, une préférence substantielle aux produits et aux fabrications du Royaume-Uni.

4. Que les premiers ministres des colonies présents à la conférence représentent respectueusement au gouvernement de Sa Majesté qu'il est expédient d'établir, dans le Royaume-Uni, le régime de préférence commerciale en faveur des produits et des fabrications des colonies, au moyen de l'exemption ou de l'abaissement des droits qui sont actuellement imposés ou qui pourront l'être plus tard.

5. Que les premiers ministres présents à la conférence s'engagent à soumettre à leurs gouvernements respectifs, à courte échéance, le principe de la résolution et à leur demander de prendre les mesures voulues pour l'appliquer.

On le voit, M. Balfour parle ici d'une préférence supplémentaire qui serait accordée à la Grande-Bretagne par le Canada, mais il ne fait aucune allusion à une préférence quelconque que la Grande-Bretagne accorderait au Canada. Cela, toutefois, ne tire pas à conséquence, puisque la réciprocité de l'arrangement a été parfaitement comprise et exprimée dans les autres documents.

La conclusion qui se dégage de tout ce débat c'est que cette préférence supplémentaire dont il a été question au cours de nos délibérations ne doit être accordée à la mère patrie qu'en retour de la préférence que nous avions demandée pour les produits du Canada sur les marchés de la Grande-Bretagne. Voilà qui est surabondamment démontré par le mémoire des ministres canadiens, à ce sujet, mémoire qui est consigné au compte rendu. Ce mémoire étant quelque peu volumineux, je dois demander à la Chambre son indulgence, pendant que je le lirai ; car, bien que sa publication remonte déjà à quelques mois, il est possible qu'on en ait oublié la substance. Comme ce mémoire est non seulement l'exposé de nos vues, mais encore celui de l'avis exprimé par M. Chamberlain au nom du gouvernement anglais, et qu'il a été publié avec son autorisation, il sera utile, je crois, d'en bien peser toutes les expressions :

MEMOIRE DES MINISTRES CANADIENS A LA CONFERENCE COLONIALE.

Cette question est souvent revenue sur le tapis, au cours de la conférence. Au début même, M. Chamberlain suggéra qu'il serait plus facile de délibérer cette question, si les représentants des colonies se mettaient en communication avec le président du conseil du commerce, M. Gerald Balfour, et les functionaires de ce ministère. En conséquence, les ministres canadiens eurent plusieurs entrevues prolongées avec ces messieurs et se livrèrent à une discussion approfondie de la question. Ils furent aussi en lieu de présenter à M. Chamberlain les vues du Canada à ce sujet. Aujourd'hui que la conférence tire à sa fin, il importe de consigner ici et d'esquisser à grands traits la discussion, dans sa teneur, ainsi que les conclusions auxquelles se sont arrêtés les ministres canadiens.

Dès le début même des délibérations, les ministres canadiens ont prétendu qu'en retour de la préférence importante accordée par le Canada, depuis quelques années, aux produits de la mère patrie, les produits alimentaires de provenance canadienne devraient jouir dans le Royaume-Uni, de l'exemption des droits récemment imposés. Aux représentations déjà faites antérieurement dans ce sens par l'entremise du Haut-commissaire pour le Canada, les ministres apportèrent des arguments supplémentaires, tant sous forme de correspondence que verbalement au cours d'entrevues avec les membres du gouvernement impérial.

M. Chamberlain, au nom du gouvernement impérial, se déclare impuissant à consentir aux propositions des ministres canadiens. Il représenta que le gouvernement impérial, tout en appréciant hautement le bon vouloir manifesté par le Canada en accordant le régime privilégié, était d'avis que le commerce du Royaume-Uni n'en avait pas retiré des résultats aussi importants que le prétendaient les ministres canadiens. Il ajouta que le changement demandé par le Canada serait une importante modification du régime fiscal établi dans le royaume, et que s'il devenait possible de prendre en considération ces propositions, il faudrait que le Canada offrit quelques concessions de nature fiscale importantes, en sus de celles qu'il avait déjà volontairement accordées

Les ministres canadiens, en conséquence, soumirent un mémoire portant sur les avantages que la Grande-Bretagne avait déjà retirés du tarif privilégié du Canada, et cela dans le but de démontrer que ces avantages sont de grande valeur, et méritent d'être pesés dans l'étude de la question dans son ensemble.

Tout en faisant valoir que les avantages de la préférence commerciale sont de nature à donner droit au Canada de jouir de l'exemption désirée relativement aux droits imposés sur les objets d'alimentation dans le Royaume-Uni, les ministres canadiens déclarèrent que, sauf certaines restrictions, ils étaient prêts à mettre à l'étude la demande formulée par M. Chamberlain relativement à de nouvelles concessions en retour de la préférence désirée sur les marchés du Royaume-Uni. Bien qu'on ne jugeât pas utile de soulever la question de savoir si les gouvernements qui se sont succédés au Canada ont, oui ou non, fait acte de sagesse en adoptant un régime fiscal qui consiste à demander leurs recettes surtout aux droits de douane, les ministres canadiens firent observer que, sous ce régime, il s'est implanté des industries dont il faut tenir compte, relativement aux modifications fiscales projetées. Ces années dernières, on a fait d'importantes réductions de droits, surtout sur les importations de provenance anglaise. Il serait à appréhender que, relativement à quelques importantes catégories, de nouvelles réductions ne fussent de nature à créer une perturbation commerciale qui tournerait au détriment du pays. Toutefois, les ministres canadiens firent observer que le tarif canadien n'est nullement prohibitif ; qu'il s'importe de grandes quantités de marchandises, dont une forte proportion vient des pays étrangers. Quant aux catégories d'importations où il serait constant que les articles seraient fabriqués en Grande-Bretgne, il serait peut-être possible de remanier le tarif de facon à donner un avantage supplémentaire au fabricant anglais et à lui transférer ainsi un volume de commerce qui est actuellement détenu par les industriels des pays étrangers.

Les ministres canadiens déclarèrent que s'il leur était possible d'avoir l'assurance que le gouvernement impérial accepterait le principe du commerce privilégié d'une façon générale, et surtout qu'il accordât aux produits alimentaires du Canada dans le Royaume-Uni, l'exemption des droits actuellement imposés ou qui le

seront plus tard, ils seraient prêts à étudier davantage la question et s'efforceraient de donner au fabricant anglais quelque avantage supplémentaire, à l'encontre de ces concurrents étrangers sur les marchés du Canada.

En attendant, les ministres canadiens résolurent de présenter à la conférence une résolution affirmant le principe du commerce privilégié et l'importance de son adoption par les colonies en général et déclarant, en outre, que, de l'avis des premiers ministres des colonies, le gouvernement de Sa Majesté devrait user de la réciproque en accordant la préférence aux produits des colonies sur les marchés de la mère patrie.

Les ministres canadiens ont voulu qu'il fût bien compris qu'ils ont adopté cette ligne de conduite avec le ferme espoir que le principe du commerce de préférence serait accepté d'une façon plus générale par les colonies et qu'à brève échéance la mère patrie appliquerait le même principe, en exemptant les produits des colonies des droits de douane. Si, après avoir déployé tous leurs efforts pour faire aboutir pareil remaniement du régime fiscal de l'empire, les ministres canadiens constataient que le principe du commerce privilégié n'est acceptable ni aux colonies en général ni à la mère patrie, alors le Canada serait libre de prendre telle initiative qu'il jugerait nécessaire, en présence d'une pareille situation.

Londres, 11 août 1902.

On a témoigné, quelque part, une certaine surprise de ce que la conférence coloniale n'ait pas abouti à de meilleurs résultats, et j'ai entendu exprimer cet avis même au sein de la Chambre. Cela tient sans doute à quelque malentendu. La conférence coloniale n'était ni une assemblée législative ni un corps consultatif. Elle s'est bornée à étudier les différentes questions qui lui ont été soumises et à formuler les conclusions auxquelles s'arrêtaient les membres de la conférence, abandonnant aux gouvernements intéressés le soin de délibérer plus tard la chose, au besoin. Voilà précisément où en est actuellement la question du commerce de préférence. Il n'y a absolument rien de définitif. Nous ne sommes pas en mesure de dire en ce moment quelle réponse le gouvernement anglais apportera aux propositions que nous lui avons faites.

On le sait, M. Chamberlain, l'habile secrétaire d'Etat aux colonies, dont nous désirons et espérons vivement obtenir l'aide et le concours, a été absent quelques mois en Afrique-sud, où il a rendu d'inappréciables services à l'empire. Nous sommes fort heureux, sans doute, de ce qu'il ait été en mesure d'aller travailler à la pacification de l'Afrique-sud, mais son absence n'en a pas moins été un désavantage pour nous, parce que s'il eut été à Londres durant ces six mois, il aurait pu nous prêter sa collaboration précieuse dans l'étude de cette question. Le nouveau chancelier de l'échiquier, M. Ritchie, n'a pas encore fait son exposé budgétaire, mais comme il doit le faire à brève échéance, il n'y a guère lieu d'espérer qu'il aborde cette question. Quoi qu'il en soit, puisque M. Chamberlain nous a invités à exprimer notre avis sur cette question à laquelle il s'est vivement intéressé, et que cet intérêt est partagé par d'autres membres du parlement impérial, dont quelques-uns sont en mesure de s'exprimer avec plus de liberté que M. Chamberlain lui-même n'a voulu le faire, on peut bien affirmer que les autorités britanniques sont, pour le moins, en lieu de s'attendre à ce que nous laissions s'écouler un intervalle suffisant, avant qu'il soit fait de nouvelles démarches. Or, s'il arrive qu'après mûre délibération, le gouvernement anglais décide que notre demande n'est pas légitime et qu'en raison de son adhésion à certains principes, il soit dans l'impuissance de nous accorder la préférence, alors nous serons libres de prendre la ligne de conduite qui nous conviendra. Quant à savoir s'il serait sage, en pareilles circonstances, d'apporter quelque changement ou modification au tarif privilégié, c'est là une question qui mériterait étude.

Abstraction faite de toute autre considération, si le gouvernement et le peuple anglais ne témoignent pas qu'ils apprécient à sa juste valeur le régime de préférence, alors ils ne seraient nullement en lieu de se plaindre, si nous jugions à propos d'apporter quelque changement ou modification au tarif de préférence. Sans doute, M. l'Orateur, resterait encore à décider une question de plus haute importance encore, celle de savoir dans quelle mesure, si toutefois il y avait lieu de le faire, il faudrait modifier ce tarif, en tenant un compte légitime de l'intérêt de la masse de nos populations canadiennes.

Après la Grande-Bretagne, c'est avec les Etats-Unis que, par le passé, il a été d'habitude de dire que nous désirons nouer des relations commerciales. On peut, sans doute, affirmer sans exagération que, depuis quelques années, nos voisins n'ont guère été enclins à admettre les produits du Canada sur leurs marchés. Bien qu'à un certain point de vue, nous soyons portés à regretter cette attitude de nos voisins, il est d'autres considérations qui tendraient à atténuer la vivacité de ces regrets. Quand le peuple canadien, à la suite d'efforts répétés et après avoir accordé amplement de temps à la réflexion, eût constaté qu'il y avait chez les autorités des Etats-Unis une hostilité très prononcée à l'endroit de toute concession commerciale empreinte de libéralité, il cessa de se plaindre à ce sujet, et en peuple bien avisé, il se mit à chercher ailleurs de nouveaux débouchés. Or, ces débouchés il les a trouvés.

Je considère que l'idée de rendre plus libre les échanges commerciaux entre ces deux pays limitrophes, est aussi saine aujourd'hui qu'elle ne l'a jamais été. Mais je ne fais qu'exprimer une simple vérité en disant que nous ne ressentons pas aujourd'hui un aussi pressent besoin de réciprocité qu'autrefois. Je suis convaincu que le Canada n'est plus disposé à supplier les Etats-Unis de consentir à nous donner la réciprocité. Il n'y a aucun doute que, bien que par le

passé, le sentiment général aux Etats-Unis ait été hostile à la réciprocité, il y a toujours eu dans la république voisine des hommes éminents et perspicaces disposés à favoriser des relations commerciales moins tendues. Le nombre de ces derniers semble aller en augmentant et je crois qu'il se produit chez le peuple américain un courant d'opinion en faveur de relations commerciales plus libres entre les Etats-Unis et le Canada.

L'expansion de ce sentiment favorable à la réciprocité s'est déjà manifestée sous différentes formes, et une de ces formes c'est la démarche faite par un représentant autorisé du gouvernement des Etats-Unis auprès du gouvernement canadien pour que la haute commission mixte qui s'est réunie, il y a quelques années, à Québec d'abord, puis à Washington, se réunisse de nouveau.

Cette démarche de la part de nos voisins est bien connue, puisque le fait a été annoncé publiquement dans les journaux. mais, la Chambre aimera peut-être à savoir exactement où en sont les choses et dans ce but j'ai demandé au premier ministre de me communiquer la correspondance échangée, et si la Chambre n'a pas d'objection à en prendre connaissance de cette manière, je vais en donner lecture. La première lettre du sénateur Fairbanks au premier ministre se lit comme suit :

SENAT DES ETATS-UNIS.

Washington, D.C., 13 février 1903.

Cher sir Wilfrid,—La question de la délimitation de la frontière entre l'Alaska et le Canada ayant été soumise à un tribunal spécial par nos gouvernements respectifs, je suppose que rien ne s'oppose plus à ce que la haute commission se réunisse de nouveau. J'écris, en conséquence, pour savoir quand il vous sera agréable de tenir une nouvelle réunion. Aucune date après le milieu du mois prochain conviendra aux commissaires des Etats-Unis.

Les progrès que nous avions faits dans l'étude des questions mentionnées dans le protocole, au moment de l'ajournement, permettent d'espérer que nous pouvons en règler plusieurs, sinon toutes.

J'ai l'honneur d'être,
Mon cher sir Wilfrid
Votre très dévoué serviteur.
(Signé) CHARLES W. FAIRBANKS.

Voici la réponse du premier ministre :

Ottawa, 17 février 1903.

Mon cher sénateur,—J'apprécie comme elle le mérite votre prévoyance et je m'empresse d'y répondre. Il est heureux que la question de la frontière de l'Alaska soit enfin en voie d'être règlée honorablement. Ceci laisse le champ libre pour le règlement des autres questions qui avaient été confiées à la haute commission. Je regrette d'avoir à vous dire, pour ce qui concerne les commissaires canadiens, que nous ne pourrons pas réunir de nouveau la commission avant la fin de l'été prochain. Le congrès sera prorogé le 14 mars, mais notre propre session ne commencera que le 12 du même mois et on s'attend à ce qu'elle dure au moins quatre mois ; comme trois des commissaires canadiens sont en même temps membres de notre parlement, c'est un obstacle insurmontable à une prochaine convocation de la commission.

De plus, je crois qu'il ne serait pas opportun de réunir la commission officiellement avant d'avoir, au préalable, une assurance plausible de pouvoir en arriver à une entente sur quelques points importants. Avec votre permission voici ce que je proposerai: dès que notre parlement sera prorogé, je vous ferai demander une entrevue privée au cours de laquelle nous pourrons repasser le terrain déjà parcouru et fixer une date pour la réunion de la commission.

Croyez moi, mon cher sénateur,
Votre tout dévoué serviteur,
(Signé) WILFRID LAURIER.

L'hon. sénateur Fairbanks,
Washington, D.C.

La seconde lettre du sénateur Fairbanks est conçue en ces termes :

Washington, D.C., 4 mars 1903.

Mon cher sir Wilfrid,—Je vois que la prochaine session de votre parlement va s'ouvrir bientôt et qu'elle ne sera pas terminée assez tôt pour nous permettre de convoquer de nouveau la haute commission avant la fin de l'été.

J'approuve parfaitement l'idée d'avoir une entrevue privée, après la prorogation de votre parlement, pendant laquelle, comme vous le dites, nous pourrons étudier de travail qui reste à faire et fixer une date pour la réunion de la commission.

J'ai l'honneur d'être
Mon cher sir Wilfrid,
Votre respectueux serviteur
(Signé) CHARLES W. FAIRBANKS.

Sir Wilfrid Laurier,
Ottawa.

Comme le fait voir cette correspondance, nous ne sommes pas en état de nous former une opinion arrêtée sur ce que sera le résultat des négociations projetées. La lettre du premier ministre à M. Fairbanks fait remarquer que ce n'est guère la peine de réunir la haute commission si nous devons nous trouver en présence des mêmes obstacles que la première fois.

Je suis certain d'interpréter comme elle doit l'être la lettre du premier ministre, en disant qu'à moins qu'une entente préliminaire ne nous donne une espérance plausible qu'une nouvelle réunion aura des résultats satisfaisants, le gouvernement canadien ne montrera aucune disposition à reprendre les travaux de la haute commission.

Mais, M. l'Orateur, tout en restant dignes, tout en refusant de faire de nouvelles démarches pour obtenir la réciprocité de nos amis américains, je dois dire que si, instruits par les événements de ces derniers temps, ils se montrent disposés à discuter sur des bases plus libérales la question des relations commerciales entre les deux pays, s'ils manifestent le désir de réunir de nouveau la haute commission dans l'intention de travailler sincèrement à améliorer la situation actuelle, nous leur devons comme nous devons à notre propre dignité de faire preuve du même esprit de générosité et de justice

et de concourir à toute démarche raisonnable tendant à établir nos relations commerciales avec les Etats-Unis sur des bases honorables et avantageuses pour les deux pays.

Sans mettre trop d'espérances dans les résultats qui pourront découler soit de nos démarches auprès du gouvernement impérial au sujet d'un commerce de préférence, soit de la reprise des négociations avec les Etats-Unis au sujet de la réciprocité, je considère qu'il y a dans ces deux importantes questions assez d'aléa pour qu'il soit prudent de notre part d'attendre les événements avant d'entreprendre de faire trop de changements dans notre tarif.

Dans toute cette question de tarif, nous avons cherché à éviter les mesures extrêmes. La politique fiscale du gouvernement a toujours été la modération et la stabilité. On rencontre toujours des outranciers dans les questions de cette nature. Il y a les protectionnistes à outrance, ceux qui voudraient que tout fut fabriqué dans le pays, mais qui ne se donnent pas toujours la peine d'étudier ce que cela coûterait. S'il nous arrive parfois de demander aux partisans de cette doctrine quels droits il faudrait imposer pour fabriquer ces articles dans le pays, nous constatons qu'ils ne sont pas tout à fait sincères ; souvent ils ne consentent à donner leur opinion que sous le sceau du secret, et pas toujours encore.

Il existe assurément dans le pays un sentiment général en faveur des industries nationales ; tout Canadien doit se montrer fier des industries du Canada ; nous devons tous désirer accorder la préférence aux produits de nos propres industries, mais en cette matière il y a toujours la question du prix à considérer.

Quand des industriels s'adressent au gouvernement, comme cela arrive quelquefois, et lui demandent d'imposer des droits de 50, 60 et même 70 pour 100 sur une marchandise qu'ils fabriquent, je me dis qu'il y a beaucoup de gens dans le pays qui se demanderont si nous sommes bien en mesure de pousser la protection aussi loin. Nous avons à nous tenir en garde contre ces théories extrêmes.

Il y a aussi les extrémistes opposés. Il y a ceux qui, partant de la saine théorie du libre-échange, certainement excellente en elle-même, voudaient la voir appliquer dans toute sa rigueur, sans tenir compte des circonstances, ni des conditions. Possédés d'une idée fixe, ils nous disent : donnez-nous le libre-échange, sans vous occuper de ce qui se fait ailleurs ; faites votre propre tarif, sans vous occuper de ceux des autres pays.

Nous ne pouvons, non plus, adopter cette manière de voir. Les questions commerciales prennent chaque jour plus de place dans les préoccupations des hommes publics. La rivalité entre les nations est très vive ; il y a même ce qu'on appelle la guerre de tarifs, et dans les conflits de ce genre la bonne vieille théorie ne suffit pas ; il faut aussi connaître les méthodes employées par son adversaire pour pouvoir changer de tactique au besoin.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Vous y venez.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vois avec plaisir que mes honorables adversaires partagent mon opinion. Non seulement il est nécessaire de se rendre compte des moyens employés par l'adversaire, mais il est même nécessaire, dans certaines circonstances exceptionnelles, de recourir à ces mêmes moyens. Si les honorables députés de la gauche acceptent cette doctrine, je ne m'en plaindrai certainement pas.

Dans un pays aussi étendu que le nôtre, il doit inévitablement exister de grandes divergences d'opinion sur les questions fiscales ; sur ce point, il y aura toujours conflit d'opinions, parce qu'il y aura toujours conflit d'intérêts. Il y aura des outranciers d'un côté et des outranciers de l'autre. Le devoir du gouvernement est de tenir un juste milieu entre les deux partis, de chercher à concilier les intérêts opposés, pour arriver à une solution que tous peuvent accepter—à un compromis, si l'on veut. Nous demandons à la population des différentes parties du pays, de faire chacune certaines concessions pour arriver à une entente commune, grâce à laquelle nous travaillerons tous de concert.

Les industriels voudraient que la confection du tarif fût confiée à une commission indépendante du gouvernement. Comment veut-on que le gouvernement se désintéresse du tarif quand on voit des industriels demander l'imposition de droits qui réduiraient à la misère la masse de la population ? C'est surtout quand on voit ce qui se passe dans nos vastes régions de l'ouest, qu'on comprend l'importance qu'il y a pour le gouvernement de surveiller la confection du tarif. La semence jetée depuis quelques années produit ses fruits. Quand on voit les immigrants arriver en foules compactes de toutes les parties du monde, il est impossible de n'y pas voir un signe des temps. La prépondérance politique est en voie de passer de l'est à l'ouest. Tout prospère que soient l'est et le centre du Canada, la prospérité est encore plus marquée dans le vaste territoire situé à l'ouest du lac Supérieur. Ontario et les provinces maritimes voient décroître leur représentation et celle de l'Ouest augmente. La forte population qu'il y aura bientôt dans l'ouest exercera une plus grande influence qu'à présent, et comme les produits de cette population tirent leur valeur de leur facile accès sur les marchés du monde, elle s'élèverait contre un régime de haute protection et prendrait certainement les moyens de le faire cesser.

Ne vaut-il pas mieux effectuer un compromis avec cette population, lui demander de s'entendre avec nous sur un tarif modéré, plutôt que de la provoquer à s'insurger con-

tre les intérêts industriels de l'est, par l'adoption d'un tarif hautement protecteur ? Les industriels eux-mêmes ont intérêt à tenir compte de ces nouvelles conditions. La meilleure manière de venir en aide aux industriels du Canada, c'est d'attirer dans les fertiles prairies du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, une population nombreuse et prospère qui consommera les produits des industriels de l'est. Mais si, par l'adoption d'un tarif de protection outrée, que ces gens considèreraient comme un fardeau trop lourd, on provoquait leur hostilité, un antagonisme surgirait entre l'est et l'ouest et il n'en résulterait rien de bon pour l'ensemble du pays. Tendons plutôt une main secourable à ces gens qui viennent chercher un foyer sur notre sol, adoptons un tarif qui ne leur rendra pas la vie trop chère, qui, au contraire, leur permettra de vivre aussi économiquement que possible.

Comme je l'ai dit, il y a des partis extrêmes des deux côtés et nous avons cherché à les concilier en donnant au pays un tarif stable, un tarif qui, dans la mesure de l'influence qu'il a pu exercer sur la prospérité générale, a été un facteur important dans les progrès accomplis depuis quelques années. Les efforts que nous avons faits pour concilier les intérêts contraires, la bonne volonté que nous avons mise pour contenter tant d'intérêts divers, sont de sûrs garants que dans les changements qu'il pourrait y avoir lieu de faire plus tard, nous apporterons le même soin, le même esprit, et—espérons-le—nous obtiendrons les mêmes heureux résultats.

Je crois, M. l'Orateur, qu'après l'Angleterre et les Etats-Unis, les pays qui nous intéressent le plus, au point de vue commercial et autres, sont la France et l'Allemagne. Quant à la France, nous avons avec ce pays, depuis un certain nombre d'années un traité qui, malheureusement, ne couvre qu'un nombre très restreint d'articles, et dont les conditions ne nous sont pas aussi avantageuses que nous pourrions le désirer ; je le considère un tant soit peu unilatéral. Néanmoins, si ce traité n'a pas réussi à créer un fort mouvement commercial entre les deux pays, il a certainement fait quelque chose et nous espérons qu'il a ouvert la voie vers quelque chose de mieux. Au cours de l'année dernière, plusieurs ministres de la Couronne se trouvaient en Europe et nous avons profité de l'occasion pour nous occuper de cette question de commerce avec la France. Avec l'assentiment du gouvernement de Sa Majesté, nous avons entamé des négociations avec le gouvernement français au ministère des Affaires étrangères, à Paris. Je suis heureux de dire, quoique cela soit superflu, que les autorités françaises nous ont accueillis avec toute la courtoisie et toute la considération possibles et qu'elles ont manifesté le plus vif désir d'étendre les relations commerciales entre les deux pays. Malheureusement, le temps à notre disposition ne nous a pas permis d'en arriver à une conclusion, mais à en juger par les encouragements que nous avons reçus, je suis convaincu qu'avant longtemps nous pourrons donner une portée beaucoup plus étendue à notre traité actuel avec la France.

J'arrive maintenant à l'Allemagne. Avant le 31 juillet 1898, nous avions un traité avec ce pays, ou, pour préciser davantage, nous participions à un traité conclu entre l'Angleterre et l'Allemagne; et en vertu de ce traité, nous avions droit, tout comme l'Angleterre, à ce qu'on appelle le traitement de la nation la plus favorisée.

Cet état de choses a duré plusieurs années; mais ce traité, bien que satisfaisant, en ce qui concerne le traitement de la nation la plus favorisée, contenait une clause très préjudiciable, non seulement au Canada, mais aux colonies en général. Par cette clause les marchandises venant d'Allemagne au Canada ou dans aucune colonie ne devaient pas être frappés d'un droit plus élevé que les marchandises importées d'Angleterre. La clause de la nation la plus favorisée assure à un pays le bénéfice des avantages accordés à aucune autre nation. Mais ce traité allait plus loin, en ce qu'il nous obligeait de donner à l'Allemagne non seulement les mêmes avantages qu'aux autres pays, mais aussi tous les avantages que nous donnions à la mère patrie. Cette clause de l'ancien traité offrait de grands inconvénients et donna lieu à de nombreuses protestations de la part des colonies. Toutes ces protestations restèrent sans effet. Cependant, en 1897, le Canada vint, en quelque sorte, résoudre la difficulté, en insérant dans son tarif une clause lui permettant d'accorder une préférence aux marchandises venant d'Angleterre, à l'encontre de celles de tous les autres pays étrangers. Ce droit nous fut contesté puis finalement nié, après de longues contestations. On prétendit que le traité nous liait et que nous étions tenus d'accorder aux produits de l'Allemagne le même traitement qu'aux produits de la mère patrie. Il s'en suivait que si nous accordions cette préférence à l'Allemagne, il nous fallait l'accorder aussi à tous les autres pays, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée; la préférence donnée à l'Angleterre se trouvait, par le fait, virtuellement annulée.

Tout en étant obligé de prendre cette attitude, le gouvernement impérial comprit qu'une pareille situation ne pouvait durer, et il donna avis à l'Allemagne qu'après le 31 juillet 1898, le traité cesserait, et il cessa. Alors une nouvelle difficulté se présenta. Peu de temps avant l'expiration de ce traité, le gouvernement impérial engagea des négociations pour en conclure un nouveau. Le gouvernement allemand fit savoir qu'à ce moment il n'était pas disposé à conclure de traités permanents avec aucun pays, mais seulement des traités provisoires de quelques années. L'Angleterre conclut un de

ces traités provisoires qui lui assurait le bénéfice de la nation la plus favorisée, mais le Canada en fut expressément exclu.

M. R. L. BORDEN : L'Angleterre et les colonies.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le privilège était accordé à l'Angleterre et aux colonies, mais le Canada en était expressément exclu. Dès que la chose fut connue, le Canada protesta. Une correspondance fut échangée entre le gouvernement et notre Haut-commissaire à Londres. Le premier traité devait prendre fin le dernier jour de juillet 1898, et le 11 juillet 1898, lord Stathcona écrivait au sous-secrétaire d'Etat des colonies. Toute la correspondance échangée à ce sujet sera déposée, mais pour les besoins du moment je citerai une ou deux lettres, qui mettront la Chambre en possession des faits essentiels.

RELATIONS AVEC L'ALLEMAGNE—LETTRE DE LORD STRATHCONA.

17 rue Victoria,
Londres, 11 juillet 1898.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de M. Cox du 5 courant, ainsi que d'une copie de la note de l'ambassadeur d'Allemagne au marquis de Salisbury, lui communiquant la décision du Bundesrath sur la question des relations commerciales provisoires entre l'empire allemand et l'Angleterre et ses colonies, à l'expiration du traité actuel.

Je suis informé que le gouvernement canadien a constaté avec un vif regret que le Canada doit être exclu du privilège du traitement de la nation la plus favorisée que l'Allemagne doit accorder, après le 31 courant, aux importations du Royaume-Uni, des colonies britanniques et des possessions étrangères de l'empire.

Il est vrai que le Canada accorde au Royaume-Uni et à certaines possessions anglaises un tarif différentiel, à partir du 31 courant, mais ceci est une question de politique purement intérieure, tout à fait distincte de la politique extérieure. A ce propos, je puis ajouter que le Canada se propose d'accorder à l'Allemagne les mêmes avantages qu'il accorde à toutes les autres nations étrangères. Le gouvernement du Canada sera heureux, si la chose est possible, de continuer cette politique à l'égard de l'Allemagne. Tout ce que le Canada demande en retour, c'est que l'Allemagne lui accorde le même traitement. Personne n'a jamais demandé que les exportations du Canada soient mises sur le même pied en Allemagne que les marchandises échangées entre les différentes parties de l'empire allemand.

Il y a un autre point à signaler : bien que les colonies françaises, espagnoles et portugaises accordent des taux différentiels sur les importations de la mère patrie, je ne crois pas faire erreur en disant que l'Allemagne ne refuse pas le traitement de la nation la plus favorisée aux importations de ces colonies.

Le gouvernement canadien me prie de demander au gouvernement de Sa Majesté de soumettre la question au gouvernement allemand et j'ose respectueusement exprimer l'espoir que le gouvernement allemand consentira à revenir sur sa décision et évitera par là de jeter la perturbation dans les relations commerciales entre l'Allemagne et le Canada, perturbation qui ne pourrait avoir que des résultats désavantageux aux deux pays.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) LORD STRATHCONA.

Le sous-secrétaire d'Etat pour les Colonies.
Bureau Colonial.
Downing Street, S.W.

On nous a reproché, dans cette Chambre, de n'avoir pas usé de représailles envers l'Allemagne. J'admets que l'affaire était bien de nature à pousser le parlement à s'engager dans cette voie. Cependant, nous avons cru que dans les questions ayant un caractère international il ne faut pas légiférer à la hâte et sous le coup du dépit. Nous avons préféré, par de patientes représentations, travailler à faire partager notre manière de voir au gouvernement allemand, dans l'espérance d'en arriver à une meilleure entente, et comme le fait voir la lettre de lord Strathcona, nous avons adopté cette ligne de conduite dès le début. Malheureusement, tous nos efforts ont été infructueux. Les représentations diplomatiques faites par l'entremise du gouvernement impérial n'ont pas eu plus de succès. A l'automne de 1901, et plus particulièrement au mois de novembre, voyant que les négociations diplomatiques ordinaires, par l'entremise du gouvernement anglais, n'amenaient aucun résultat, nous avons pensé à utiliser les services de M. Bopp qui occupe à Montréal la très honorable position de consul général de l'empire allemand, et de discuter la question avec lui. Il a eu l'obligeance de se rendre à notre désir et de nous offrir ses services pour communiquer officiellement nos représentations à son gouvernement. Naturellement, en sa qualité de représentant du gouvernement allemand, il ne s'est pas du tout montré disposé à partager notre manière de voir, mais nous avons cru qu'il serait peut-être utile d'insister auprès du gouvernement allemand, par son entremise en même temps que par l'entremise plus régulière du bureau colonial d'Angleterre. Par conséquent, au mois de novembre 1901, à la suite d'une conférence du très honorable premier ministre, de l'honorable ministre des Douanes et moi, avec M. Bopp, nous avons préparé le mémoire suivant :

RELATIONS AVEC L'ALLEMAGNE—MEMOIRE DE M. FIELDING POUR LE CONSUL.

Le soussigné le ministre des Finances, ayant eu, conjointement avec le très honorable premier ministre et l'honorable ministre des Douanes, une entrevue à Ottawa avec Herr Franz Bopp, consul de Sa Majesté Impériale allemande à Montréal, au sujet des relations de commerce entre l'empire d'Allemagne et la Confédération du Canada, soumet à la considération du Conseil les remarques suivantes.

Antérieurement au 31 juillet 1898, le Canada, en tant que partie de l'empire britannique, recevait en Allemagne, pour ses produits, le traitement de la nation la plus favorisée, en vertu du traité qui était depuis longtemps en vigueur entre ce pays et la Grande-Bretagne. A la date susdite, ce traité ayant été dénoncé par le gou-

vernement britannique, il cessa d'être en vigueur. Des arrangements provisoires sont depuis lors intervenus de temps à autre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Cependant, le Canada a été exclu des avantages de ces arrangements. Les produits du Canada ne sont plus admis en Allemagne aux conditions de faveur connues dans le tarif allemand sous le nom de " droits conventionnels ", mais ces produits sont spécialement exclus de ces avantages et on leur applique la taxe élevée du tarif général. La raison donnée par le gouvernement allemand pour cette distinction contre le Canada, est la préférence accordée par la Confédération aux produits de la Grande-Bretagne. Le soussigné désire faire remarquer que la politique du gouvernement du Canada n'a jamais eu pour objet d'accorder à aucune nation étrangère un traitement plus avantageux que celui qu'on pouvait accorder à l'Allemagne. La politique du gouvernement canadien s'est bornée à rajuster les relations commerciales de la Confédération avec l'empire britannique, dont il forme partie, et c'est là chose d'ordre purement domestique dont aucun gouvernement étranger ne saurait prendre le moindre ombrage. Il devrait donc sembler qu'en ceci l'Allemagne n'a aucun sujet de plainte à formuler contre le Canada. Le soussigné est d'avis que des malentendus se sont produits au sujet de la politique suivie à cet égard par le gouvernement canadien, et il espère que, après plus ample considération, le gouvernement allemand s'apercevra que le Canada, en accordant la préférence à la Grande-Bretagne, n'a pas perdu le droit qu'il réclame d'être traité en Allemagne sur le même pied que les nations les plus favorisées.

En dehors, cependant, des fins que le gouvernement canadien peut avoir en vue, le soussigné attire l'attention sur le fait que le commerce entre les deux pays, qui était de beaucoup à l'avantage de l'Allemagne lorsque le traité était en vigueur, a continué de lui être également favorable depuis que ce traité a cessé d'exister. Le Canada a été et continue d'être un fort acheteur de marchandises allemandes, alors que d'Allemagne ne nous a toujours acheté et continue de ne nous acheter que peu de nos produits. La statistique suivante indiquera clairement à quel point la balance du commerce est en faveur de l'Allemagne :

IMPORTATIONS D'ALLEMAGNE AU CANADA, POUR CONSOMMATION DOMESTIQUE, PENDANT LES EXERCICES TERMINES LE 30 JUIN.

1896	$5,931,459
1897	6,493,368
1898	5,584,014
1899	7,393,456
1900	8,383,498
1901	7,021,405

Ces importations, croyons-nous, sont pour ainsi dire entièrement d'origine allemande.

TOTAL DES EXPORTATIONS DU CANADA EN ALLEMAGNE, PENDANT LES EXERCICES TERMINES LE 30 JUIN.

1896	$ 757,531
1897	1,045,432
1898	1,837,448
1899	2,219,569
1900	1,715,903
1901	2,141,552

Une partie de ces exportations n'était pas d'origine canadienne, et n'était passée ici qu'en transit. Le relevé suivant indique encore de façon plus précise dans quelle mesure l'Allemagne achète des produits du Canada.

M. FIELDING.

EXPORTATIONS DE PRODUITS DU CANADA EN ALLEMAGNE, PENDANT LES EXERCICES TERMINES LE 30 JUIN.

1896	$ 606,919
1897	764,589
1898	1,419,096
1899	1,310,373
1900	1,128,163
1901	1,374,616

Comme suite à ces chiffres, prouvant que le commerce entre les deux pays continue à être de beaucoup en faveur de l'Allemagne, les achats que nous faisons là-bas étant cinq fois plus considérables que les achats faits par l'Allemagne au Canada, le soussigné croit qu'on peut en toute équité demander au gouvernement allemand d'accorder aux produits du Canada le traitement de la nation la plus favorisée sur les marchés de l'Allemagne.

Le fait que le Canada, bien qu'il soit devenu un client fort précieux pour l'Allemagne, est traité d'une manière peu favorable par le tarif allemand, est regardé par un grand nombre au Canada comme un manque de bienveillance, au point même qu'on a demandé d'user de représailles envers l'Allemagne. Le gouvernement canadien n'a pas accédé à ces demandes, et il a allégué qu'il serait préférable de soumettre tous les faits à l'attestation du gouvernement allemand, dans l'espoir que la taxe différentielle édictée contre les produits du Canada serait levée.

Le gouvernement canadien serait prêt, en temps opportun, à considérer la question générale des relations de commerce entre l'Allemagne et le Canada. Le soussigné croit comprendre, cependant, que ce n'est pas en ce moment l'intention du gouvernement allemand de conclure des traités de commerce s'étendant au delà de l'année 1903, car il désire qu'alors tous les arrangements commerciaux consentis avec les nations étrangères soient soumis à la revision. Il ne conviendrait donc pas en ce moment au gouvernement canadien d'ouvrir des négociations pour en arriver à conclure un traité général avec l'Allemagne. Des négociations de ce genre prennent nécessairement beaucoup de temps, et il est probable que la période, où l'Allemagne est encore disposée à négocier, serait bien près d'être expirée, avant que nous aurions pu en arriver à un arrangement satisfaisant.

Le soussigné expose donc que, tout en se réservant d'étudier la question d'un traité qui serait en vigueur à partir de 1903, il est désirable qu'un arrangement à l'amiable soit conclu temporairement avec l'Allemagne. Vu les chiffres cités plus haut, indiquant à quel point la balance du commerce est en faveur de l'Allemagne, il conviendrait de demander au gouvernement allemand de prendre ces faits importants en considération et d'accorder au Canada les avantages de tarif dont la Confédération est en ce moment privée.

Le seul désavantage où se trouvent les produits de l'Allemagne sur les marchés du Canada, comparativement aux produits d'autres nations étrangères, est celui qui ressort de l'arrangement intervenu entre la France et le Canada par le traité de commerce de 1894. Les avantages de ce traité ont été étendus à l'Allemagne, et nous ne les avons retirés qu'après que le gouvernement allemand eut adopté envers nous la politique qui est le sujet de ce mémoire. Dans le cas où l'Allemagne consentirait à accorder aux produits du Canada le traitement de la nation la plus favorisée, les avantages qui sont accordés à la France, par le

traité de 1894, seraient naturellement étendus à l'Allemague, ce qui mettrait ainsi les marchandises allemandes sur le même pied que les marchandises des autres nations étrangères.

La conclusion d'un traité formel exigerait la nomination de plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne et de Sa Majesté le Roi de la Grande-Bretagne, ce dernier agissant au nom du Canada. Mais tout en admettant cela, le soussigné est d'avis qu'un échange cordial d'opinions entre les membres du gouvernement canadien et Herr Bopp, représentant le gouvernement allemand, peut être très utile pour amener une meilleure entente, et il est recommandé en conséquence que copie de ce mémoire soit remise confidentiellement à Herr Bopp. Si celui-ci peut bientôt nous informer que les suggestions émises dans ce mémoire sont considérées favorablement, des mesures pourraient alors être prises pour que le tout soit ratifié formellement par les voies diplomatiques ordinaires.

(Signé) W. S. FIELDING,
Ministre des Finances.

Ministères des Finances.
Ottawa, 18 novembre 1901.

Les chiffres apparaissant sur ce mémoire vont jusqu'à la fin de l'exercice expiré le 30 juin 1901. Les chiffres de l'année suivante accusent de nouveau une balance considérable du commerce en faveur de l'Allemagne. En cette année 1902, nos importations d'Allemagne pour consommation domestique, se sont élevées à $10,823,169, alors que nos exportations en Allemagne n'étaient que de $1,298,654. Je regrette, M. l'Orateur, que malheureusement tous nos efforts pour en arriver à une meilleure entente avec l'Allemagne ont échoué. Nous avons usé de patience pendant cinq ans, afin d'en arriver à une entente, et il faut reconnaître que plusieurs députés de la gauche n'auraient pas eu cette patience, car ils nous ont déjà reproché, et peut-être avec raison, d'avoir attendu trop longtemps pour répondre à ces hostilités. Quoi qu'il en soit, M. l'Orateur, nous ne croyons pas qu'on puisse laisser plus longtemps les choses en l'état actuel.

Quelques DEPUTES : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Après avoir usé de patience pendant cinq années, nous croyons que c'est notre devoir de présenter les faits devant le parlement du Canada, et de prendre telles mesures qui sembleront nécessaires pour affirmer le droit qu'a le peuple canadien de conclure des arrangements, soit pour des fins de commerce ou autre chose, avec la métropole ou toute partie de l'empire britannique, sans reconnaître le droit d'une nation étrangère d'intervenir dans le débat de quelque façon que ce soit.

Quelques DEPUTES : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Nos amis les Allemands nous ont montré la marche à suivre dans une circonstance de ce genre. Nous n'avons pas en ce moment de loi dans notre tarif qui nous permette de faire face à de telles conditions exceptionnelles. Nos amis les Allemands nous ont pourtant montré comment il fallait s'y prendre, pour peu que nous voulions suivre leur exemple. J'ai en ce moment devant moi un extrait du tarif allemand. C'est là la loi qui a été récemment votée, mais je ne crois pas qu'elle soit actuellement en vigueur. Elle le sera sans doute plus tard. Mais ce n'en est pas moins la dernière loi concernant le tarif allemand. Voici ce qu'on y lit :

Les marchandises sujettes aux droits, provenant de pays où les navires et les produits de l'Allemagne sont traités moins favorablement que ceux d'autres nations, peuvent, sans préjudice du paiement des droits, être grevées d'une surtaxe allant jusqu'à 100 pour cent des droits ordinaires imposés sur telles marchandises, ou même d'une surtaxe équivalant à la valeur totale des marchandises elles-mêmes. Les marchandises entrant en franchise, d'après le tarif, peuvent pareillement être taxées d'un droit ne dépassant pas 50 pour cent ad valorem.

L'Allemagne n'aurait certainement pas lieu d'élever aucune réclamation si nous suivions ici son exemple.

Quelques DEPUTES : Très bien ! Ayons la même taxe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais, sans nous départir de la politique de modération qu'on doit toujours observer——

Quelques DEPUTES : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pouvons prendre un enseignement précieux en pays étranger, sans pousser les choses à l'extrême. Nous ne nous proposons pas d'aller aussi loin que l'Allemagne, au sujet des marchandises admises en franchise. Les Allemands, de par le droit que leur en donne leur tarif, peuvent taxer les marchandises non sujettes aux droits ; c'est-à-dire des marchandises qui entreraient en franchise, si ce n'était que, dans ce cas particulier, elles sont sujettes aux droits. Ce n'est pas là ce que nous voulons faire. Mais nous demandons que, pour ce qui est des marchandises sujettes aux droits, nous insérions dans notre tarif une clause portant que, quand un pays étranger traitera les produits du Canada d'une façon moins favorable que les importations des autres pays, alors il sera imposé sur les marchandises de ce pays étranger une surtaxe supérieure aux droits du tableau A de notre tarif, communément appelé tarif général, ladite surtaxe devant être de un tiers des droits fixés par le dit tableau A du tarif général. Cette clause, ainsi que la Chambre voudra bien le remarquer, est d'une portée générale, et peut être appliquée en tout temps à tout pays étranger qui traite les produits du Canada d'une manière défavorable. Mais nous nous proposons de l'appliquer immédiatement à l'Allemagne, et, pour ce qui est des marchandises allemandes, cette clause entrera en vigueur dès demain matin dans toutes les douanes du Canada.

Quelques VOIX : Très bien!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec cette exception, toutefois, qu'elle ne s'appliquera pas à aucunes marchandises qui peuvent avoir été achetées par une corporation, maison de commerce ou une personne quelconque, au Canada, antérieurement à ce moment, pour transportation immédiate au Canada. Hors cette exception, la surtaxe sera demain exigible sur les marchandises allemandes dans toutes les douanes du Canada. L'effet de ces dispositions sera, comme je le suppose, de diminuer nos importations d'Allemagne, et d'engager nos importateurs à envoyer leurs commandes dans des pays qui sont mieux disposés à acheter de nous, et je suppose qu'un autre effet sera aussi de donner un plus grand développement à notre commerce avec les Antilles. Si cela se produisait, il y aurait aussi là un certain avantage pour nous.

Il y a encore deux ou trois autres sujets se rattachant au tarif, sur lesquels je désire attirer l'attention de cette Chambre. Tout en désirant ne déranger le tarif que le moins possible, il y a certains articles qui sont dans des conditions toutes particulières. L'année dernière, la fabrication des rails s'est poursuivie activement, aux grandes usines de Sault Sainte-Marie. Le gouvernement, se rendant compte que cette industrie mérite d'être encouragée, a donné à la compagnie une forte commande de rails, qui n'a pu être exécutée qu'en partie. Nous avons toujours envisagé favorablement la proposition d'accorder à cette industrie le même degré d'encouragement que celui qui protège la plupart de nos autres industries. Mais nous avons hésité à le faire, parce que, dans ce cas, nous n'étions pas sûrs que les usines de Sault Sainte-Marie seraient en mesure de pouvoir fournir la quantité et la qualité de rails demandés par les chemins de fer du Canada. Il nous a semblé, dans ces conditions, que l'impositon d'un droit ne remplirait pas l'objet que nous avions en vue. Nous avons décidé que, bien que nous ne serions pas justifiables d'imposer des droits maintenant, nous pouvons raisonnablement demander à la Chambre d'imposer un droit, qui sera applicable quand il y aura des usines, soit au Sault Sainte-Marie ou ailleurs, d'une capacité suffisante pour pouvoir fournir des rails de la qualité voulue et en quantités convenables. Nous demandons donc qu'autorisation soit donnée au Gouverneur en conseil d'imposer, par décret de l'exécutif, un droit de $7 par tonne sur les rails d'acier; pourvu, toutefois, que ce décret ne soit pas rendu tant que le gouvernement ne se sera pas assuré qu'il y a des usines au Canada fabriquant des rails de la meilleure qualité, et en quantité suffisante pour suffire à la demande normale du marché. Ce droit serait alors, bien entendu, sujet comme d'habitude à la préférence en faveur de l'Angleterre.

Une autre industrie, au sujet de laquelle on nous a fait de vives instances, c'est l'industrie du plomb dans la Colombie-Britannique. Nous constatons, cependant, que les droits que les industriels engagés dans cette industrie désireraient voir imposer entraîneraient un rajustement d'autres droits, en même temps qu'à de notables augmentations que nous ne sommes pas prêts à accorder. Par conséquent, pour ce qui est du tarif, nous nous trouvons dans l'impossibilité d'accéder à ces demandes. Néanmoins, nous reconnaissons l'importance de l'industrie du plomb, et nous nous rendons compte des avantages qu'il pourrait y avoir à encourager cette industrie. Nous sommes disposés à étudier la situation pour voir si nous ne pourrions pas y remédier en apportant certaines modifications à la loi concernant les primes sur le plomb. Mais nous ne pouvons pas aller plus loin pour le moment.

Une autre industrie qui se trouve dans des conditions particulières, c'est la ficelle d'engerbage. En 1897, la ficelle d'engerbage fut comprise parmi les marchandises entrant en franchise. Plusieurs personnes ont prédit alors que c'en était fait de cette industrie. Chose étonnante, cependant, il y a plus de fabriques de ficelle d'engerbage aujourd'hui en activité au Canada, sans protection, qu'il n'y en avait autrefois avec les droits, ce qui prouve de nouveau que les théories et les faits ne font pas toujours bon ménage ensemble.

M. MACLEAN : On nous a saturé de théories aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regarde mon honorable ami. J'y vois tout un monde.

M. MACLEAN : Ce n'est pas là un monde de si mauvaise mine, après tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh, ce monde m'est très agréable. Avec un bon gouvernement et un bon tarif, ce monde me va bien. Mais, pour en revenir à la ficelle d'engerbage, cette industrie me paraît, jusqu'à un certain point, ne pouvoir prospérer que sur la base du libre-échange. Mais des conditions particulières se sont produites, depuis que le gouvernement américain a édicté des lois au sujet des îles Philippines. Ce gouvernement a imposé un droit d'exportation de ⅜ de cent par livre sur le chanvre exporté en tous pays, avec cette clause que quand le chanvre se rend aux Etats-Unis, et y est employé pour la fabrication de la ficelle, le fabricant aura droit à une remise équivalant à ce qui a été payé pour droits d'exportation. Cette diminution équivaut ainsi pour ainsi dire à une prime payée au fabricant américain. Pour ce qui est de l'industrie de la ficelle d'engerbage au Canada, le fabricant se trouve soumis à un grand désavantage. Bien qu'il ne participe en rien aux avantages de notre tarif, le fabricant américain, en plus de la prime qu'il reçoit, a libre accès à notre marché. C'est là un état de choses auquel il nous faut remédier; et bien que nous n'ayons pas encore abordé

ce sujet dans les résolutions du tarif, le gouvernement présentera, avant la fin de la session, une mesure permettant aux fabricants canadiens de ficelle d'engerbage d'être compensés pour le désavantage que leur fait subir le gouvernement américain en imposant des droits d'exportation sur le chanvre.

Il y a, dans le tarif, un article imposant un droit sur les navires de construction étrangère qui sont immatriculés au Canada. Nous avons constaté que certaines personnes éludaient les dispositions de la loi en amenant des navires de construction étrangère à Terre-Neuve, puis là les immatriculant comme navires anglais, et ensuite les entrant comme tels au Canada. Afin d'empêcher cela, nous avons édicté une loi, pendant la dernière session, pour imposer un permis sur tous les navires de construction étrangère faisant le cabotage le long de nos côtes. Ce bill n'était pas alors devenu loi, car il avait fallu le réserver à la considération du gouvernement impérial. Il a été, depuis lors, confirmé par le gouvernement de Sa Majesté, et cette loi est maintenant en vigueur. Nous n'avons pas annulé le droit d'enregistrement, pendant la dernière session, de sorte que nous avons actuellement le droit et le permis, ce qui n'était pas, bien entendu, l'intention du parlement. Nous proposons donc d'abroger l'article du tarif qui impose le droit, et de ne laisser en vigueur que la clause relative au permis.

Nous avons, depuis quelques années, accordé l'exemption de droits aux machines importées pour la fabrication du sucre de betteraves. Cette exemption est expirée le 1 avril. Nous proposons de la renouveler pour une autre année, jusqu'au 1 juillet 1904.

Afin de développer les mines d'or d'alluvion du district du Yukon, nous proposons de demander à la Chambre de laisser entrer en franchise, jusqu'au 30 juin 1904, les machines et appareils divers, non fabriqués au Canada, pour l'usage exclusif des mines d'or d'alluvion.

Je crois que j'ai maintenant indiqué tous les changements apportés au tarif.

M. MACLEAN : Les lainages.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un autre changement qui n'est pas compris dans mes résolutions, mais dont je parlerai plus loin. Il y a, dans l'Acte des douanes, une disposition à l'effet d'admettre en franchise certaines matières nécessaires à l'industrie. Je suppose qu'on doit admettre le principe que le plus grand comprend le moindre ; en d'autres termes, si nous pouvons enlever complètement les droits, il s'en suit naturellement que nous pouvons aussi en enlever une partie. Cependant, l'Acte n'est pas interprété de cette manière.

Si nous voulons accorder aux manufacturiers une abolition complète des droits, nous pouvons le faire ; mais si nous croyons que ce serait aller trop loin, et que nous désirions ne retrancher que partie de ces droits, on prétend que l'acte ne nous donne pas cette autorisation. Il y a des choses fort curieuses, se rattachant à l'administration de nos lois de douanes. Il y a des cas où l'on a pu constater que les matières brutes importées de pays étrangers sont frappées d'une taxe plus forte que les articles fabriqués avec ces mêmes matériaux, qui nous arrivent de la Grande-Bretagne sous la clause de la préférence. Afin de remédier à cela, nous proposons d'amender l'Acte des douanes de telle sorte que nous puissions dorénavant avoir l'autorisation, non seulement d'abolir les droits, mais aussi de les réduire.

Il y a encore un autre sujet, qui ne se rapporte peut-être pas au budget, mais qui n'en est pas moins d'une grande importance, et dont j'aimerais à dire quelques mots.

Le Canada a déjà dépensé beaucoup d'argent à construire des canaux et à améliorer nos cours d'eau depuis les grands lacs jusqu'à la mer, par voie du fleuve Saint-Laurent. Il y a quelques années, ces canaux n'avaient que peu de profondeur. Il fut jugé bon de les agrandir et de les creuser, ce qui a entraîné des dépenses considérables. Le réseau de nos canaux est maintenant à peu près complet, et nous nous reposons sur ces canaux ainsi que sur les chemins de fer pour le transport de l'énorme volume du trafic entre l'ouest et l'est du Canada. Ceux qui s'intéressent de près au fonctionnement de nos canaux sont tout naturellement désireux qu'il y ait, pour ces canaux, le moins d'obstacles possibles, et qu'on facilite de toutes manières le transport de nos produits par ces canaux jusqu'à Montréal et les autres ports de mer. Une délégation, composée d'un grand nombre de personnes intéressées à ce trafic, s'est rencontrée récemment avec le gouvernement, et a fait de vives instances pour que, dans le but de développer nos affaires davantage, les droits de péage fussent abolis et pour que toutes nos eaux intérieures fussent aussi libres que l'est l'océan.

Le gouvernement a fait une étude attentive de ces considérations. Il peut sembler douteux que les droits de péage soient assez élevés pour constituer un obstacle sérieux au tarif. Mais nous n'en voyons pas moins qu'il peut être opportun de faire un essai. Les ressources atteintes par l'obolition des droits de péage, bien qu'assez considérables, ne le sont pas au point de pouvoir devenir un facteur inquiétant dans les jours de prospérité que nous traversons ; et nous abandonnerions de grand cœur cette partie de nos recettes, si nous étions sûrs que cela devrait avoir l'effet auquel s'attendent les délégués qui nous ont présenté ces instances. Nous désirons réserver notre droit pour l'avenir, ce qui dépendra des résultats de l'expérience que nous avons l'intention de tenter. Ces réserves exceptées, j'annonce maintenant que le gouvernement a décidé de suspendre, durant deux ans, le paiement

des droits de péage, rendant ainsi absolument libres tous les canaux du Canada.

Je le répète, nous allons faire un essai de cela. Nous espérons que les espérances qu'on fonde sur cette abolition seront réalisées, et nous nous réservons notre droit d'agir dans deux ans comme bon nous l'entendrons. Nous croyons que cet essai est bien tout ce qu'on peut nous demander de faire à ce sujet, et nous prenons cette initiative avec l'espoir que nos grands cours d'eau vont pouvoir servir au transport du trafic pour lequel la nature les a destinés.

Je suis certain, M. l'Orateur, que tous les membres de cette Chambre, et tous les bons citoyens du Canada se réjouiront des conditions favorables qui ont pu me permettre de donner un état aussi satisfaisant des affaires du Dominion. Nous avons toutes raisons d'envisager avec satisfaction les progrès du pays dans le passé. Mais nous avons encore plus raison de porter nos regards avec espérance et confiance vers le grand avenir qui est le partage de ceux qui ont le bonheur d'habiter cette partie nord du continent américain.

Nous pouvons différer sur plusieurs points, mais nous sommes tous d'accord dans la satisfaction qui nous anime de voir que notre pays jouit d'un si haut degré de prospérité. Jamais, à aucune période de notre histoire, l'avenir s'est-il montré encore sous des couleurs aussi riantes. Jamais encore notre pays ne s'était-il affirmé de façon si prépondérante, aux yeux du monde entier. Nous connaissions bien nous-mêmes, il est vrai, depuis longtemps, les superbes ressources de nos immenses territoires, mais nos efforts pour faire connaître et apprécier ces ressources à l'étranger ont parfois rencontré moins de succès que nous aurions pu le désirer. Mais tout cela appartient au passé, et nous ne trouvons rien à redire maintenant. En Angleterre, sur le continent d'Europe, et même dans la république qui nous avoisine, la rumeur se fait de plus en plus grandissante qu'il y a ici un pays de progrès, un pays d'immenses ressources, un pays de splendide avenir, et des milliers d'immigrants des meilleures classes s'entassent sur les navires et sur les trains de chemins de fer, dans leur hâte d'atteindre le nouvel Eldorado promis à leurs rêves. Nous avons toute raison de souhaiter la bienvenue à ces nouveaux citoyens. Nous sommes heureux d'apprendre qu'ils ont décidé de faire cause commune avec nous. Fasse le ciel que nous, à qui, comme membres du parlement, a été conféré de haut privilège d'être à la tête des affaires de ce Dominion, fasse le ciel, dis-je, que nous ne manquions jamais de diriger nos efforts de telle manière que ces nouveaux citoyens conserveront toujours l'assurance que cette terre d'Amérique, devenue leur nouvelle patrie, récompensera leurs travaux intelligents et fructueux des bienfaits de la paix, du bonheur et de la prospérité.

M. FIELDING.

Je désire ici soumettre les résolutions suivantes :

Qu'il est expédient de modifier de nouveau le tarif des douanes, de 1897, comme suit :—

Que les articles suivants soient ajoutés au dit acte :—

Le Gouverneur en conseil pourra, par un décret du conseil, ordonner qu'un droit de sept piastres par tonne soit imposé, dans le tableau A, sur toutes barres de fer et d'acier pour chemins de fer, ou sur tous rails de forme quelconque pour chemins de fer, importés au Canada ; et à dater de la publication dudit décret dans la Gazette du Canada, ledit droit sera prélevé, perçu et payé sur tous lesdits rails ; et, en conséquence, l'item 238 dans le tableau A, et l'item 585 dans le tableau B sont abrogés.

Pourvu, toutefois, que ce décret ne soit pas rendu avant que le Gouverneur en conseil se soit assuré que des rails d'acier, de la meilleure qualité, propres à être employés pour les chemins de fer du Canada, sont fabriqués en ce pays avec de l'acier manufacturé au Canada, en quantité suffisante pour faire face aux besoins ordinaires du marché.

Les articles produits ou fabriqués par tout pays étranger qui donne aux importations du Canada un traitement moins favorable qu'aux articles similaires d'autres pays, pourront être frappés d'une surtaxe supérieure aux droits du tableau A, ladite surtaxe devant être, dans chaque cas, d'un tiers du droit fixé par ledit tableau A.

Cette surtaxe s'appliquera à tout article dont la principale valeur aura été produite par ce pays étranger, bien qu'il ait pu être amélioré ou augmenté en valeur par la main-d'œuvre d'un autre pays,—nonobstant les prescriptions du tarif préférentiel britannique et les règlements s'y rapportant.

Toute contestation au sujet de tout pays ou produits étrangers venant sous l'opération de cet article sera tranchée par le ministre des Douanes dont la décision sera finale.

Le ministre des Douanes pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, faire des règlements pour remplir les fins du présent article.

Ladite surtaxe ne s'appliquera pas aux produits réellement achetés, le ou avant le 16e jour d'avril 1903, par aucune corporation, maison d'affaires ou personne au Canada pour l'expédition immédiate au Canada."

Que la période d'exemption de droit sur les machines de toute espèce et le fer et l'acier de construction pour servir à la construction et l'équipement d'usines pour la fabrication du sucre de betterave, soit prorogée jusqu'au 30e jour de juin 1904.

Que l'item 409 dans le tableau A concernant le droit sur les navires et autres bâtiments construits à l'étranger et demandant l'enregistrement au Canada soit abrogé.

Que les machines et outillage d'une espèce qui n'est pas manufacturée au Canada devant servir exclusivement à l'exploitation de l'or d'alluvion, soient inscrits sur la liste des articles admis en franchise jusqu'au 30 juin 1904.

M. R. L. BORDEN propose l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas d'objection à accéder à la demande de mon honorable ami, mais je dois lui faire remarquer que, si nous ne continuons pas ce débat maintenant, il aura une petite difficulté

à régler avec son voisin (M. Sproule), parce que cet honorable député nous a dit hier que nous n'avions pas autre chose à faire qu'à discuter le budget.

M. R. L. BORDEN : En de semblables circonstances, c'est l'habitude d'ajourner le débat, et la raison principale que j'invoque pour demander cet ajournement, c'est que je suis affecté aujourd'hui d'un fort enrouement, et je crains que je ne puisse pas me faire entendre de toute la Chambre. Je puis aussi faire remarquer à mon honorable ami que nous avons rendu la même politesse à mon honorable ami le ministre des Finances, comme nous sommes toujours heureux de le faire, quand nous avons attendu aujourd'hui une demi-heure à nos sièges qu'on ouvrît la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela valait bien la peine d'attendre.

M. R. L. BORDEN : Cette remarque peut prêter à deux interprétations. L'honorable député est sûr de la sienne, mais il est possible que d'autres honorables députés ne partagent pas son avis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente mes excuses à mon honorable ami.

La motion est adoptée, et le débat est ajournée.

La séance est suspendue à six heures.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Ports et rivières—Ontario—Port Elgin, dragage et réparations au débarcadère, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Ceci est pour achever ces travaux. Le dragage donnera une profondeur de quatorze pieds à l'étiage.

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics voudra-t-il nous fournir le relevé qu'il a promis de nous donner et qui devra indiquer les docks appartenant à de simples particuliers et pour lesquels nous dépensons des deniers publics?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pu jusqu'à présent faire préparer ce relevé. Cela demande beaucoup de travail. Il n'y a au ministère aucune liste de cette nature. Il faudra repasser tous les item et s'enquérir des faits. J'espère pouvoir demain déposer ce relevé sur le bureau.

Port-Hope—Réparations à la jetée et dragage, $7,500.

M. SPROULE : On nous avait dit que la somme votée l'an dernier compléterait ces travaux, mais je vois qu'on nous demande encore cette forte somme en sus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour renouveler la superstructure de la jetée de l'est sur une longueur de cent pieds par trente-quatre pieds de largeur et six pieds de hauteur. Je suppose que lorsqu'on a commencé les travaux on a trouvé la jetée dans un état beaucoup pire qu'on ne l'avait cru. C'est une vieille jetée.

M. SPROULE : Ce dock appartient-il à des particuliers ou au gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il appartient au gouvernement.

M. LENNOX : Le travail est-il fait à la journée ou à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée.

M. SPROULE : Cela terminera-t-il les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Rivière aux Puces—Réparations aux pilotis, $1,800.

M. SPROULE : Le ministre a ce crédit depuis deux ans. Comment se fait-il que les travaux n'ont pas été faits l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai reçu récemment une requête démontrant que ces travaux sont très nécessaires. C'est pour renouveler 200 pieds de pilotis jointifs du côté ouest et 130 pieds du côté est. L'estimation totale est de $1,800, de sorte que cette somme achevera les travaux.

M. SPROULE : Où sont ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Essex.

M. SPROULE : Il n'y a pas de dragage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, rien que des pilotis jointifs.

Rivière des Outaouais—Amélioration de l'étroit à Petewawa, en amont de Pembroke, $4,000.

M. SPROULE : Ceci fait-il partie du canal de l'Outaouais et de la baie Georgienne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le suppose.

M. LENNOX : Ceci paraît être un renouvellement de crédit. Quand le crédit a-t-il d'abord été voté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il paraît que l'on a entrepris certains travaux il y a quelques années. Il y a

un récif qui obstrue le chenal des bateaux à vapeur dans l'étroit en amont de Pembroke, et cet argent doit être dépensé pour faire un chenal de 100 pieds de largeur et de huit pieds de profondeur à l'étiage. Je n'ai pas sous la main les renseignements nécessaires pour démontrer quand le crédit a d'abord été voté. Mais c'est là un travail très nécessaire, car ce récif obstrue la navigation.

M. LENNOX : A-t-on dépensé jusqu'à présent beaucoup d'argent pour ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trois mille dollars.

M. LENNOX : Pourquoi cet argent n'a-t-il pas été dépensé l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis renseigner mon honorable ami (M. Lennox) sur ce point. Les renseignements fournis au ministère sont à l'effet que l'enlèvement de ce récif nécessitera 4,000 pieds de déblai de roche.

M. LENNOX : Depuis quand ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais le dire.

M. LENNOX : Je considère que le principe de ces renouvellements de crédits est très mauvais. On ne devrait pas demander un crédit d'avance avant que l'on ait proposé un plan défini, ou sans que l'on ait l'intention de faire une dépense immédiate. Nous ne saurions nous dissimuler le fait que des crédits de ce genre sont, dans certains cas et par certains gouvernements, obtenus pour les faire miroiter aux yeux des électeurs afin de les induire à voter pour le parti ministériel. Je crois pouvoir dire que, dans certains cas, cela a été fait par le gouvernement actuel. Je proteste contre ce procédé qui me paraît inconvenant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il peut y avoir des cas de ce genre, mais ceci n'en est pas un. Ceci n'affecte aucun vote ni aucune circonscription électorale.

M. LENNOX : Je puis dire à l'honorable ministre qu'il y a de ces cas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela se peut. Mais ceci a pour but d'enlever un récif dans la rivière Outaouais pour la commodité des bateaux qui font le service au nord de Pembroke.

M. LENNOX : Lorsque je dis que des crédits sont fréquemment mis dans les estimations dans le but d'influencer des votes, je ne prétends pas dire que le crédit actuel est absolument inconvenant. Nul doute que l'on n'ait l'intention de faire d'une pierre deux coups. On peut avoir à la fois l'intention de travailler dans l'intérêt public et d'influencer des votes. Le but que l'on se propose d'atteindre peut être excellent ou ne pas l'être, mais généralement, il y a une arrière pensée.

M. SPROULE : Pourquoi n'a-t-on pas dépensé l'argent voté l'an dernier? Ce ne peut être faute de dragueurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné tous les renseignements à ma disposition au sujet de cet item et si l'on désire en avoir davantage, je demanderai de retarder la discussion de ce crédit jusqu'à ce que d'autres renseignements aient été fournis.

M. SPROULE : Nous ferions mieux de la remettre à plus tard. Nous avons voté de l'argent l'an dernier et l'on n'en a dépensé aucune partie. Si les travaux étaient nécessaires, le gouvernement aurait dû dépenser l'argent que nous avons voté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il vaut mieux retarder la discussion de cet item jusqu'à ce que nous ayons découvert où nous en sommes au sujet de ces travaux.

M. CLARKE : Ces travaux doivent-ils être faits à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils sont donnés à l'entreprise. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, je suis maintenant sous l'impression que cette entreprise a été adjugée lorsque l'honorable M. White représentait cette division. Remettons l'item à plus tard.

L'item est remis à plus tard.

Fleuve Saint-Laurent—Dragage du chenal des bateaux à vapeur à travers le récif au pied de l'île Wolfe, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur-en-chef m'informe que ces $3,000 achèveront un chenal de 300 pieds de largeur et de 16 pieds de profondeur. Cela terminera les travaux.

M. SPROULE : Est-ce que ceci se fait par le dragueur du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par un dragueur loué. Randolph & McDonald sont les entrepreneurs.

Port de Rondeau—Améliorations des jetées et dragage à l'entrée, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit a pour but de protéger le côté ouest de la jetée de l'ouest sur une longueur de 1,000 pieds, aussi la jetée de l'est autour de son extrémité nord, sur une distance de 100 pieds. La dépense estimée est de $2,100. Il faudra draguer 19,000 verges cubes pour faire un chenal à travers la barre, de 1,000 pieds de longueur et de 19 pieds de profondeur. L'ingénieur-en-chef fait rapport que cette quantité de déblai sera nécessaire. Il a déjà fait une dépense de $6,308.35.

M. SPROULE : Que ferez-vous avec ces $10,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons une répétition de crédit de $6,000.

M. SPROULE : Il n'est pas inscrit ici comme renouvellement de crédit ; c'est un nouveau crédit en sus des $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les $10,000 seront entièrement dépensés avant la fin de l'année.

M. SPROULE : Ces travaux sont-ils faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par le dragueur du gouvernement "Ontario." Les pilots jointifs sont enfoncés à la journée.

Southampton—Améliorations du port, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé beaucoup d'argent à Southampton. Ce renouvellement de crédit de $10,000 doit être appliqué au prolongement du débarcadère actuel sur une distance de 560 pieds vers le nord, laissant une ouverture entre la jetée et la terre ferme pour un brise-lames de 210 pieds, à draguer le bassin ainsi entouré à une profondeur de 17½ pieds à l'étiage. Sa profondeur est de 13 pieds. On ne semble pas avoir fait de travaux en cet endroit l'année dernière. $10,000 ont été votés et j'ignore pourquoi le travail n'a pas été fait l'an dernier.

M. SPROULE : Combien d'argent a-t-on dépensé en tout dans le port de Southampton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis la confédération, on y a dépensé $47,000 et environ $10,000 avant la confédération.

M. SPROULE : Au sujet de ces travaux je dois dire que j'ai toujours remarqué que lorsqu'il y a une élection dans ces parages, on considère toujours qu'il est très important de faire quelques travaux dans ce port. Le député local qui demeure là est toujours un organisateur très actif et il insiste auprès des gens sur l'importance d'envoyer à Ottawa un partisan du gouvernement afin que l'on dépense de l'argent pour ces importants travaux. Il y a presque toujours dans les estimations, ou sur le tapis, de l'argent à voter pour une cause ou pour une autre. S'il est nécessaire de dépenser de l'argent en cet endroit, on devrait le faire. Nous avons eu ce marchandage d'année en année. Il n'y a pas d'élection maintenant, mais s'il y en a une l'année prochaine, il sera très avantageux d'avoir cet item dans les estimations, car on s'en servira—non que je veuille dire que le ministère s'en servira en dépensant l'argent d'une façon répréhensible—mais on s'en servira pour influencer les gens dans le choix de celui qu'ils devront envoyer au parlement, parce qu'il est à désirer que des fonds publics soient dépensés en cet endroit. Le gouvernement a-t-il de bonnes raisons de croire que l'argent sera dépensé cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En ce qui me concerne, je puis assurer l'honorable député (M. Sproule) que si l'argent n'est pas dépensé cette annnée et s'il n'y a pas une excuse suffisante pour satisfaire chaque honorable membre de cette Chambre, je ne demanderai pas à la Chambre de renouveler le crédit. Faute de cette jetée, ce port se remplit constammment et les bateaux tirant treize ou quatorze pieds d'eau ne peuvent y pénétrer. L'ingénieur en chef fait rapport que si ces travaux sont exécutés le port ne sera plus exposé à se remplir comme il l'a été par le passé.

M. SPROULE : Pourquoi l'argent n'a-t-il pas été dépensé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis répondre à cette question.

M. SPROULE : J'ai entendu dire que même si l'on construit cette jetée, le port continuera à se remplir. J'ignore si cela est vrai ou faux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur est convaincu que cela l'empêchera de se remplir.

M. SPROULE : Comment vous proposez-vous de faire ces travux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils seront faits à l'entreprise.

M. SPROULE : Quels dragueurs avez-vous dans la baie Georgienne entre Parry Harbour et Wiarton ou Southampton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je m'en rapporte à ma mémoire, je crois qu'il y a là trois ou quatre maisons qui ont des dragueurs. Il y a la maison Porter & Bowman.

M. SPROULE : Mais ce ne sont pas là des dragueurs du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce ne sont pas des dragueurs du gouvernement. Nous n'avons là actuellement aucun dragueur du gouvernement.

M. LENNOX : Avant que ce crédit soit voté, je dois dire que j'apprécie à sa juste valeur le fait que le ministre se trouve placé dans une position désavantageuse vu qu'il est depuis peu à la tête de son ministère. Cependant, je crois qu'il doit y avoir quelque moyen d'obtenir des renseignements suffisants pour satisfaire la légitime curiosité des membres du comité. Je crois que ce ne sera pas pour nous une excuse suffisante, lorsque nous retournerons devant nos commettants, que de leur dire que nous n'avons pas pu nous procurer les renseignements que nous aurions dû avoir vu qu'il y a eu échange de portefeuilles. Je ne veux

rien dire de désobligeant à l'honorable ministre, mais, au point de vue des intérêts de mes commettants et au point de vue auquel le public se placera pour nous juger, je puis dire en toute certitude, bien que mon expérience parlementaire soit encore restreinte, que nous membres de l'opposition, nous tenons à avoir plus de renseignements que nous n'en avons eus jusqu'à présent avant que de procéder à l'adoption de ces estimations.

Dans quelle position nous trouvons-nous ? L'honorable ministre nous dit franchement chaque soir qu'il ne comprend pas l'état de ces affaires qui sont soumises à notre décision. Nous devrions avoir les renseignements. Il est vrai qu'il y a eu changement de portefeuilles, mais le personnel est le même. Il y a un ingénieur en chef et si je comprends bien, cet ingénieur en chef est bien au courant des détails du bureau et sait ce qui se passe de temps à autre. En ce qui concerne la question qui nous est maintenant soumise, l'ingénieur en chef, ou quelqu'un du ministère, peut certainement nous dire pourquoi ces travaux ont été retardés. Cet item appartient à la catégorie de ceux dont je parlais il y a un instant. L'honorable ministre vient nous dire que l'an dernier il y avait un crédit qui était censé être pour les besoins alors immédiats du pays, que l'argent n'a pas été dépensé, et si rien n'est fait, j'en appelle au bon sens des membres du comité, à quelque parti qu'ils appartiennent, et j'affirme qu'il ne suffit pas de nous dire que le ministère ignore si l'argent a été dépensé. Il faut que l'argent soit dépensé, car le crédit ne doit pas être voté à moins qu'il ne soit requis dans l'intérêt du pays. Il doit être dépensé ou l'honorable ministre doit être préparé à nous donner quelque bonne raison démontrant pourquoi il n'a pas été dépensé, ou à nous signaler quelque circonstance exceptionnelle que l'on n'avait pu prévoir et qui a empêché cette dépense. Je parle de cet item mais je pourrais en mentionner un grand nombre d'autres appartenant à la même catégorie et je prétends que nous les membres de l'opposition, qui sommes censés être sur nos gardes, qui sommes censés surveiller les dépenses faites par le gouvernement —et elles ont besoin de beaucoup de surveillance—nous sommes tenus, quel que soit notre désir de faire preuve de courtoisie, d'exiger des renseignements plus circonstanciés que ceux qui nous ont été donnés relativement à cet item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. le président, je n'ai nul désir de demander que l'on me dispense, à cause du peu de temps que j'ai passé à la tête du ministère, de fournir tous les renseignements convenables et nécessaires. Je veux que cela soit bien compris. Il est possible qu'une question soit posée à l'improviste au sujet de travaux quelconques et que même les fonctionnaires du ministère ne puissent y répondre sans consulter les documents et les archives. On ne peut s'attendre à ce qu'un ministre, quel qu'il soit, connaisse tous les détails possibles, mais en ce qui concerne les renseignements généraux relatifs à ce crédit et à d'autres crédits, je crois qu'il est injuste de dire que je n'ai pas fourni les renseignements avec le plus de détails possible, et si le ministère ne m'a pas fourni tous les détails, j'ai toujours été prêt à fournir plus tard tous les détails supplémentaires, soit à remettre l'item à plus tard, comme je l'ai fait en ce qui concerne l'item précédent, lorsque je n'étais pas moi-même convaincu que les plus amples renseignements avaient été fournis. Un homme qui n'est au ministère que depuis quelques semaines ne peut pas être aussi familiarisé avec tous ces travaux qu'un ministre qui s'en est occupé en maintes occasions, cependant quelle que soit la longueur du temps passé par un ministre dans un ministère, il est impossible qu'il puisse se familiariser avec tous les détails sans être obligé de consulter les documents et les archives. Je ne crois pas qu'il y ait eu beaucoup de questions relatives à cet item auxquelles on n'ait pas complètement répondu, à l'exception de celle relative à la raison pour laquelle l'argent n'a pas été dépensé l'an dernier. Les fonctionnaires du ministère ont trop à faire pour exécuter tous les travaux confiés à leurs soins. Dans certains cas, on a expliqué qu'ils n'avaient pu se procurer le matériel nécessaire surtout en ce qui concerne les dragueurs, pour faire les travaux. Dans d'autres cas, la raison du retard est qu'en certaines saisons de l'année ils ne peuvent trouver personne qui soit disposé à entreprendre des travaux, et ne peuvent se procurer le bois de construction nécessaire. Je n'ai nul désir qu'un honorable membre de l'opposition laisse passer un item sans avoir reçu une réponse à toute question raisonnable qui pourrait m'être posée, car il est du devoir du ministère de fournir tous les renseignements. Si l'honorable député (M. Lennox) a quelque question à poser au sujet de cet item, autre que celle dont il a parlé, je serai heureux d'y répondre. Je crois qu'il est juste de dire que j'ai donné les renseignements les plus complets possible touchant la raison pour laquelle ce crédit est demandé, sur ce que l'on a l'intention de faire de cet argent et sur le but que l'on se propose d'atteindre en construisant cette jetée et en continuant le dragage à cet endroit.

M. SPROULE : Il y a de bonnes raisons de se plaindre, car je remarque, en consultant les estimations, que cet argent a été voté pour le budget de 1901-02 et qu'il n'a pas été dépensé, qu'il a été voté pour celui de 1902-03 et n'a pas été dépensé. Maintenant, nous sommes à voter de l'argent pour 1903-04 et jusqu'à présent il n'y a pas eu de dépense. Il semble y avoir là quelque chose qui cloche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis que je suis entré en fonctions, le conseil municipal de cet endroit a porté plainte, mais il semble que le ministère ne pouvait suffire à tous les travaux qu'il avait à faire. Ces travaux ont été entrepris sur le rapport de l'ingénieur disant qu'ils étaient d'une nécessité urgente, et je m'engage à les faire exécuter le plus tôt possible.

Sturgeon Falls—Quai, $4,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai a été donné à l'entreprise au prix de $2,800, et l'entrepreneur est Robert Grant, de Toronto.

M. SPROULE : Ce Grant est-il celui qui figure dans l'affaire Stratton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que ce Grant est un entrepreneur et un honnête homme.

M. BENNETT : La ville a-t-elle fourni l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le droit de passage a été acheté par la municipalité et transporté gratuitement à la Couronne.

M. BENNETT : Quel était la valeur du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore le prix qui a été payé par la municipalité.

M. BENNETT : Ce quai est-il sur la rivière ou sur le lac ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la rivière de l'Esturgeon et l'on y fait un commerce assez considérable.

M. LENNOX : Ce quai est-il d'une utilité purement locale ? Y a-t-il de la navigation sur la rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce doit être en grande partie pour la navigation locale. Les renseignements qui me sont fournis sont à l'effet que douze ou treize bateaux à vapeur se servent de ce quai. Le plus gros a un tirant d'eau de huit pieds, et la rivière à l'Esturgeon est navigable pour des navires de cette dimension sur un parcours de quatre milles jusqu'au lac Nipissing.

M. SPROULE : Quelle est l'occupation ordinaire de M. Grant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas personnellement M. Grant, mais peut-être que l'honorable député de Toronto (M. Clarke) le connaît. On m'informe que c'est un entrepreneur ayant beaucoup d'expérience.

M. SPROULE : Je croyais que c'était un avocat.

M. LENNOX : Tant mieux si c'en est un.

M. CLARKE : Il y a un M. Robert Grant qui est entrepreneur à Toronto. Il y avait autrefois un entrepreneur de ce nom qui entreprenait des travaux pour la ville. Je ne le connaissais pas beaucoup.

M. SPROULE : Lorsque nous voyons des peintres, des journalistes et des avocats se faire entrepreneurs du gouvernement, cela est de nature à éveiller des soupçons. Il leur arrive souvent de se faire entremetteurs moyennant un certain bénéfice. J'ai cru qu'il s'agissait peut-être ici d'un cas de ce genre. Y a-t-il eu plus d'une soumission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il y en a eu sept. Il y a beaucoup de concurrence pour ces entreprises peu considérables. M. Grant était le plus bas soumissionnaire. On m'informe que ce crédit terminera les travaux.

Thornbury—Réparations aux travaux du port, $1,500.

M. SPROULE : Est-ce que vous faites du dragage à cet endroit ? On m'informe qu'il est nécessaire d'en faire, mais s'il vous faut aussi réparer la jetée, il ne restera pas grand chose pour le dragage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère a fait draguer à cet endroit l'année dernière.

M. SPROULE : On me dit que d'autres travaux de dragage sont nécessaires à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le crois, et dans ce cas, je devrai demander un crédit additionnel à cette fin.

M. SPROULE : Ces travaux et ceux de Meaford devront coûter beaucoup plus cher que le montant qui leur est destiné dans le budget. L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il a l'intention de demander un crédit additionnel pour ces travaux dans les estimations supplémentaires ? Je sais que l'argent public peut être dépensé avec avantage à ces deux endroits, et la population verrait avec plaisir l'adoption d'un crédit plus élevé que celui-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le maire et le conseil municipal de Meaford ont adressé une requête contenant une foule de bonnes raisons à l'appui de leurs prétentions, et l'ingénieur en chef est actuellement en frais de faire un examen des lieux. Je me guiderai sur son rapport pour décider quels sont les travaux additionnels qui doivent être exécutés à cet endroit cette année.

Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est, $14,000.

M. KEMP : Comme le directeur général des Postes s'intéresse beaucoup à ces travaux, je demanderai à mon honorable ami de laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce

que l'honorable ministre (sir W. Mulock) soit à son siège.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux n'ont rien à faire avec les questions auxquelles les représentants de Toronto ont fait allusion récemment. J'ai reçu cette semaine une lettre de la part du conseil municipal dans laquelle on insiste sur l'urgence de ces travaux.

M. KEMP : Y aura-t-il un autre crédit destiné à Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'espère.

M. KEMP : Du moment qu'il sera convenu que nous pourrons discuter cette question quand ce dernier item sera soumis à la Chambre, je n'ai plus d'objection à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement, cette question peut être discutée sur n'importe quel item destiné à des entreprises publiques. Voici les renseignements que l'on me fournit relativement à ces travaux. Il s'agit de construire deux digues, pour protéger le rivage de l'île, qui coûteront $3,000; de reconstruire et remplir de pierre le brise-lames, ce qui coûtera $3,500 ; de réparer la superstructure des jetées du chenal de l'est, $4,000. Mon honorable ami doit remarquer qu'il s'agit de réparations de peu d'importance qui, si elles sont négligées, seront beaucoup plus dispendieuses à exécuter dans quelques mois.

M. KEMP : Ces travaux sont-ils exécutés à la journée ou à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous sont donnés à l'entreprise.

M. KEMP : Je remarque à la page V—273, du rapport de l'auditeur général de 1901-02, que l'un des contremaîtres de ces travaux est M. Frank T. Sullivan. M. Sullivan est-il le même que celui qui est mêlé à cette affaire Stratton-Gamey?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne possède aucun renseignement à ce sujet, mais je me ferai un plaisir de faire des recherches et d'en communiquer le résultat à l'honorable député.

M. KEMP : L'entrée se lit comme suit : "Frank J. Sullivan, contremaître, et neuf hommes, une demi-journée, pour lancer une grue flottante, la propriété du gouvernement, $15." Or, on me dit que c'est ce même individu qui était à l'emploi du gouvernement et qui a récemment donné sa démission.

Dragage à Trenton—Rivière Trent, $5,000.

M. COCHRANE : L'honorable ministre voudrait-il me dire où doit se faire ce dragage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un crédit que la Chambre est appelée à voter de nouveau et qui est destiné à faire enlever les petites roches et le gravier et à creuser un chenal. La raison du retard survenu dans l'exécution de ces travaux, provient du fait que nous avons été incapables de nous procurer un dragueur pour faire l'ouvrage.

M. COCHRANE : Comment se fait-il que l'exécution des travaux publics dans le pays soient ainsi retardée par suite du manque de dragueurs ? Il fut un temps dans l'histoire d'Ontario, qui n'est pas très éloigné, où il ne manquait pas de ces dragues. Est-ce que cela ne proviendrait-il pas plutôt du fait que le gouvernement ne veut pas confier ces travaux à certaines personnes? Je sais que l'on avait l'habitude de dire que des cordonniers obtenaient ces entreprises de dragage et en confiaient ensuite l'exécution à des sous-entrepreneurs, réalisant ainsi un joli bénéfice. Je n'ai jamais entendu dire que l'on manquait de dragues pour exécuter les travaux, cependant des milliers de dollars sont votés, mais non dépensés, sous prétexte que les dragues manquent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est possible qu'à certains endroits il y ait plusieurs dragues disponibles, mais, en fait, il est impossible de s'en procurer. Nous avons une drague qui est presque terminée et qui devra se mettre à l'œuvre au commencement de la saison pour compléter ces travaux.

Quai de Wendover, $1,000.

M. LENNOX : L'honorable ministre demande $1,000 cete année pour ce quai et l'année dernière la Chambre a voté un autre crédit de $3,000 pour la même fin. L'entreprise est-elle accordée, et de quelle manière l'ouvrage est-il exécuté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été faits à la journée sous la surveillance de l'un des ingénieurs du ministère.

M. LENNOX : Quel montant a-t-on dépensé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé $3,080 durant l'exercice courant.

M. LENNOX : Je vois à la page V-273 et 274 du rapport de l'audifeur général, que l'on a dépensé l'année dernière $6,502.22 pour le quai de Wendover. Est-ce là le premier argent qui a été dépensé à cet endroit, ou en avait-on dépensé auparavant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là le premier argent dépensé à cet endroit.

M. LENNOX : Où se trouve situé Wendover ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la rivière Ottawa.

M. LENNOX : L'honorable ministre connaît-il le chiffre de la population de cette

localité, et dans quel comté cet endroit se trouve ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai est destiné à faciliter l'expédition des produits et le trafic de la population de Wendover et des cultivateurs des environs. La gare de chemin de fer la plus rapprochée de cet endroit est située à neuf milles de distance.

M. BARKER : Je veux attirer l'attention de la Chambre sur cette question, car elle se rapporte à un sujet qui a donné lieu à beaucoup de discussion l'année dernière. A la dernière session, l'honorable ministre a obtenu un crédit de $3,000 et il en a dépensé le double. On nous avait promis que la chose ne se répèterait plus. La question fut discutée devant le comité des comptes publics, et l'auditeur général déclara qu'il avait attiré l'attention du gouvernement sur ce point et que la chose ne se répèterait plus. Je considère que le parlement a droit à plus de respect de la part des ministères. On demande un crédit pour un ouvrage quelconque, le montant est voté, et plus tard, négligeant de tenir compte du montant du crédit accordé par le parlement, le ministère dépense plus du double de ce montant, et, l'année suivante, on se fait voter l'argent nécessaire pour combler la différence. Je considère que ce n'est pas ainsi que l'on doit agir vis-à-vis du parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'a certainement pas remarqué que le premier crédit destiné à ces travaux a été voté dans le budget de 1901-2. Le parlement y a ajouté $3,000 dans le budget de 1902-1903. Ce montant a été dépensé, et on a besoin maintenant de $1,000 pour compléter les travaux. Je ne vois rien d'irrégulier dans cette dépense. J'ignore quelle estimation du coût des travaux a été fournie en premier lieu par le ministre, mais il est certain que la différence avec le chiffre réel ne peut avoir été bien considérable, car l'ingénieur nous dit dans son rapport que ces $1,000 suffiront à compléter les travaux.

M. BARKER : L'honorable ministre peut trouver que la différence n'est pas très grande, quand le montant dépensé est de $100 pour 100 plus élevé que le montant autorisé, mais, pour ma part, je la trouve plus que suffisante. $3,000 est tout ce qu'il était autorisé à dépenser à Wendover. Il en a dépensé $6,500, et voici qu'il demande un montant additionnel de $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami est dans l'erreur au sujet de ce crédit. Il doit vouloir parler du montant voté dans le budget de 1901-2.

M. BARKER : Je prends les estimations de l'honorable ministre telles qu'elles se lisent. Il demande $1,000 pour cette année. Maintenant, il dit dans l'autre colonne que le montant voté l'année dernière était de $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BARKER : Ce montant devait être dépensé l'année dernière. Cependant, d'après le rapport de l'auditeur général, il a dépensé $6,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a commis une légère erreur. L'exercice fiscal expirait le 30 juin dernier.

M. BARKER : Je sais cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'auditeur général mentionne les montants dépensés en 1901-02. Les $3,000 ont été votés pour 1902-03. Je n'ai rien ici qui puisse m'indiquer à quoi était destiné le crédit voté en 1901-02.

M. BARKER : Le rapport de l'auditeur général contient les dépenses encourues durant l'exercice expirant le 30 juin 1902.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit là du crédit voté pour 1901-02. Il n'y est pas du tout question de ces $3,000.

M. COCHRANE : Pour l'année 1902-03 nous avons un montant de $3,000. Si la prétention de l'honorable ministre est exacte, cette entreprise va coûter passablement cher. Où se trouve situé le village de Wendover, et pourquoi veut-on dépenser un montant aussi élevé pour un quai qui ne sera utilisé que pour le trafic local. Je ne connais pas de territoire situé le long de la rivière Ottawa, dont l'importance puisse justifier une aussi forte dépense chaque année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1901-02, le parlement a dû voter au moins $7,000 pour commencer les travaux. Durant la session de 1902-03 il a voté $3,000 de plus, formant un total de $10,000.

M. COCHRANE : Tout cet argent a-t-il été dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et je demande $1,000 de plus pour compléter les travaux.

M. COCHRANE : Ces $3,000 ont-ils été dépensés pour des travaux exécutés à la journée ou à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée.

M. COCHRANE : Combien y avait-il de contremaîtres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un seul. Tous ces travaux étaient sous la surveillance de l'ingénieur dirigeant.

M. LENNOX : Comme je viens de le faire remarquer, le rapport de l'auditeur général indique qu'en 1901-02 on a dépensé $6,500.

L'honorable ministre prétend que cela ne comprend pas les $3,000 votés l'année dernière ; mais je constate que les estimations de 1901-02 ne contiennent aucun crédit destiné à Wendover. A moins que ce crédit se trouve dans les estimations supplémentaires, je suis porté à croire qu'il n'y a pas eu d'argent de voté à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le parlement doit avoir voté un crédit de pas moins de $6,500, autrement le ministère n'aurait pu dépenser l'argent en 1901-02, et l'auditeur général aurait refusé d'approuver la chose.

M. BARKER : Nous avons constaté l'année dernière que dans plusieurs cas on a dépensé beaucoup plus que le montant voté, et cela sans l'autorisation du parlement.

M. LENNOX : L'honorable député vient de répondre lui-même à sa question. En effet, si ce montant de $6,500 ne se trouve pas dans le budget principal, il doit se trouver dans les estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il devait y avoir eu un montant de voté, autrement le département n'aurait pu dépenser l'argent et l'auditeur général aurait refusé d'accepter les comptes.

M. LENNOX : Puisque, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Hamilton, il est arrivé dans maintes circonstances que les dépenses ont excédé les montants votés, il faut que nous sachions si cette dépense s'est faite avec l'autorisation du parlement.

M. BARKER : J'ai ici le budget principal et le budget supplémentaire pour 1901-02, et le nom de Wendover se trouve ni dans l'un ni dans l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami veut bien consulter le bill des subsides, à la page 41, il y trouvera un crédit de $6,500.

M. BARKER : Est-ce que cela se trouve dans le budget?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le statut à la page 41. J'ai donc raison de prétendre que l'auditeur général n'approuvera jamais une dépense de $6,500, à moins que l'argent n'ait été obtenu en suivant la procédure ordinaire.

M. BARKER: L'honorable ministre ignore peut-être ce qui s'est fait dans certains ministères. Je me contenterai de lui citer un cas qui est venu l'année dernière à la connaissance du comité des comptes publics, et dans lequel il a été prouvé que l'on avait dépensé le double d'un montant de $8,000 voté par le parlement pour un certain ouvrage, et l'auditeur général a déclaré qu'il verrait à ce que la chose ne se répète plus. Nous sommes justifiables de nous assurer que cette pratique n'est pas encore en vigueur.

M. BLAIN : Je remarque que ce crédit est divisé en trois parties—brise-glaces, magasin et salle d'attente. Combien coûtera le brise-glaces? Quel sont les dimensions de cette salle d'attente, et combien coûtera sa construction?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le brise-glaces est destiné à protéger le quai. La salle d'attente n'est qu'une partie du magasin disposée pour recevoir ceux qui sont obligés d'attendre les steamers.

M. LENNOX : Je tiendrais à connaître l'opinion de l'honorable ministre sur le système suivi dans des cas de cette nature. Laissant de côté, pour le moment, cette question de l'opportunité qu'il y a de construire des quais dans les différentes parties du pays, pour satisfaire à des besoins locaux, et sur laquelle j'ai souvent attiré l'attention de la Chambre,—je voudrais savoir si c'est la politique du gouvernement de construire non seulement des quais, mais des magasins et même des salles d'attente, dans tous les petits villages et à l'embouchure de toutes les petites rivières du pays. L'honorable ministre nous a dit, je crois, que cet endroit est situé à neuf milles de la gare de chemin de fer la plus rapprochée. C'est probablement pour cette raison que les gens de l'endroit ont besoin d'un quai complété d'un magasin et d'une salle d'attente. Mais il faudrait savoir si le fait que de pareilles améliorations sont très utiles aux habitants d'une localité est un motif suffisant pour engager le gouvernement à les fournir aux intéressés aux dépens du public en général. Si telle est la politique du gouvernement, je proteste contre cette manière de dépenser les deniers publics. Ces dépenses peuvent être très légitimes de la part d'une autre autorité, mais elles ne sont pas justifiables de la part du gouvernement canadien.

M. SPROULE : Il me semble que l'on n'a pas l'habitude de construire des magasins sur ces quais. L'honorable ministre voudrait-il nous faire connaître les raisons qui l'engagent à se départir de cettte règle dans le cas actuel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que sur la plupart des quais, le gouvernement construit des magasins ou des abris quelconques pour les marchandises. Quant à la salle d'attente, c'est tout simplement une partie du magasin qui a été utilisée à cet effet.

M. SPROULE : Je croyais que ces magasins étaient ordinairement construits aux frais de la muncipalité. Ainsi, à Thornbury, sur la baie Georgienne, quand le gouvernement a construit un quai à cet endroit, c'est la municipalité qui s'est chargée de la construction du magasin. On peut dire la même chose de Meaford.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'existe aucune règle établie à

ce sujet. Dans un grand nombre de cas, des particuliers possèdent des entrepôts le long des quais, mais quand il s'agit de villages n'ayant pas plus d'importance que celui-ci, le gouvernement construit en même temps que le quai un modeste bâtiment.

M. SPROULE : Il devrait exister à ce sujet une règle uniforme pour tous les endroits. Autrement vous faites trop dans un endroit et pas assez dans un autre.

M. COCHRANE : Existe-t-il un village là où ce quai est situé ? Y a-t-il un bureau de poste à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a un petit village. Je ne connais pas le chiffre de la population. Le quai est construit à une certaine distance du village.

M. INGRAM : Quand on a commencé à demander de l'argent pour cette entreprise, quel prix était-elle supposé devoir coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme j'ignore quel était le montant du premier crédit demandé, je ne puis répondre à cette question. Cette estimation a du être fournie, il y a trois ans passés, lorsque la Chambre a voté le premier montant.

M. INGRAM : Malgré toutes mes recherches, je n'ai pu découvrir la moindre trace de ce renseignement.

M. COCHRANE : Franchement, je ne vois pas sur quoi le gouvernement peut se baser pour justifier la construction d'un quai, d'un magasin et d'une salle d'attente à un endroit où la population est si peu nombreuse, si nous devons en croire le rapport du directeur général des Postes, qu'il ne s'y trouve pas même un bureau de poste. Il doit y avoir quelque chose de louche sous cette affaire. Je suis bien convaincu de la chose. Le ministre des Travaux publics éprouve lui-même, j'en suis sûr, certains scrupules de conscience à faire cette dépense.

M. KEMP : Qui a soin de ce magasin et de cette salle d'attente ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère de la Marine et des Pêcheries nomme toujours un gardien pour prendre soin de ces quais publics.

M. KEMP : A qui appartient le quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au gouvernement.

M. KEMP : Comme le ministre de la Marine et des Pêcheries est absent, il nous est assez difficile de connaître le nom de ce gardien.

M. LENNOX : Le ministre des Travaux public a l'habitude de nous dire bien honnêtement ce qu'il entend faire à l'avenir relativement à ces questions. Plus d'une fois, au cours de la discussion de ces crédits, il a laissé entendre que des améliorations importantes seraient apportées dans l'administration future des affaires de son département. J'avais l'espérance qu'il finirait par nous dire que le gouvernement avait résolu d'abandonner ce système d'améliorations locales aux dépens du trésor fédéral, et que, dans tous les cas, il n'entreprendrait plus de construire des salles d'attente sur les quais, comme cela s'est fait dans le cas actuel. Si nous pouvions obtenir cette assurance de l'honorable ministre, ce serait déjà un grand pas de fait. Maintenant, en supposant que l'on aurait proposé de construire ce petit magasin aux frais des contribuables du township dans lequel il est situé, pour répondre aux besoin de la population établie dans un rayon de sept, huit ou neuf milles de ce quai, pourrait-on prétendre que ce serait faire là un usage légitime de l'argent du township ou de l'argent du pays ? Je ne le crois pas, et, par conséquent, il est encore bien plus difficile de vouloir prétendre que c'est le gouvernement fédéral qui doit encourir cette dépense. On devrait prendre la résolution formelle de cesser ce gaspillage des deniers publics.

L'honorable député de Grey a qualifié la chose d'injustice ; je dis que c'est plus qu'une injustice, et cet argent n'est pas dépensé honnêtement, s'il est dépensé pour la construction d'un magasin sur ce quai de Wendover. Je dis que lorsqu'une entreprise revêt un caractère tellement local, que la municipalité où elle doit se faire ne se croit pas justifiable d'en encourir la construction, il est bien évident que le gouvernement fédéral n'est guère plus justifiable de le faire aux dépens du trésor public.

M. KEMP : Cette affaire est toute une surprise pour moi. Je savais que le gouvernement était en frais de construire un grand nombre de nouveaux quais devant différentes villes et petits villages du pays ; mais, c'est la première fois que j'entends parler que le gouvernement actuel, ou toute administration antérieure, se soit mis en frais de construire des magasins et des salles d'attente pour le plus grand avantage d'un groupe de personnes. D'après les renseignements que nous possédons, il y a eu un magasin et une salle d'attente de construits, mais il nous est impossible de découvrir le nom du gardien de cet édifice. Or, une propriété de cette nature perdra bientôt toute valeur, s'il n'y a pas quelqu'un pour en prendre soin. Il me semble que l'on devrait nous fournir des renseignements plus complets à ce sujet. Je ne crois pas que mon honorable ami puisse invoquer quelque précédent pour justifier sa conduite. Pour ma part, je ne sache pas que le gouvernement actuel ou toute autre administration ait jamais dépensé un seul dollar de l'argent public pour la construction de magasins et de salles d'attente de cette nature.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il existe des douzaines et des dou-

zaines de précédents, depuis la Confédération, pour justifier cette dépense.

Il est d'usage de construire des magasins sur ces quais pour permettre aux gens d'y placer leurs produits.

M. KEMP : Qui est généralement responsable de la garde de ces magasins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je l'ai expliqué, une fois qu'un quai a été construit par le ministère des Travaux publics, il est confié aux soins du ministère de la Marine et des Pêcheries, qui y place un gardien. Mais cela n'a rien à faire avec la question. Si mon honorable ami désire connaître le nom de ce gardien, il pourra se procurer ce renseignement quand le comité sera appelé à discuter les crédits du ministère de la Marine.

M. McCORMICK : L'honorable ministre voudrait-il nous dire à la demande de qui cette entreprise est faite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette entreprise a été autorisée par le parlement, il y a trois ans passés, et tous les renseignements ont du être fournis à cette époque. L'année dernière, la Chambre a voté un autre montant de $3,000 pour la même fin, et aujourd'hui, sur l'avis de l'ingénieur, je demande encore $1,000 pour compléter les travaux. S'il s'agissait d'une nouvelle entreprise, je comprends que l'on pourrait exiger de moi une foule de détails, que je ne me crois pas tenu de fournir dans le cas actuel. L'entreprise a été approuvée par le parlement, et l'argent a été dépensé, moins un faible montant.

M. CLARKE : Est-ce que la construction de ce quai a d'abord été recommandée par l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une chose certaine, c'est que le parlement n'a pas du laisser adopter ce crédit, il y a trois ans passés, sans s'être procuré ce renseignement.

M. INGRAM : Toutes les questions qui furent posées à ce sujet quand ce crédit fut soumis à la Chambre, restèrent sans réponse. Il en a toujours été de même depuis. Dès qu'il est fait allusion aux choses du passé, nous ne pouvons obtenir aucun renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré, dans des circonstances antérieures, que le devoir du gouvernement était de faire connaître au parlement le coût approximatif de toute entreprise pour laquelle il lui demande de voter de l'argent. Je ne suis pas plus responsable de cet état de choses que l'honorable député, et j'oserais dire que je le suis peut-être moins. J'admets que les fonctionnaires du ministère devraient fournir au ministre une estimation approximative du coût des travaux, afin de lui permettre de communiquer à son tour ce renseignement à la Chambre avant que l'ouvrage soit commencé. Le fait que cette estimation pourrait être trop élevée ou trop basse, n'est pas une raison pour en priver le parlement. Si on a oublié de faire la chose dans le cas actuel, je crois que nous en sommes tous responsables.

M. INGRAM : Je crois devoir faire remarquer que nous n'avons aucun document pour nous dire ce que l'entreprise a coûté, ni aucun autre renseignement à ce sujet. L'honorable ministre est lui-même incapable de nous fournir le renseignement dont nous avons besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour la première fois, probablement, l'honorable député a obtenu le renseignement dont il a besoin. Je lui ai dit tout ce qui en était quant au coût de l'entreprise.

M. INGRAM : Le coût estimatif de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, le coût réel, ce qui a été dépensé jusqu'à présent et ce qu'il en coûtera pour compléter les travaux. Mon honorable ami n'a pas suivi la discussion bien attentivement.

M. INGRAM : L'honorable ministre oublie que lorsque cet item fut soumis pour la première fois, il n'y avait rien qui fût de nature à indiquer le montant de l'estimation faite en premier lieu. C'est là le renseignement que nous demandons à l'honorable ministre de nous fournir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y en avait pas.

M. INGRAM : Il n'y a pas eu d'estimation de faite du coût probable de ces travaux ? C'est là une bien mauvaise note pour le ministère.

M. CLARKE : N'y a-t-il pas un rapport d'ingénieur ou de quelque officier du ministère recommandant cette entreprise et en faisant ressortir la nécessité dans l'intérêt public ? L'honorable ministre pourrait peut-être nous fournir ce renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1901, M. Michaud, un des ingénieurs, fit un rapport dans lequel il indiquait le coût approximatif de cet ouvrage comme devant être de $7,000.

M. CLARKE : Il semblerait que ce renseignement n'a pas été fourni au comité en premier lieu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, apparemment.

M. CLARKE : Sur quoi s'est-on basé pour recommander l'entreprise ? Etait-elle demandée avec instance par le public de l'endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir de consulter le dossier de cette affaire, depuis trois ans,

afin de constater quelles sont les demandes qui ont été faites à ce sujet, et s'il existe quelques pétitions de la part des gens de l'endroit, ou autres documents pouvant se rapporter à l'entreprise. Avec la permission du comité, nous pourrions peut-être reprendre l'étude du crédit de $4,000 destiné à l'amélioration du cours de la rivière Petawawa, en amont de Pembroke. On me dit maintenant que l'entreprise coûtera environ $1,000. L'ouvrage est terminé et le prix doit en être payé, aux termes du contrat, une fois les travaux terminés. Il s'est élevé une contestation entre l'entrepreneur des travaux, M. W. P. Poupore et le ministère, sur la manière dont ces travaux doivent être complétés et c'est pour cette raison que le prix n'en a pas encore été payé. Le député de Grey-est (M. Sproule) me demande pourquoi nous sommes appelés à voter ce crédit de nouveau. La difficulté survenu entre l'entrepreneur et le ministère est la cause de ce retard.

M. SPROULE : En êtes-vous arrivé à un règlement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas encore.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre voudrait-il me dire si les travaux de dragage que l'on doit exécuter dans le Saint-Laurent, près de l'île Wolf, et à d'autres endroits, se feront à la journée ou bien si l'on demandera des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été faits à l'entreprise, la drague était la propriété de M. McDonald.

M. REID (Grenville) : Quel était le prix?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $8 de l'heure.

M. REID (Grenville) : Cela comprend-il les remorqueurs et les chalands?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. REID (Grenville) : Est-ce là un prix équitable?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le suppose. Il y a plusieurs années que nous payons $8 de l'heure, mais je ne sais pas si nous pourrons toujours faire faire l'ouvrage à ce prix. Les ouvriers exigent des salaires plus élevés, et le coût de toutes les choses a augmenté. C'est le prix qui a été payé depuis plusieurs années pour une drague d'une capacité minimum de 600 verges cubes.

M. CLARKE : Je suppose que vous avez un préposé à ces travaux, un surveillant qui est chargé de faire observer la loi relative au juste salaire.

M. REID (Grenville) : C'est le prix pour une drague de petites dimensions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'ingénieur montre que la capacité de la drague est de 600 verges par jour.

M. REID (Grenville) : Quel prix payez-vous pour une drague de plus grandes dimensions?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $10 à $12 par heure, et quelquefois jusqu'à $15.

M. REID (Grenville) : Est-ce le plus haut prix que le ministère a payé pour une drague?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Autant que le sous-ministre s'en rappelle, $15 est le plus haut prix.

M. REID (Grenville) : Pour une drague de grandes dimensions?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. REID (Grenville) : Et cela comprend les remorqueurs, les chalands, enfin tout?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, cela comprend tout.

M. BLAIN : Combien a-t-on payé pour les travaux de creusage à la passe de la Petewawa?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $7,000.

M. BLAIN : A-t-on déboursé d'autre argent à part le prix de l'entreprise

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons encore rien payé.

M. SPROULE : Ce crédit terminera-t-il les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entrepreneur et le ministère ne s'accordent pas au sujet de ces travaux. L'entrepreneur prétend y avoir dépensé beaucoup plus d'argent qu'il devra en recevoir.

M. SPROULE : Comment a-t-il fait cela?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a miné et dragué.

M. BLAIN : Y avait-il une convention signée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE: Ces travaux sont-ils terminés maintenant? je ne le crois pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La question en dispute entre l'entrepreneur et le ministère est justement celle de savoir si les travaux sont terminés ou non.

L'honorable M. TARTE : Les travaux ne sont pas terminés. Je les ai visités l'année

dernière. Il est inutile de dire qu'ils sont terminés; ils ne le sont pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable M. Tarte eût été présent il aurait entendu que c'est justement ce que j'ai dit.

L'honorable M. TARTE : Je voudrais savoir si les travaux sont terminés ou non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes ingénieurs disent qu'ils ne le sont pas.

L'honorable M. TARTE : Il n'y a pas deux interprétations possibles de ce contrat. Les travaux ne sont pas terminés. L'entrepreneur s'était engagé envers l'ancien gouvernement à faire les travaux pour une certaine somme. Il a travaillé très lentement. J'ai visité les travaux l'année dernière, et je répète qu'ils ne sont pas terminés. Mais, je dois dire immédiatement qu'ils ne peuvent l'être pour la somme qui a été convenue. Cela ne fait pas de doute. L'ouvrage vaut, je crois, deux fois autant que le prix fixé au contrat. Tels sont les faits de la cause. Les travaux ne sont pas terminés, une partie seulement l'est.

M. REID (Grenville) : Le ministre voudra-t-il nous dire quels sont les frais d'opération d'une drague du gouvernement par jour ? Quel est le coût quotidien par exemple d'une grande drague comme la "J.-I.-Tarte" ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là une question importante qui n'a pas de rapport avec le crédit que nous discutons en ce moment, et lorsque le comité sera rendu au crédit demandé pour le dragage, j'apporterai les chiffres et donnerai tous les renseignements voulus. Mais, cela peut coûter environ $200 par jour.

M. REID (Grenville) : Je suppose que dans ce chiffre toutes les dépenses sont comprises ? Remorqueurs, chalands, drague, charbon et salaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il y ait de chalands avec cette drague.

M. REID (Grenville) : Il vout faut des chalands pour transporter au loin ce que vous draguez.

L'honorable M. TARTE : Non.

M. REID (Grenville) : Mais vous avez de grandes dragues qui nécessitent l'usage de chalands ; ce prix comprend-il les chalands, les remorqueurs, enfin toutes les dépenses ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les petites dragues ne coûtent pas aussi cher.

M. REID (Grenville) : Mais, que coûte à peu près par jour une de vos plus grandes dragues à cuiller qui demandent l'usage de remorqueurs et chalands ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'aimerais pas me fier à ma mémoire.

M. REID (Grenville) : L'ingénieur doit savoir à peu près ce que cela coûte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $100 à $125 par jour.

M. REID (Grenville) : Et cela comprend tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BLAIN : Pour revenir au dragage à Pembroke, l'honorable ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), a répandu un peu de lumière sur la question lorsqu'il a dit que les travaux coûteront deux fois le prix stipulé au contrat. L'honorable ministre voudra-t-il dire au comité si le gouvernement a l'intention de continuer et de compléter les travaux, s'il réussit à régler le différend avec l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ja n'aimerais pas à me lier par aucune déclaration, parce que cette question ne m'a été soumise qu'il y a quelques jours. L'entreprise avait été donnée par le gouvernement précédent à M. Poupore, il y avait des plans et devis que l'ingénieur prétend n'avoir pas été suivis. L'achèvement des travaux suivant les plans coûtera certainement beaucoup plus d'argent que le chiffre fixé. L'entrepreneur a déjà présenté des comptes au ministère pour la somme de $14,000. S'il faut creuser suffisamment pour permettre aux bateaux de naviguer à eau basse, je crois qu'il vaudrait mieux régler avec M. Poupore que de continuer à dépenser de l'argent sur ces travaux. Un des ingénieurs du ministère a récemment fait rapport qu'il y avait huit pieds d'eau à la barre.

L'honorable M. TARTE : Quel ingénieur a fait ce rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Fraser.

L'honorable M. TARTE : Quand a-t-il examiné les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux ou trois semaines.

M. SPROULE : Le ministre ne nous a pas encore dit quelle était la nature des travaux que l'on faisait là. Veut-on avoir une certaine profondeur d'eau, ou l'entreprise était-elle simplement pour enlever tant de verges cubes de terre ou faire disparaître le barrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'ancien gouvernement qui a fait les arrangements avec M. Poupore pour ces travaux.

M. SPROULE : Quel était cet arrangement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entrepreneur s'engageait à enlever le barrage pour $7,000. Depuis, il s'est élevé entre M. Poupore et le ministère une dispute sur la question de savoir si les travaux étaient faits suivant les conditions.

M. SPROULE : Quelles étaient les conditions ? L'enlèvement d'un barrage peut coûter $100,000 ou il peut se faire aussi pour $5,000. Il est à présumer que le contrat a été fait d'une façon intelligente.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur a fait les plans, et l'entrepreneur s'est engagé à faire les travaux pour $7,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député (M. Sproule) peut demander les papiers, et il aura tous les renseignements. L'arrangement était que le gouvernement devait payer une certaine somme pour faire certains travaux qui devaient donner un certain nombre de pieds d'eau. Le fond de l'affaire est que l'entrepreneur a demandé un prix beaucoup trop bas, et que les travaux traînent depuis huit à dix ans. C'est là toute l'affaire en deux mots. Il a demandé un prix deux fois trop bas, et ils ne peut pas terminer les travaux à ce prix. Il y a environ huit pieds d'eau maintenant, et quelques-uns considèrent que c'est assez. Mais cela n'empêche pas que l'engagement n'a pas été rempli. Il faudrait $15,000 au lieu de $7,000. La question est venue devant moi et je n'ai pu rien faire autre chose que de dire à l'entrepreneur qu'il devait remplir son engagement, et que lorsque les travaux seraient terminés, je le paierais. Les travaux n'étaient pas terminés quand je suis sortie du ministère, et je ne l'ai pas payé.

M. SPROULE : Ce sont là des renseignements, mais le ministère devait avoir une estimation de son ingénieur avant d'accorder l'entreprise, et il n'a pas dû entreprendre de faire faire les travaux pour la moitié du coût réel. Il y avait quelque chose qui n'allait pas, soit du côté du ministère, soit du côté de l'ingénieur, car ils n'auraient pas aujourd'hui ces difficultés.

L'honorable M. TARTE : L'entrepreneur prétend que lorsqu'il a fait sa soumission, le ministère ne lui a pas donné toutes les informations qu'il aurait dû lui donner. Il croit qu'il y a eu erreur quelque part, mais dans tous les cas, il a agi de bonne foi.

M. SPROULE : L'honorable député (l'honorable M. Tarte) dit que si je veux avoir des renseignements, je puis demander les papiers. C'est le devoir du ministère qui nous demande de voter un crédit, de fournir tous les renseignements nécessaires afin que nous puissions juger s'il est sage ou non de dépenser cet argent, et nous ne sommes pas obligés d'aller demander ces renseignements dans les ministères. Ce crédit devrait rester en suspens tant que l'on ne nous donnera pas ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quels renseignements l'honorable député veut-il avoir ?

M. SPROULE : Je veux savoir quelle espèce de contrat a été fait avec M. Poupore. Je n'ai pas encore pu savoir cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je croyais pourtant avoir donné toutes les informations mais il vaut peut-être mieux rayer ce crédit. C'est un compte en dispute entre le ministère et M. Poupore. La dispute a commencé lorsque l'ex-gouvernement était au pouvoir, et lorsque la question m'a été soumise, il y a quelque temps, j'ai cru qu'il serait mieux d'en venir à une entente. M. Poupore prétend qu'il a fait l'ouvrage tel qu'il a compris qu'il devait le faire, mais l'ingénieur pense différemment, et l'ex-ministre dit que lorsqu'il a examiné le rapport de l'ingénieur, il n'a pas voulu payer M. Poupore. Dans ces circonstances, je propose donc de rayer ce crédit, et j'apporterai tous les papiers se rapportant à cette affaire, et si la Chambre est satisfaite nous pourrons remettre un autre crédit dans le budget. S'il y a assez d'eau pour les bteaux qui naviguent dans la rivière, nous pourrions peut-être payer à M. Poupore ce que les ingénieurs croiront qu'il est juste de payer pour les travaux qu'il a faits. Je ne suppose pas qu'aucun député de cette Chambre, exige que l'entrepreneur travaille pour rien. Je crois que ce serait la meilleure manière de régler cette affaire. Je propose que le crédit soit rayé, et j'en demanderai un autre dans les estimations supplémentaires pour régler cette affaire, et je donnerai alors tous les détails nécessaires au comité.

L'honorable M. TARTE : Je ne vois pas pourquoi ce crédit serait rayé, parce que l'on doit certainement aujourd'hui à l'entrepreneur plus d'argent pour les travaux qu'il a faits que la somme demandée par ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis du même avis que mon honorable ami, mais je crois que c'est la meilleure manière de régler cette affaire. C'est une ancienne réclamation, les travaux ont été faits, mais les ingénieurs ne croient pas qu'ils l'ont été suivant les plans.

La motion est adoptée, et le crédit est rayé.

Manitoba, havres, rivières et ponts, réparations générales et améliorations, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un crédit général, pour réparations imprévues.

M. SPROULE : Un député qui aurait désiré être ici lorsque ces crédits du Manitoba seront votés, est absent, et si ce n'était pas trop déranger l'ordre des affaires, je proposerais que l'honorable ministre passe à d'au-

tres crédits et laisse celui-ci de côté, afin que nous puissions le discuter plus tard.

M. McCREARY : Laissons ce crédit en suspens, et passons aux autres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que la proposition de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est la meilleure. C'est un crédit de peu d'importance, et nous voterons tous les autres excepté un, sur lequel on pourra discuter n'importe quel autre.

Havre du Gull, baie Saint-George, prolongement du quai, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit qui à déjà été voté l'an dernier pour prolonger le quai de 50 pieds.

M. SPROULE : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils sont faits à la journée.

Hnausa, prolongement du quai, $1,500.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est requise pour compléter les travaux.

M. SPROULE : Sont-ils aussi faits à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui : c'est un grand quai. Il a d'abord été construit à l'entreprise, mais nous faisons ces réparations à la journée.

Lac Dauphin, pour abaisser le niveau du lac, $5,000.

M. REID (Grenville) : Est-ce du dragage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Nous n'avons pas encore dragué à cet endroit. Le gouvernement a l'intention de construire ou d'acheter une petite drague pour faire les creusages nécessaires.

M. SPROULE : Quelle étendue de terrain pensez-vous découvrir, en abaissant les eaux du lac ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'ingénieur n'indique pas l'étendue. Le coût des travaux est évalué à $9,000. Nous n'avons pu encore nous procurer une drague, et l'ingénieur en fait construire une petite.

M. McCREARY : L'eau inonde le terrain sur une distance de six ou sept milles des rives du lac, ce qui a obligé plusieurs colons, il y a trois ans, d'abandonner leurs terres.

M. SPROULE : Je cru comprendre que si le lac était creusé, on mettrait à sec de grandes étendues de terrain qui sont maintenant sans utilité, et qu'on les rendrait propres à l'agriculture. Je n'ai aucun doute que ce crédit ne soit nécessaire et qu'il soit désirable de faire ces travaux, mais le gouvernement devrait prendre quelque moyen de les faire. Nous ne voulons pas voter cet argent, d'année en année, pendant un quart de siècle et ne pas voir les travaux se faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur dit qu'il doit les faire cet été.

Lac Manitoba, pour créer une nouvelle décharge par la rivière Fairford, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent sera employé à faire enlever les cailloux du fond de la rivière afin de régulariser l'écoulement du lac Manitoba.

M. SPROULE : Avez-vous fait quelques travaux l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous avons été empêchés d'en faire, par les hautes eaux de l'été de 1902, et le manque de dragues. L'ingénieur fait rapport qu'avec $3,000 nous pourrions construire une drague.

Décharge du Lac Francis, Manitoba, construction de quais et creusages, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné les ordres pour faire ces travaux et assurer une décharge permanente au lac Francis sur le côte est du lac Manitoba. Nous espérons finir ces travaux d'ici au 30 juin.

M. BARKER : L'ingénieur a-t-il déclaré que cette somme serait suffisante pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Miall, ingénieur du département, déclare dans un rapport que $8,500 compléteront les travaux.

M. BARKER : Tout complétés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que comporte le rapport de l'ingénieur. Dans des travaux aussi étendus, le ministre est obligé de s'en rapporter à son ingénieur. C'est le seul renseignement sur lequel, dans la plupart des cas, le ministre et le parlement peuvent se baser.

M. BARKER : Il n'y a aucun doute que le ministre doit être guidé par ses ingénieurs et personne ne critiquera s'il y a une petite différence entre l'estimation de l'ingénieur et le coût des travaux une fois complétés. Mais nous avons souvent constaté que le ministère entreprend de grands travaux sans avoir la moindre idée de ce qu'ils vont coûter. On dépense sur des travaux des milliers de dollars de plus que la première estimation, et si le parlement savait au commencement à quelle dépense il s'expose, il n'autoriserait jamais les travaux. Le ministre devrait toujours être en mesure de montrer un rapport écrit de son ingénieur établissant ce qu'un ouvrage devra coûter du commencement à la fin. Que ce rapport

soit absolument exact ou non, c'est une autre question, mais le ministre devrait toujours avoir un rapport écrit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIS : Je suis absolument du même avis que mon honorable ami, et ma politique est de toujours soumettre ces rapports avant de commencer les travaux

Selkirk, Man.—Prolongement de quai, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour compléter un prolongement de 300 pieds au quai de Selkirk. Ces travaux ont été commencés en 1902-1903 et coûteront en tout $6,000.

Quai au Lac Winnipeg, à Gimli—Pour terminer les réparations, $1,250.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour compléter les travaux. Le coût total en sera de $4,946, et ils sont faits la journée.

Dragage à l'embouchure de le rivière White-Mud, $3,500.

M. SPROULE : Avez-vous une drague à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et elle travaille présentement.

M. SPROULE : Quel sera le coût total des travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à présent, nous avons dépensé $29,578 et l'ingénieur fait rapport que ces $3,500 sont nécessaires pour continuer ces travaux, cette année.

M. HUGHES (Victoria) : Où est cette rivière White-Mud ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Macdonald.

M. HUGHES (Victoria) : Est-elle navigable, et combien de vaisseaux touchent à ce quai ?

M. McCREARY : Plusieurs vaisseaux naviguant sur le lac Manitoba, et ils ont beaucoup de difficulté à se mettre à l'abri. En creusant cette rivière, cela permettra aux vaisseaux de trouver un havre à quelque trois milles du lac. Le Northern-Pacific a placé un bateau au pied du lac, quand le chemin a été terminé, mais bateau et quai ont été entièrement emportés par une tempête.

Territoires du Nord-Ouest, havres, rivières et ponts, y compris les approches, réfections et réparations, $5,000.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre devrait demander plus d'argent que cela pour les territoires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est simplement pour les réparations imprévues, etc. Il y aura d'autres crédits pour d'autres travaux.

M. HUGHES (Victoria) : Ce crédit-ci n'a pas de rapport avec les crédits des territoires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est un crédit général.

M. HUGHES (Victoria) : Bien qu'il n'y ait pas de rapport direct avec le crédit, je voudrais cependant en prendre occasion pour appeler l'attention de la Chambre sur une nouvelle publiée dans le "Star" de Montréal de ce soir, à l'effet qu'un très grand nombre de colons de M. Barr vont souffrir beaucoup pendant leur voyage pour se rendre de Saskatoon à leur établissement. Je puis dire que, pour parler exactement, le chemin qu'ils vont suivre est meilleur que la plupart des rues d'Ottawa, meilleur que la grande partie des routes en Angleterre. Ces colons n'ont aucune souffrance à craindre à cause des chemins qu'ils vont avoir à parcourir pour se rendre à leur colonie.

Il est très malheureux que des nouvelles aussi erronées que celles-là soient publiées dans la presse. Les colons qui sont venus s'établir dans Ontario dans les premières années de la colonie, ont enduré plus de souffrances à faire deux milles de chemin que les colons de M. Barr n'en endureront dans tout leur voyage.

Colombie Anglaise, Lac Henderson et Kennedy, nettoyage de décharges, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent servira à terminer l'enlèvement des cailloux et autres obstructions dans les décharges de ces lacs.

M. CLARKE : De quelle manière vont se faire ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la journée.

Rivière Colombie en amont de Revelstoke—Enlèvement des obstructions à la navigation, $6,000.

M. CLARKE: Où sont situés ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent servira à continuer l'enlèvement de pointes de rochers dangereuses, de récifs et de cailloux dans le lit de la rivière sur une distance de 50 milles entre Revelstoke et les rapides de la Mort.

M. CLARKE : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont faits sous la surveillance de l'ingénieur résident à la Colombie Anglaise.

M. CLARKE : Qui est-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Keefer.

M. CLARKE : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur une correspondance échangée dans le "News Advertiser" à la date du 30 novembre 1902, au sujet de la manière

dont on a traité M. D. Sinclair, qui avait charge dans la Colombie Anglaise de quelques-uns des travaux du ministère des Travaux publics.

M. GALLIHER : L'honorable député M. Clarke me permettra-t-il de dire que cette correspondance n'a pas de rapport avec les travaux que nous discutons maintenant, cela viendra un peu plus loin, dans un autre crédit.

M. CLARKE : J'ai demandé à l'honorable ministre comment les travaux devaient se faire, et il m'a répondu qu'ils seraient faits sous la surveillance de l'ingénieur dirigeant, M. Keefer. Je voulais lire pour l'information de l'honorable ministre et du comité une lettre que l'on prétend avoir été écrite par l'ingénieur à une personne du nom de Sinclair.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune objection, mais si M. Sinclair travaillait à un autre ouvrage pour lequel nous devrons demander un crédit plus loin, je crois qu'il serait mieux d'attendre la discussion sur ce crédit.

M. GALLIHER : Il s'agissait de travaux sur la rivière au Saumon, qui seront discutés plus loin. Peut-être l'honorable député, M. Clarke, attendra-t-il que nous y soyons rendus.

M. CLARKE : Où est ce crédit pour travaux sur la rivière au Saumon ?

M. GALLIHER : Je ne vois pas de crédit spécial pour la rivière au Saumon.

M. CLARKE : Je me rendrai avec plaisir à la demande de l'honorable député, M. Galliher, s'il veut me dire à l'occasion de quel crédit je pourrai soulever cette discussion ?

M. GALLIHER : L'honorable député peut la soulever immédiatement, s'il le désire.

M. CLARKE : Cela me convient parfaitement. Je soulève donc cette question parce que je veux savoir de quelle manière sont conduits les travaux publics à la Colombie Anglaise. Je ne puis me porter garant de l'exactitude des faits qui sont relatés dans l'article que je veux citer, mais il n'est que juste de donner à l'honorable ministre et au représentant de ce district l'occasion de dire si ces accusations sont correctes ou non. Voici ce que l'on prétend avoir été publié dans le News Advertiser du 30 novembre 1902 :

KAMLOOPS.

Les abus d'un mauvais système.

Kamloops, 27 novembre.—M. D. Sinclair, qui a eu charge des travaux d'amélioration du gouvernement fédéral à Salmon Arm a été renvoyé parce que, ainsi que la correspondance le montre—n'ayant pas reçu d'instruction de son chef, l'ingénieur dirigeant du gouvernement fédéral, M. Keefer—il n'a pas congédié quelques-uns des bons ouvriers qu'il employait, et parce qu'il ne leur a pas substitué les protégés d'un nommé McGuire qui est secrétaire de l'association libérale à Salmon Arm. La lettre de renvoi se lit comme suit :—

New-Westminster, C.A.,
3 octobre 1902.

Monsieur,—Je regrette d'avoir, à la demande de M. W. A. Galliher, député, de vous prier de remettre la charge de surveillant des améliorations à la Rivière au Saumon à M. G. McLeod. Je ne sais pas ce qu'il y a, mais les instructions que j'ai d'Ottawa sont que je dois me conformer au désir du député de l'endroit, dans la nomination des ouvriers employés aux travaux du gouvernement dans les différents districts, et aussi dans les achats à faire. A ma connaissance, vos travaux de l'année dernière ont été bien faits, de sorte que ce n'est pas pour raison d'incompétence que vous êtes remplacé.

Votre tout dévoué,

G. A. KEEFER,
Ingénieur dirigeant.

M. D. Sinclair, Salmon Arm, C.A.

Je voudrais demander au ministre s'il avait donné des ordres à M. Keefer au sujet de l'engagement et du renvoi des hommes employés par son ministère dans la Colombie Anglaise, si la déclaration que j'ai lue est vraie et si l'on a donné l'ordre de remercier de ses services ce gentleman qui, de l'aveu même de M. Keefer, avait fait consciencieusement et d'une manière compétente l'ouvrage qu'on lui avait confié, et de n'employer que les personnes désignées par le représentant de ce comté. Est-ce là la politique que le gouvernement entend suivre? Le ministre se propose-t-il de faire exécuter de cette façon les travaux publics qui doivent se faire dans la Colombie Anglaise ou dans toutes les autres provinces du pays? Je crois que mon honorable ami devrait nous faire une déclaration à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jamais on n'a appelé mon attention sur cette question. Le sous-ministre me dit qu'il n'en connaît pas lui-même le premier mot.

M. CLARKE : On pourrait peut-être déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance relative à cette matière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, cela vaudrait mieux. Je n'ai pas lu l'article qu'a cité l'honorable député (M. Clarke), et je ne connais rien de toute cette affaire.

M. CLARKE : L'honorable représentant de cette division électorale (M. Galliher) pourrait peut-être nous expliquer cette question.

M. GALLIHER : En ma qualité de représentant de ce district, je connais les détails de cette affaire. S'il est quelqu'un qui doit porter la responsabilité de la destitution de M. Sinclair, c'est moi. Voici les circonstances de cette question : en 1901, le parlement a voté un crédit de $2,500 pour creuser cette rivière. J'ai conseillé au ministère de choisir M. Sinclair comme contremaître des travaux pour l'année 1901, et l'on suivit mon avis. En 1902, nouveau crédit de $2,500 aux

mêmes fins, et il fallut nommer un contremaître pour l'exécution de cet ouvrage. L'ingénieur dirigeant, M. Keefer, retint les services de Sinclair, sans me consulter, ce dont je ne le blâme pas ; vu que le travail de Sinclair avait été apprécié, l'année précédente, M. Keefer pouvait croire qu'il agissait sagement en lui confiant de nouveau la même tâche, mais M. Sinclair n'a pas été nommé par le gouvernement dans cette dernière circulaire. C'est M. Keefer qui lui a écrit la lettre en question. Je ferai remarquer que sur le parcours de cette rivière, il y a nombre de colons qui cherchent à se créer un domicile permanent. Je désirais que les crédits votés pour ces travaux, fussent à l'avantage de ces colons plutôt qu'à celui d'individu dont la seule occupation était de flâner autour de la ville voisine. On m'informa que M. Sinclair reprenait la direction des travaux pour la seconde fois, c'est-à-dire, pour l'année 1902, et qu'il agissait contrairement aux désirs que j'avais exprimés. Je télégraphiai à M. Sinclair, lui demandant de suivre mes instructions, car je désirais que les gens qui s'étaient établis dans cette vallée comme colons *bona fide* pussent profiter de l'argent consacré à cet ouvrage ; je ne faisais aucune distinction politique, sous ce rapport. M. Sinclair reçut mon télégramme d'une façon fort cavalière; il prétendait qu'il n'avait aucun ordre à recevoir de M. Galliher. Résultat : deux jours plus tard, il ne recevait d'instructions de personne et il était remplacé comme contremaître des travaux.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. GALLIHER : Je demande aux membres de la gauche de me dire s'ils auraient agi autrement, dans une circonstance semblable.

M. BARKER : C'était agir fort mal à propos.

M. GALLIHER : Dans ce cas, vos idées et les miennes ne s'accordent point. Ce sont là les circonstances de cette affaire, et les raisons qui ont fait renvoyer cet homme qui n'occupait pas, à bon droit, cette position pour l'année 1902. Il voulait agir comme contremaître de ces travaux sans avoir été nommé à cet emploi par le ministère. Ses services n'avaient pas été retenus pour toute la durée du dragage de cette rivière; il n'avait été nommé que pour l'année 1901.

M. CLARKE : L'honorable député peut-il me dire quand on a commencé les travaux, en 1902 ?

M. GALLIHER : Dans l'automne.

M. CLARKE : Cette lettre est datée du 2 octobre je crois.

M. GALLIHER : Les travaux ont été repris à l'automne, et lorsque j'ai visité cet endroit, au mois de novembre, l'ouvrage était commencé .

M. BARKER : L'honorable député pourrait peut-être nous dire qui a remplacé M. Sinclair et nous indiquer en même temps, les appointements que recevait le nouveau contremaître.

M. GALLIHER : En remplacement de Sinclair, j'ai recommandé qu'un monsieur McLeod fût nommé; ce dernier recevait les mêmes appointements que son prédécesseur.

M. CLARKE : J'appellerai l'attention du comité sur le fait que le ministre nous a déclaré que ces travaux, dans la Colombie Anglaise, s'exécutaient sous la direction et d'après les ordres de l'ingénieur dirigeant, M. Keefer. J'ai lu la lettre que ce dernier a adressée à M. Sinclair. Sans doute, je suis tenu d'accepter la déclaration de l'honorable député de Cariboo (M. Galliher), mais il me semble qu'il existe une contradiction entre ce que nous dit le ministre et ce que mon honorable ami affirme. Je savais que M. Keefer ne pouvait employer d'ouvriers qu'après avoir reçu des ordres du ministre ou du représentant du district en question. Or, cet ingénieur déclare que M. Sinclair a exécuté d'une manière satisfaisante l'ouvrage qu'on lui avait confié en 1901.

M. GALLIHER : Personne n'a dit le contraire.

M. CLARKE : Et qu'il a été remercié de ses services sur l'ordre du représentant de ce district. Est-ce là la coutume qu'on va suivre dans la Colombie Anglaise et ailleurs?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la pratique établie: lorsque l'ingénieur en chef demande la nomination d'un contremaître, il doit tenir compte du choix que lui suggère de faire le député de la division électorale concernée. Je ne vois pas où est le mal dans tout cela.

M. INGRAM : Dans le cas qui nous occupe, l'ingénieur a-t-il reçu des ordres directs de l'honorable député ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, certainement. Mon honorable ami (M. Galliher) vient d'expliquer qu'il n'avait pas recommandé le choix de cet homme et qu'il ne croyait pas que l'ingénieur en chef eût le droit de le nommer à cette position.

M. REID (Grenville) : Mais l'honorable député a ordonné sa destitution et, deux jours plus tard, Sinclair était remercié de ses services.

M. GALLIHER : Si mon honorable ami voulait me le permettre, je lui dirais que j'ai fait une distinction en affirmant que le ministère n'avait pas nommé Sinclair contremaître des travaux pour 1902. En vérité,, cet homme n'a donc pas été renvoyé.

M. REID (Grenville) : L'honorable député a déclaré que M. Sinclair remplissait ses

fonctions et qu'il s'était adressé à lui comme au véritable contremaître.

M. GALLIHER : Pas du tout.

M. REID (Grenville) : Il a écrit à M. Sinclair lui indiquant ce qu'il devait faire quant à l'engagement des hommes ; M. Sinclair lui a répondu qu'il n'avait pas d'ordre à recevoir de lui et, deux jours plus tard, Sinclair était destitué. C'est pourquoi je conclus que l'honorable député a ordonné que cet homme fût congédié, et que le département a agi d'après cet avis.

M. GALLIHER : Quand j'appris que M. Sinclair agissait contrairement à mes désirs, en ne retenant pas les services des colons pour exécuter ces travaux, je me suis opposé à ce qu'il fût nommé contremaître pour l'année 1902. Le ministère s'est rendu à ma demande. L'ingénieur dirigeant croyant sans doute qu'il en avait le droit, ou plutôt pensant que, comme Sinclair avait bien rempli sa tâche l'année précédente, il ferait bien de lui accorder la même charge pour 1902, a demandé à cet homme de continuer cette besogne. A mon point de vue, ce n'est pas là une nomination faite par le ministère.

M. CLARKE : L'honorable député oublie la déclaration que l'honorable ministre a faite, il y a un instant. Quand on lui a demandé comment ces travaux se faisaient dans la Colombie Anglaise, il a répondu que tout était sous la direction de l'ingénieur qui en avait la charge.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. J'ai dit : sous sa surveillance.

M. GALLIHER : Ce qui est bien différent. Ces travaux s'exécutent sous la surveillance de l'ingénieur, c'est-à-dire que ce dernier peut déterminer comment, quand et où tel ou tel ouvrage sera fait. Voilà ce que je comprends quand on parle de cette sur-1902, a demandé à cet homme de continuer soit obligé de nommer le contremaître ou d'engager les hommes qui doivent exécuter ces travaux.

M. REID (Grenville) : Je considère que Sinclair était un fonctionnaire du ministère nommé par ce dernier, puisque c'était celui-ci qui le payait. En effet, cet homme a agi comme contremaître durant l'année 1901, au moins, et tous les mois il recevait ses appointements du ministère. Il faut donc que ce dernier l'ait nommé à cette position.

M. GALLIHER : Cela est vrai pour 1901.

M. REID (Grenville) : Alors, l'honorable député a dû le considérer comme un fonctionnaire véritable.

M. GALLIHER : Pour 1901, et non pas pour 1902.

M. REID (Grenville) : Je veux savoir de l'honorable député la date de la destitution de M. Sinclair. Mon honorable ami dit que le ministère a remercié de ses services le contremaître en question, en recevant le télégramme que l'honorable député avait envoyé ; tout a été fait en moins de quarante-huit heures.

M. GALLIHER : Je n'ai pas parlé de quarante-huit heures.

M. REID (Grenville) : L'honorable député a dit : en moins de deux jours.

M. GALLIHER : J'aurais dû dire : dans l'espace de quelques jours.

M. REID (Grenville) : A mon avis, le ministre devrait nous dire comment cet employé a été destitué, parce qu'il s'agit d'une question très importante, si l'on considère les nominations qui peuvent se faire ailleurs. Voici un homme qui remplit son devoir honnêtement et d'une manière satisfaisante, durant l'année 1901, ce que l'honorable député reconnaît lui-même. Mais parce qu'au lieu d'exécuter les ordres de mon honorable ami, il accomplit ce que le ministère lui a commandé de faire, on le remercie de ses services sur réception d'un télégramme ou d'une lettre de l'honorable député. Le ministre devrait nous faire connaître maintenant ce que lui a écrit ou télégraphié le représentant de Caribou ; il devrait nous donner les raisons qui l'ont engagé à destituer ce fonctionnaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'étais pas ministre des Travaux publics quand ce fait s'est produit, et je n'ai aucun renseignement du ministère sur cette affaire ; mais alors même que j'aurais été ministre, si un député d'un comté s'était plaint——

M. HUGHES (Victoria) : Vous voulez dire un député libéral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, un député libéral, si mon honorable ami le préfère—d'un contremaître qui aurait agi comme l'a fait la personne en question, en employant des individus qui ne connaissaient rien de l'ouvrage à exécuter, au lieu d'ouvriers compétents, je puis affirmer que j'aurais demandé des explications à ce fonctionnaire. Quant à moi, dans des questions semblables, j'exige toujours que l'ingénieur me fasse un rapport sur les faits qui se sont produits. Quand il s'agit d'une requête comme celle-ci, on admettra qu'on doive rechercher si ces déclarations sont exactes, et si l'on décide dans l'affirmative, un fonctionnaire qui agit de cette façon doit être destitué.

M. CLARKE : Il n'est peut-être pas juste de s'attendre à une explication de la part du ministre actuel des Travaux publics sur ces questions. Je crois que la lettre que j'ai lue, ce soir, a été écrite avant que mon honorable ami eût pris la direction du ministère des Travaux publics, mais nous avons la bonne fortune de constater la présence,

au milieu de nous, de son prédécesseur, et si ce dernier, sans révéler les secrets de ce ministère, voulait nous dire s'il a donné des ordres au sujet de la destitution d'employés à la Colombie Anglaise, il se rendrait à notre désir.

L'honorable M. TARTE : Il m'est passé tant de choses par la tête depuis ce temps-là que je ne puis me rappeler, en vérité, les détails de cette histoire. J'ai entendu ce nom de Sinclair avant aujourd'hui, à propos d'un fait qui n'était pas du goût de mon honorable ami (M. Galliher). Voici ce qui en est de cette affaire, si je ne me trompe : Sinclair fut nommé en 1901, à la demande de mon honorable ami. Croyant qu'il était encore *persona grata*, l'ingénieur dirigeant, M. Keefer, retint ses services pour continuer l'ouvrage qu'il avait commencé. Survinrent quelques difficultés. Je parle d'après mes souvenirs. Je demandai à M. Keefer ce dont il s'agissait, et la première chose que j'appris fut que M. Keefer s'était dispensé des services de M. Sinclair, à la demande de mon honorable ami, qui a reconnu le fait lui-même. La nomination des contremaîtres causent beaucoup d'embarras au ministre, et je suis bien content, pour ma part, d'être débarrassé de tous ces ennuis.

M. HUGHES (Victoria) : Je crois que l'honorable député de Caribou, qui prétend être l'auteur de cette démission, doit expliquer au comité les raisons pour lesquelles il a déclaré ne pas être satisfait de la conduite du fonctionnaire en question. Quels étaient les ouvriers que Sinclair employait et quelles étaient les personnes dont l'honorable député (M. Galliher) aurait voulu qu'on retint les services ?

L'honorable M. TARTE : Si je me rappelle bien les circonstances de cette affaire, j'ai renvoyé toute cette question à l'ingénieur en charge des travaux ; c'est, à mon point de vue, la seule manière de régler toutes ces difficultés. La Colombie Anglaise n'est pas à nos portes, loin de là, et si le ministre n'accorde pas autant que possible sa confiance à l'ingénieur dirigeant des difficultés surgiront certainement. Si j'avais un conseil à donner, à titre d'ami à l'honorable ministre des Travaux publics, je lui dirais d'accorder autant de pouvoir que possible à ce fonctionnaire, car autrement, celui-ci se trouverait à la merci d'influences intéressées.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : De fait, la politique est la politique, et mes honorables amis savent que les membres du parlement sont exposés à se voir harcelés de part et d'autre ; pour éviter ce supplice, le meilleur moyen est de donner l'ordre aux ingénieurs en charge des différents travaux de n'employer que des hommes compétents et honorables. Voilà ce que je me suis toujours efforcé de faire et M. Keefer a toujours suivi religieusement les instructions que je lui ai données à ce sujet, dans le passé.

M. KEMP : C'est un fonctionnaire très compétent.

L'honorable M. TARTE : C'est un bon fonctionnaire que des membres des deux côtés de la Chambre m'ont recommandé.

M. HUGHES (Victoria) : L'ex-ministre et le ministre actuel des Travaux publics peuvent-ils me dire quelle est la coutume suivie à l'égard de ces ingénieurs ? Dans le cas qui nous occupe, si l'honorable député de Yale-Caribou (M. Galliher) voulait se dispenser des services de M. Sinclair, ne devait-il pas nécessairement communiquer le fait au ministre des Travaux publics et laisser ce dernier donner des ordres à l'ingénieur dirigeant ? Si je ne me trompe, l'honorable député a déclaré lui-même qu'il avait simplement pris le taureau par les cornes, et qu'il avait forcé M. Keefer à renvoyer M. Sinclair.

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas cela du tout.

M. HUGHES (Victoria) : Si l'ex-ministre des Travaux publics est responsable de cette destitution, on ne doit pas s'étonner si le très honorable premier ministre lui a demandé de démissionner.

L'honorable M. TARTE : Je n'aimerais pas à discuter de nouveau cette question maintenant ; nous verrons plus tard. Quant à l'accident Sinclair, les choses ne se sont pas passées comme mon honorable ami le croit. On s'est plaint à moi——

M. CLARKE : Quand ? Dernièrement ?

L'honorable M. TARTE : Non, avant que ce fonctionnaire fût destitué. On s'est plaint qu'il y avait un malaise quelque part, que Sinclair ne suivait pas les conseils de mon honorable ami (M. Galliher), dans le choix des ouvriers. J'ai simplement renvoyé toute l'affaire à M. Keefer, en lui donnant pleine liberté d'agir comme il l'entendrait. Tout ce que j'ai appris plus tard relativement à cette question, çà été que M. Keefer avait remercié Sinclair de ses services et qu'il avait nommé une autre personne à sa place.

M. CLARKE : M. Keefer me semble avoir rejeter la responsabilité de la destitution de M. Sinclair sur les épaules de l'ex-ministre des Travaux publics. Il ne pouvait agir autrement qu'il ne l'a fait, si la lettre que j'ai lue est exacte, et je crois sincèrement qu'il n'a pas voulu nous tromper si je tiens compte du certificat de bon caractère que vient de lui donner l'ancien chef de ce ministère. Dans sa lettre, M. Keefer dit qu'il a reçu des ordres d'Ottawa à l'effet qu'il devait suivre les avis de l'honorable député de Yale-Caribou. L'ex-ministre a-t-il donné ces ordres à M. Keefer ?

L'honorable M. TARTE : D'après mes souvenirs de l'affaire, et parlant seule-

ment de Sinclair, j'ai renvoyé la plainte de mon honorable ami (M. Galliher) à M. Keefer et tout ce que j'ai appris par la suite, c'est que Sinclair avait été remercié de ses services. Je serais heureux en vérité que toute cette correspondance fût déposée, mais je crois qu'on y trouvera la confirmation des faits que je viens de rapporter. Autrement dit il y a eu une entente entre mon honorable ami et M. Keefer pour congédier Sinclair. Je ne crois pas avoir donné l'ordre de renvoyer cet homme ; j'ai renvoyé simplement toute la question à M. Keefer.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai demandé à l'honorable député de Yale-Caribou, de nous indiquer les personnes que Sinclair employait à tort, suivant mon honorable ami, les raisons de cette opposition et les personnes qui devaient, suivant lui, exécuter ces travaux, et les raisons de cette préférence.

M. GALLIHER: J'ai déjà dit que le long de cette rivière que l'on nettoie, il y a un certain nombre de colons nouveaux, qui ont pris des homesteads et se sont construit des maisons. Je croyais, et c'est le sentiment que partagent, à mon sens, tous les membres de cette Chambre qui veulent rendre justice égale à tout le monde, que l'argent qu'on dépense à cet endroit devrait être gagné par ces colons plutôt que par les habitants des villes qui n'ont aucune propriété le long de cette rivière

M. HUGHES (Victoria) : De quelle ville parlez-vous ?

M. GALLIHER : De Salmon Arm.

M. HUGHES (Victoria) : Quelle est la population de cette ville ?

M. GALLIHER : Je ne puis le dire. L'honorable député a voyagé dans cette partie du pays, je n'en ai aucun doute. Cette ville est loin d'être considérable et on ne trouve que peu de parasites aux environs.

M. HUGHES (Victoria) : C'est une ville qui contient quatre maisons.

M. GALLIHER : Mes honorables amis n'ont pas besoin de tant s'exciter à propos de cette affaire, car Sinclair n'est pas un de leurs partisans. J'ai cru qu'ils étaient sous l'impression qu'on avait maltraité un des leurs.

M. HUGHES (Victoria) : Non, mais vous avez commis une injustice à l'égard d'un pauvre libéral.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député (M. Galliher) a-t-il demandé la nomination de Sinclair ?

M. GALLIHER : Oui, en 1901. Tout se résume à ceci : Sinclair n'était pas contremaître des travaux pour 1902.

M. CLARKE : L'ex-ministre demande que pour rafraîchir sa mémoire, on devrait déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance relative à cette question.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas voulu dire cela, mais si l'honorable député veut avoir cette correspondance, on la déposera sans doute ; cet item doit, cependant, être voté tout de même.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

CORRESPONDANCE CONCERNANT LE TARIF ALLEMAND.

Le MINISTRE DES FINANCES : Par ordre de Son Excellence, je dépose sur le bureau de la Chambre la correspondance relative au tarif allemand.

M. SPROULE : Je désire faire une remarque au sujet d'une certaine correspondance que le ministre des Finances nous a lue, aujourd'hui, et dont certaines parties datent de trois ou quatre ans. Il me semble extraordinaire que cette correspondance n'ait pas été soumise à la Chambre avant aujourd'hui. Si je ne me trompe, on en a demandé la production à différentes reprises, mais la première nouvelle que nous en avons eue, ça été la lecture que nous en a faite, cet après-midi, le ministre des Finances. A mon sens, le gouvernement n'agit pas envers la Chambre avec cette courtoisie à laquelle nous avons droit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle pas qu'on ait demandé la production de cette correspondance. Si l'on avait fait une motion pour un ordre de la Chambre en ce sens, et que cette motion eût été adoptée, tous ces documents auraient été soumis au parlement.

M. SPROULE : Motion n'a pas été faite à ce sujet, mais on a demandé de vive voix, ici même, la production de la correspondance en question.

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne doit pas établir en principe qu'il est sage de soumettre au public des correspondances sur des sujets semblables. Cependant, je ne me rappelle pas qu'on ait adopté une résolution ou qu'on ait fait une demande dans ce sens. Je croyais pouvoir déposer ces documents sur le bureau de la Chambre avant la suspension de la séance, mais je puis dire que j'en ai communiqué une copie à l'honorable leader de l'opposition.

M. KEMP : En 1901, j'ai demandé cette correspondance et cette requête a été réitérée, l'an dernier, par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Cette motion donna presque lieu à un débat, et le gouvernement refusa d'accéder à notre demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le fait est bien différent. Si l'on présente une motion qui est rejetée, il va de soi qu'il faut de bonnes raisons pour ne pas l'avoir votée. Je le répète, il n'est pas toujours sage de rendre publiques certaines correspondances, surtout celles qui revêtent un caractère in-

ternational. Si l'on examine toutes les circonstances, on peut se demander si l'on aurait retiré quelque avantage en obtenant le dépôt de cette correspondance. Nous avons consacré du temps, nous avons fait des efforts pour en arriver à une entente avec le gouvernement allemand, mais je ne suis pas prêt à dire qu'on eût atteint ce but, en déposant sur le bureau de la Chambre les documents en question et en élargissant ainsi le champ de la discussion.

M. SPROULE : Mais cette correspondance date de quatre ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une foule de documents qui datent de quatre ans et qui n'ont jamais été déposés.

M. MORIN : Et qui ne le seront jamais.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, comme le dit mon honorable ami, et cela pour une bonne et valable raison ; c'est que l'intérêt public ne serait pas plus avancé si on les soumettait à la Chambre.

M. SPROULE : A mon sens, on ne peut invoquer cette raison dans le cas qui nous occupe. On a lu cette correspandance, aujourd'hui, et on ne peut invoquer de raison valable pour ne pas l'avoir soumise auparavant à la Chambre. Elle s'est terminée il y a des années.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe en avançant cela. Il constatera, en lisant les documents que j'ai déposés sur le bureau de la Chambre, que cette correspondance s'est continuée jusqu'à dernièrement. Elle date de longtemps, mais elle ne s'est pas terminée il y a des années.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à dix heures cinquante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 17 avril 1903.

La séance s'ouvre à trois heures.

COMPTE RENDU OFFICEL DES DEBATS.

M. J. A. C. MADORE (Hochelaga): (Texte). Je dépose le 3me rapport du comité chargé de surveiller le compte rendu officiel des Débats de la Chambre des Communes.

Ce rapport recommande que la somme de $250 soit payée à titre de gratuité à la veuve de M. N. H. Beaulieu, qui était traducteur des Débats de cette Chambre. Cette somme de $250 équivaut à deux mois de salaire. En faisant cette recommandation le comité s'est inspiré de la coutume suivie en pareil cas dans le service civil.

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—(M. Davis.)

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique.—(M. Oliver, par M. McCreary.)

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada.—(M. McCarthy, par M. Thompson, Haldimand.)

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis.—(M. Campbell.)

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de la Baie de James.—(M. McCool, par M. Erb.)

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Fielding, portant :

Que l'Orateur quitte le fauteuil, et que la Chambre se forme en comité afin de délibérer sur les voies et moyens à prendre pour prélever le subsides qu'il s'agit d'accorder à Sa Majesté.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, je dois tout d'abord féliciter le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) sur l'excellente harangue qu'il vient de prononcer ; je dis excellente, cela s'entend à son propre point de vue. Qu'il réussisse toujours à tirer le meilleur parti possible de la situation, c'est là chose que tout le monde admet, et hier, bien qu'il eût un nombre insolite de rampes joliment raides à franchir, somme toute, il s'est fort bien tiré d'affaires. Et chaque fois qu'il lui est arrivé de perdre l'équilibre, il a repris pied comme si rien n'était et a continué sa route, aussi souriant que jamais. Cependant, bien que la Chambre ait fait si bon accueil et prête une si religieuse attention à ce discours, je n'ai pas été peu étonné de constater l'effet singulièrement soporifique de cette harangue sur quelques-uns des collègues du ministre. J'ai remarqué que certains membres du cabinet n'ont pas prêté à ce discours l'attention qu'on aurait eu lieu d'attendre d'eux. De fait, jamais encore on n'avait vu dans cette Chambre, en cours d'un exposé budgétaire intéressant, un spectacle comme celui de quatre ministres plongés dans le plus profond sommeil ; et un de ces messieurs a si bien dormi qu'à six heures, il s'est réveillé pour protester contre l'ajournement du débat.

Quelques VOIX : Très bien.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances félicite le pays de sa prospérité. Quant à nous, députés de l'opposition, nous ne tirons pas de l'arrière quand il s'agit de féliciter le pays sur sa situation prospère, et à cet égard il est bon de contraster notre attitude avec le spectacle que nous présentaient jadis les libéraux, à l'époque où ils

étaient dans l'opposition : on se rappelle en effet que quelques-uns d'entre eux voulurent bien répandre non seulement au Canada, mais encore dans la mère patrie un genre littérature dont les agents d'immigration des Etats-Unis savent fort bien tirer parti.

Quelques VOIX : C'est vrai.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances n'a pas fait d'aussi grands frais d'éloquence que par le passé pour prouver que notre prospérité est le fait du gouvernement ; non, il a réellement fait preuve de beaucoup de modestie à cet égard. De fait, sa harangue offre un contraste très accusé avec une récente philippique prononcée par le ministre de la Marine (l'honorable M. Préfontaine), à Montréal, et au cours de laquelle il a affirmé que c'est dans le tarif Fielding qu'il faut rechercher la cause de la prospérité actuelle du pays. Une telle parole tombée des lèvres d'un gentleman détenant l'important portefeuille de la Marine, sonne faux ; elle ressemble plutôt à la réclame du charlatan qui offre ses remèdes brevetés qu'à la déclaration d'un ministre d'Etat, chargé de la direction d'un de nos ministères publics. Evidemment, aux yeux du ministre de la Marine, le très honorable M. Chamberlain s'est formé une conception absolument erronée de la situation du pays. Au cours de la récente conférence coloniale, M. Chamberlain, parlant de la prospérité du Canada et de l'accroissement de notre commerce de 1896 à 1902, s'exprimait comme voici :

La totalité des importations du Canada au cours de cette période de temps, s'est accrue de 14,500,000 louis sterling, soit au taux de 62 pour cent. Voilà qui montre bien l'énorme accroissement de la prospérité publique au Canada ; et comment, grâce à l'énergie de ses nationaux, le commerce du pays se développe.

Quand on y songe un peu, force nous est bien de reconnaître qu'il faut tenir compte aussi de l'énergie du peuple canadien et de son aptitude pour les affaires. Pour ma part j'ai eu beau chercher, jamais je n'ai réussi à découvrir la nature précise des modifications de la loi fiscale de 1897, où il faille chercher la cause de la prospérité dont jouit le Canada, depuis quelques années. Mainte et mainte fois ai-je cherché à m'éclairer à cet égard au moyen d'interpellations adressées au cabinet, et jamais je n'ai pu réussir à obtenir de réponse satisfaisante. A mon sens, le peuple canadien a droit de réclamer sa part de mérite dans l'accroissement du commerce et de la prospérité du pays au cours des six années écoulées ; bien qu'à la vérité, les orateurs de la droite, tant dans cette enceinte qu'au dehors à la tribune populaire, affectent de croire qu'il faut chercher ailleurs la cause de cette prospérité.

Si le gouvernement et ses partisans ne se rangent pas à mon sentiment ; s'ils ne se rallient pas à l'avis du député de Norfolk-nord (M. Charlton) quand il affirme que la prospérité du pays tient à des causes qui échappent à la puissance de tout gouvernement ; alors, force m'est bien de dire que ces messieurs sont par trop modestes ; car, en effet, tandis que, grâce à ce bon gouvernement, le commerce du Canada, depuis 1896, s'est accru de $184,000,000, voyez ce que le tarif Fielding a fait pour le reste du monde.

Voici un tableau qui indique l'accroissement du commerce dans les autres pays, au cours de la même période.

De 1896 à 1902, Grande-Bretagne.	$800,000,000
" 1896 à 1902, Etats-Unis....	700,000,000
" 1896 à 1900, Nouvelle-Galles du sud	60,000,000
" 1896 à 1900, Victoria..	35,000,000
" 1896 à 1900, Nouvelle-Zélande.. .	35,000,000
" 1896 à 1900, Confédération australie..	145,000,000
" 1896 à 1900, Australie occidentale..	20,000,000
" 1896 à 1900, République Argentine.	4,000,000
" 1896 à 1900, Chili..	134,680,000
" 1896 à 1900, France..	680,000,000
" 1896 à 1901, Allemange.	552,000,000
" 1896 à 1901, Mexique....	40,000,000
" 1896 à 1902, Canada..	184,885,084

Sérieusement, nul de ces messieurs de la droite ne prétend sans doute que le développement commercial de ces différents pays soit dû au tarif présenté par l'honorable M. Fielding en 1897. Mais ne pourrait-on pas aussi logiquement affirmer que l'amélioration de la situation commerciale dans tout le monde civilisé est tout autant la conséquence de l'avènement des libéraux canadiens au pouvoir en 1896 que la prospérité dont a joui le Canada de 1896 à 1902 ?

J'ai encore une observation à présenter au ministre des Finances. A ses yeux, il semble indiscutable que, puisque les importations au Canada ont subi un énorme accroissement depuis 1896, il y a là une preuve infaillible de prospérité. Eh bien, je ne saurais nullement me ranger à son avis sur ce point. Il est possible que l'accroissement des importations soit une circonstance concomitante de la prospérité ; mais il ne constitue pas une preuve infaillible de prospérité. Examinons un instant la situation économique du Canada, à l'heure qu'il est. Notre production industrielle oscille entre $750,000,000 et $800,000,000, si l'on compte comme fabrications tous les articles pour la production desquels on emploie la force motrice. La statistique du dernier recensement, qui se fait tant attendre, ne nous a pas encore fourni un état de la valeur annuelle de notre production agricole. Si notre production domestique accusait une diminution de $50,000,000 pour un exercice quelconque, il en pourrait résulter un gonflement d'importations de vingt-cinq, à trente ou même quarante millions de dollars. Et dans cette mesure-là même, les articles fabriqués, que produisent aujourd'hui le pays, seraient importés de l'étranger. Est-ce qu'alors le ministre des Finances ne viendrait pas signaler ici l'augmentation de recettes résultant de cet état de choses, en s'écriant : " Voyez donc comme notre commerce se développe : ce n'est plus un accroissement de $125,000,000, mais bien de $225,000,000 que

j'ai à vous annoncer, tandis que l'excédent, de $13,000,000 s'est élevé à $25,000,000. Et, cependant, est-il un seul député dans cette Chambre qui oserait prétendre que cela indiquerait une bonne situation financière ?

Le ministre des Finances a fait une revue approfondie de la situation commerciale du pays et dans les données dont je vais me servir, je m'efforcerai de ne pas empiéter sur le terrain qu'il a parcouru. J'ai certains documents à présenter à la Chambre sous forme de tableaux, et m'autorisant de l'exemple du ministre, je me contenterai de les remettre aux sténographes, sans les lire dans leur intégrité.

Dans le bon vieux temps, alors que le ministre du Commerce (sir R. Cartwright) dirigeait l'assaut contre la politique fiscale du gouvernement de l'époque, on se livrait à force jérémiades sur le lourd fardeau de taxes sous lequel gémissait le peuple canadien. Le ministre trouvait alors de chaleureux accents, que dis-je ? il avait presque des larmes dans la voix, quand il nous redisait les souffrances des classes agricoles, écrasées sous le poids intolérable des impôts créés par un gouvernement corrompu et follement prodigue des deniers publics. Je vais présenter à la Chambre l'état comparatif de la taxation, au cours des six années dernières, relativement à celle des six années précédentes sous le régime conservateur, car, lorsqu'on place devant la Chambre une statistique accusant un si fort accroissement de commerce et la perception de recettes aussi abondantes, il n'est que légitime, de la part de l'opposition, de montrer l'autre côté de la médaille.

TOTALITE DES RECETTES, PRODUIT DES TAXES.

1891	$3,314,151	1897	$28,648,626
1892	28,446,157	1898	29,576,458
1893	29,321,367	1899	34,958,069
1894	27,579,203	1900	38,242,223
1895	25,446,199	1901	38,743,550
1896	27,759,285	1902	43,389,112
	$168,866,362		$213,558,036

En 1891 la taxation sous le régime conservateur a produit	$30,314,151
En 1896 la taxation sous le régime conservateur a produit	27,759,285
Diminution sous le régime conservateur	2,554,866
En 1902 la taxation sous le régime libéral a produit	$43,389,112
En 1896 la taxation sous le régime conservateur a produit	27,759,285
Augmentation de l'impôt sous la régime libéral	$15,629,827
Totalité des taxes perçues de 1897 à 1902 inclusivement sous le régime libéral	$213,558,036
Totalité des taxes perçues de 1891 à 1896 inclusivement sous le régime conservateur	168,866,362
Augmentation de l'impôt, durant les dix années du régime libéral	$44,691,674
Moyenne de la taxation annuelle, durant les six années du régime libéral actuel	$35,593,006
Moyenne de la taxation annuelle, durant les six dernières années du régime conservateur	28,144,394
Moyenne de l'augmentation annuelle sous le régime libéral	$ 7,448,612

Je ferai observer au ministre du Commerce, comme couronnement de ce tableau que, d'après l'estimation du ministre des Finances, le chiffre des taxes imposées au peuple canadien, au cours de l'exercice actuel, atteindra le chiffre de $47,520,160. Réellement, la contemplation de cette statistique devrait arracher au ministre du Commerce quelques-unes de ces larmes amères qu'il savait si bien verser au temps jadis. Il y a quelques années, il publia dans la " North American Review ", au sujet de la protection et du libre-échange, un article fort véhément, au cours duquel il dit :

> En 1878, la taxation réelle du Canada s'est élevée à $17,841,938, bien que, en raison du déficit de cet exercice, la taxation nécessaire puisse être estimée à $19,000,000. En 1889, la taxation réelle s'est élevée au chiffre de $30,-613,522, soit une augmentation de $11,613,522.

Poursuivons la comparaison. En 1896, la taxation réelle a atteint le chiffre de $27,-759,285 ; en 1902, elle s'est élevée à $43,-389,112 ; soit une augmentation de $15,629,-827 ; ou si l'on veut, au delà de 50 pour 100 d'augmentation. Voyons la critique à laquelle se livre le ministre dans cet article qu'il écrivit sur la triste situation financière en 1889 :

> Les commentaires sont superflus, et d'ailleurs il serait trop long de signaler ici le mal incalculable que fait à un pays aussi jeune et aussi peu riche que le Canada l'absorption d'une si forte proportion des gains de la population, pour acquitter les frais du gouvernement fédéral.

Eh bien ! si les commentaires étaient superflus à cette époque, le sont-ils encore lorsque la taxation accuse, en six années, une augmentation de quinze à seize millions de dollars ? Lorsque le ministre portera la parole au cours de ce débat, il ne manquera pas, j'espère, de nous faire connaître sa pensée au sujet des impôts et de nous dire en quoi ses vues diffèrent aujourd'hui de celles qu'il formulait jadis dans l'article cité. J'ai fait allusion à ce même article, l'une de ces deux dernières sessions ; or, dans les observations qu'il adressa à la Chambre, il n'a pas même daigné m'apporter un mot de réponse. Je me suis alors demandé si je ne m'étais pas trompé sur la personnalité de l'auteur de cet article. Bien que cet article fût censé sortir de la plume d'un certain sir Richard Cartwright, il est possible que l'auteur ne soit pas le très honorable ministre qui détient le portefeuille du Commerce.

Il est une autre considération que je désire présenter à la Chambre. Les ministres prétendent que le tarif actuel est un tarif

de revenu ; mais alors, je le demande, pourquoi maintenir la taxation à un chiffre si anormal ? Pourquoi le gouvernement, par exemple, demande-t-il $1,000,000 aux droits d'accise sur le tabac et $500,000 aux droits de douane sur le sucre, au delà de ce que le tarif en vigueur avant 1896 leur eût demandé ? Pourquoi le ministre des Finances conserve-t-il le droit sur les céréales, droit qu'il tenait pour si injuste et si oppressif, à l'époque où il était premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, qu'il proposa à ce sujet la résolution que voici :

Que, bien que, d'ordinaire il ne soit pas expédient de s'occuper ici de questions d'intérêt fédéral, la Chambre, toutefois, en raison de la nature pernicieuse du droit sur les céréales, doit énergiquement protester contre l'imposition de pareils droits.

Cet avis était aussi partagé par le ministre du Commerce qui, faisant allusion à l'excédent annoncé par sir Leonard Tilley en 1882, s'écriait :

Je le demande, comment a-t-on créé cet excédent? On a demandé $1,100,000 à deux des taxes les plus odieuses et les plus oppressives qui aient jamais été imposées dans aucun pays civilisé, en pareilles circonstances au moins, je veux dire les taxes sur les céréales et le combustible. Si le ministre a vraiment à cœur de dégrever le peuple, qu'il fasse disparaître les impôts sur les céréales et le combustible.

Le ministre du Commerce est là qui demeure impassible dans son fauteuil pendant qu'on annonce à la Chambre un excédent de $13,000,000 ; il oublie sans doute qu'il y a quelques années à peine, il s'apitoyait sur le sort de ce pauvre peuple gémissant sous le lourd fardeau de deux des taxes les plus odieuses et les plus oppressives qui aient jamais été imposées en pays civilisé.

Sans doute, les recettes ont coulé à flots pressés dans le trésor public, au cours des six années dernières ; car elles accusent un gonflement de $60,000,000, relativement à celles des six années précédentes. Or, que le ministre des Finances ne l'oublie point, bien autre eût été la situation financière, s'il eût fait disparaître les impôts sur les tabacs, les sucres, les céréales et la houille. S'il avait le courage de ses convictions, en matière fiscale, cet excédent dont il se vante tant, se trouverait rogné de quelques millions de dollars. Qu'on me comprenne bien, je ne viens pas ici demander qu'on enlève les droits dont ces articles sont frappés ; je tiens seulement à contraster l'attitude actuelle du ministre des Finances avec ses anciennes professions de foi et celles de ses collègues, et je demande à ces messieurs ce qu'ils pensent aujourd'hui de toutes ces professions de foi et de ces promesses d'antan. Le langage dont s'est servi le ministre des Finances m'autorise à lui poser ces questions. J'ai en ce moment sous les yeux l'expression de ses vues au sujet des engagements et des promesses des hommes publics, et ces paroles, j'en suis sûr, gagneront les suffrages de la Chambre. La voici:

S'il est permis à un homme public, lorsqu'il est au pouvoir, de faire profession de principes différents de ceux qu'il préconisait, dans l'opposiiton, alors le gouvernement responsable est une comédie.

On a le droit d'exiger du politicien qu'il tienne ses promesses, tout comme on a le droit de l'exiger de l'homme d'affaires. Celui qui obtient des marchandises sous de faux prétexte est un fripon et un escroc. Que dire de ceux qui obtiennent les suffrages au moyen de promesses qu'ils n'ont jamais eu l'intention de tenir ? Si vous n'avez cure de ces principes, alors vous n'avez plus dorénavant droit d'exiger de fidélité chez celui qui vous représente.

J'attribue la paternité de ces paroles au ministre des Finances ; car on me dit qu'il les a prononcées jadis. Quoi qu'il en soit, il ne saurait révoquer en doute leur sagesse, et je lui demande de les appliquer à sa conduite et à celle de ses amis au cours des six années dernières, à titre de contraste avec les promesses et les professions de foi qu'ils ont formulées devant le peuple pendant les dix-huit années qu'ils ont passées dans les rangs de l'opposition.

J'aborde un autre chapitre sur lequel nous ne saurions, à titre de membres de la gauche, garder le silence ; c'est celui des dépenses du pays dans leur ensemble. Pour la période des six années de 1891 à 1896, la dépense globale du pays a atteint le chiffre de $251,682,027. Pour les six années, de 1897 à 1902, elle s'est élevée à $314,520,785, soit une augmentation de près de $62,838,758, relativement à la période précédente.

Voici cette statistique :

TOTALITE DE LA DEPENSE.

1891	$ 40,973,208	1897	$ 42,972,756
1892	42,272,136	1898	45,334,281
1893	40,853,728	1899	51,542,635
1894	43,009,234	1900	52,717,467
1895	42,872,338	1901	57,982,866
1896	41,702,383	1902	63,970,780
	$251,682,027		$314,520,785

Au cours du dernier exercice du régime actuel, la dépense s'est élevée à $63,970,780. Au cours du dernier exercice du régime précédent, 1896, elle était de $41,702,363, soit une augmentation de $22,268,397 pour l'exercice 1902 relativement à celui de 1896.

La dépense annuelle, sous le régime actuel, au cours des six années dernières, a atteint une moyenne de $52,420,131. Relativement à la moyenne de la dépense annuelle sous le régime conservateur, dépense qui s'élevait à $41,947,005, on le voit, l'accroissement de la dépense annuelle, sous le régime libéral, atteint une moyenne de près de $10,493,126.

L'année dernière, lorsque j'ai présenté à la Chambre une statistique semblable, le ministre du Commerce s'est révolté et s'est étonné de ce que j'osasse chercher à tromper la Chambre en contrastant la totalité des dépenses durant ces deux périodes de temps. Eh bien ! je vais lui citer une autorité qu'il n'osera pas révoquer en doute, car il professe à son endroit un respect absolu et sans réserve. C'est sa propre autorité que je

M. BORDEN (Halifax).

veux citer, et je l'emprunte à l'article qu'il a publié, il y a quelques années, dans la "North American Review." Voici donc le contraste qu'il établit dans cet article :

En 1845 la population des Etats-Unis était (par estimation) de... 20,000,000
Les taxes de Etats-Unis étaient de..$27,531,630
La dépense totale était de.. 22,935,823

Puis à titre de comparaison, afin de prouver que le Canada s'en allait à la ruine, relativement aux Etats-Unis, il ajoute :

En 1889 la population du Canada était peut-être de.. 4,800,000
La taxes du Canada étaient de.. .. ..$30,613,522
La dépense totale était de.. 36,917,851

Puis il fait le lugubre contraste de la situation du Canada et de celle des Etats-Unis, à ce point de vue. Eh bien ! n'ai-je pas droit aujourd'hui de m'appuyer sur l'autorité même du ministre pour instituer pareille comparaison ? Voici ce qui ressort de ce contraste :

En 1845 la population des Etats-Unis était (par estimation) de.... 20,000,000
Les taxes des Etats-Unis étaient de..$27,531,630
La dépense totale était de 22,935,828
En 1902 la population du Canada était (en autant qu'on le peut constater par le recensement).. 5,410,000
Les taxes du Canada étaient de.. .. ..$43,389,112
La dépense totale était de.... 63,970,780

L'année dernière, lorsque le ministre du Commerce a porté la parole ici même, je lui ai signalé ce célèbre article qu'il avait jadis publié, mais je n'ai pas réussi à en obtenir un mot de réponse. Est-ce trop que de le prier de dire au moins un mot, en passant, au sujet de cette statistique qu'il a publiée autrefois ? Puis-je lui demander d'établir la comparaison entre le chiffre de notre dépense actuelle et celle contre laquelle il s'élevait jadis avec tant de véhémence ? Puis-je appeler son attention sur le fait qu'il attribuait la misérable situation du pays et sa mauvaise administration—à quoi, M. l'Orateur? je vous le donne à deviner—à l'existence du régime protectionniste ! On le sait, de l'avis du ministre, la protection a été éliminée de la loi fiscale actuelle, et nous pouvons à bon droit lui demander de nous dire comment il se fait qu'un état de choses que, jadis, il critiquait avec tant de sévérité le laisse aujourd'hui parfaitement indifférent, bien qu'il soit cent fois pire que le premier.

Envisageons maintenant la dépense sous un autre aspect, c'est-à-dire par tête de la population. Ce n'est pas que je sois hostile à une dépense judicieuse et même libérale. Dans un jeune pays, en voie de progrès, et qui a besoin de se développer, il faut bien dépenser ; mais l'embarras est qu'ici, ces dépenses sont loin d'être toujours marquées au coin de la sagesse et de se faire dans l'intérêt bien entendu de la chose publique.

Qu'on me comprenne bien, en établissant aujourd'hui ces comparaisons, je n'entends pas récriminer contre les dépenses utiles et légitimes ; non, car je suis toujours d'humeur à approuver les dépenses qu'effectue le gouvernement pourvu qu'elles se fassent systématiquement, dans un but légitime et dans l'intérêt bien entendu du pays. Cependant, à cette époque de progrès commercial, de prospérité et de recettes toujours croissantes, il est bon de rappeler à la Chambre que nos dépenses augmentent aussi par grandes enjambées, et il importe de se remémorer les paroles prononcées par le ministre des Finances, l'une de ces dernières sessions : qu'on ne saurait s'attendre à ce que cette ère de prospérité s'éternise, mais qu'il faut compter qu'aux années d'abondance succéderont les années de disettes, alors que les recettes n'afflueront plus avec tant d'abondance dans le trésor public.

Quant à la dépense par tête de la population, calculée depuis l'exercice 1896 jusqu'à aujourd'hui, voici ce qui en est. J'ajoute, en passant, que l'estimation de la population pour cette période de temps est basée sur la comparaison de la statistique du recensement de 1891 avec celle du recensement de 1901, et cela au moyen de méthodes, à mon avis, parfaitement exactes et légitimes :

DEPENSE PAR TETE.

Année.	Population.	Dépense.	Par tête.
1896..	5,070,000	$41,702,383	$ 8 22
1897..	5,120,900	42,972,756	8 39
1898..	5,175,000	45,334,281	8 76
1899..	5,230,000	51,542,635	9 85
1900..	5,285,000	52,717,467	9 98
1901..	5,340,000	57,982,866	10 88
1902..	5,410,000	63,970,780	11 82

Il ressort de ce tableau que, sous le régime libéral, notre dépense s'est accrue d'environ 53 pour 100, notre dépense par tête de la population, d'environ 44 pour 100, et notre population d'environ 6½ pour 100. Quelles inspirations le ministre du Commerce ne puiserait-il pas dans un pareil sujet, s'il était encore animé des sentiments qu'il exprimait avec tant de véhémence, de 1878 à 1896 ! Il est regrettable, je le répète, que le très honorable ministre ne puisse quitter un moment les banquettes ministérielles, pour rentrer, ne serait-ce que quelques heures, dans les rangs de l'opposition, et prononcer une de ses harangues d'autrefois, sur la situation financière d'aujourd'hui.

Ce n'est pas le lieu de donner à la Chambre et au pays, comme je l'ai fait autrefois, l'analyse de l'augmentation des dépenses effectuées sous les différents ministères, de 1896 jusqu'à aujourd'hui. Partout on constate un gonflement de dépenses, et quelquefois, un accroissement qui fournirait à plusieurs d'entre nous et surtout à des économistes de la trempe du ministre du Commerce, ample matière à méditation :

ÉTAT COMPARATIF DES DÉPENSES À COMPTE DU FONDS CONSOLIDÉ POUR 1896 ET 1902 RESPECTIVEMENT, AVEC AUGMENTATIONS.

—	1896.	1902.	Augmentation.
Intérêt sur la dette	$10,502,430	$10,975,935	$ 473,505
Administration de la justice	758,270	943,230	184,960
Gouvernement civil	1,396,628	1,497,369	100,741
Pêcheries	427,251	548,895	121,644
Commission géologique	134,368	224,015	89,647
Immigration	120,199	494,842	374,643
Quarantaine	95,247	264,738	169,491
Sauvages	880,408	1,057,131	176,723
Surintendance des assurances	10,039	13,500	3,461
Phares et service côtier	466,058	696,311	230,253
Subventions postales et subventions aux paquebots	534,917	624,956	90,039
Milice et Défense	1,136,714	2,060,979	924,265
Divers	172,364	1,146,121	973,757
Gendarmerie à cheval	533,014	948,216	415,202
Gouvernement des T.N.-O.	330,703	491,924	161,221
Service par voie de mer et de l'intérieur	181,452	496,191	314,739
Pénitenciers	385,228	438,073	52,845
Police	22,703	60,241	37,538
Travaux publics	1,299,796	4,221,294	2,921,498
Chemins de fer et Canaux	126,444	272,296	145,852
Fonds de retraite	311,232	338,764	27,532
IMPUTABLES SUR LA PERCEPTION.			
Douanes	896,332	1,176,024	279,692
Terres fédérales	119,908	158,844	38,936
Inspection des denrées	2,577	13,510	10,933
Postes	3,665,011	4,023,637	358,626
Travaux publics	159,460	498,513	339,053
Chemins de fer et Canaux	3,826,226	6,508,477	2,682,251
Poids et mesures, gaz, etc	97,295	109,672	12,377
IMPUTABLES SUR LE CAPITAL.			
Terres fédérales	82,184	370,838	288,654
Chemin de fer Intercolonial	260,396	4,626,841	4,366,445
Travaux publics	114,826	2,096,334	1,981,508
Edifices publics, Ottawa	Aucune.	93,790	93,790
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	Aucune.	475,998	475,998

Je ne prétends nullement que toutes ces augmentations de dépenses soient injustifiables ; au contraire, à mon avis, il en est d'absolument légitimes, et même dans quelques cas je voudrais qu'on dépensât davantage. Ainsi, je verrais d'un bon œil que le service côtier et celui des phares fût plus généreusement doté; car, de tous les services publics, il n'y en a pas un seul qui ait été plus négligé que celui-là, ces six années passées. Je serais bien aise aussi qu'on pourvût plus libéralement à l'administration des territoires du Nord-Ouest. A en juger d'après ce que j'ai entendu dire, au cours de mon voyage dans l'ouest sur l'insuffisance des recettes publiques affectées aux besoins de ces territoires, je suis d'avis qu'on aurait pu doter plus largement ce service. Au demeurant, si j'ai soumis ce tableau statistique à la Chambre, c'est qu'à mon avis, il est juste que le parlement et le pays sachent dans quelle mesure les différentes branches du service public ont contribué au grossissement du budget au cours de cette période de progrès.

M. BORDEN (Halifax).

Quant à la dette publique, je dois dire que le ministre des Finances dans son exposé budgétaire, semble avoir épuisé le sujet. J'en conviens, relativement à la diminution du capital de la dette, le ministre a fait preuve de bonne gestion financière, si, toutefois, il faut conclure que ses vues d'autrefois sont absolument erronées et que les théories qu'il a exposées hier sont légitimes. Mais, s'il faut attacher quelque importance à ce qu'il nous a dit jadis sur les excédents, il ne saurait se féliciter dans la mesure qu'il l'a fait, sur sa gestion de la

dette publique. Si l'on tient compte de la merveilleuse prospérité qui règne dans le monde entier, prospérité à laquelle le Canada a heureusement participé, le grossissement de notre dette nette, examinée de près, n'offre absolument rien de bien consolant. L'augmentation de la dette pendant les douze années dernières ressort des chiffres qui suivent :

DETTE NETTE.

1891	$237,809,031	1897	$261,538,596
1892	241,131,434	1898	263,956,399
1893	241,681,040	1899	266,273,447
1894	246,183,029	1900	265,493,807
1895	253,074,927	1901	268,480,000
1896	258,497,433	1902	271,829,090

Dette nette, 1902	$271,829,090
" 1896	258,497,433
Augmentation de la dette nette sous le régime libéral	$ 13,331,557

Il est un fait qu'il faut signaler ici : c'est que, de 1891 à 1896 la totalité des recettes publiques a monté à $220,681,395, tandis que de 1896 à 1902, elle s'est élevée à $286,719,524, soit une augmentation de plus de $66,000,000. Voici la statistique des différents exercices :

TOTALITE DES RECETTES.

1891	$ 38,579,311	1897	$ 37,829,778
1892	36,921,872	1898	40,556,510
1893	38,208,609	1899	46,743,103
1894	36,374,883	1900	51,031,467
1895	33,978,129	1901	52,516,333
1896	36,618,591	1902	58,042,333
	$220,681,395		$286,719,524

Moyenne des recettes pendant 6 ans, 1897 à 1902	$47,786,587
Moyenne des recettes pendant 6 ans, 1891-96	36,780,233
Moyenne de l'augmentation annuelle durant les 6 dernières années	$11,006,354
Recettes du dernier exercice, régime libéral	58,052,333
Recettes du dernier exercice sous le régime conservateur	36,618,591
	$21,433,742

On le voit donc, M. l'Orateur, sous le régime actuel, les recettes accusent une énorme augmentation. En établissant la comparaison à cet égard, le ministre des Finances doit se rappeler que si les recettes, sous le régime conservateur, de 1891 à 1896, avaient été aussi abondantes qu'elles l'ont été pour le régime actuel, de 1897 à 1902, la dette publique aurait accusé une diminution d'au moins $45,000,000. Le ministre se félicite de ce que la dette, jusqu'à la fin du dernier exercice, accusait une augmentatiton de $13,000,000, et qu'au moyen du prétendu excédent de l'exercice en cours, il pourra la réduire d'environ $5,000,000, ce qui laisserait une augmentation nette de $8,000,000. Le ministre du Commerce participe, sans doute, dans la plus large mesure, à la jubilation de son collègue.

Me serait-il permis, M. l'Orateur, de signaler à l'attention du ministre du Commerce quelques-unes des paroles qu'il a prononcées jadis et où semble briller une étincelle de bon sens ? J'invite le ministre à nous dire, lorsqu'il portera la parole, ce qu'il pense aujourd'hui de ces déclarations d'antan, s'il partage encore les opinions qu'il professait de 1876 à 1896 ? J'appréhende fort que le ministre du Commerce, empruntant les touchantes paroles de la vieille ballade, ne soit obligé de nous dire qu'il est dans l'impuissance de nous chanter les vieilles romances du temps passé :

I cannot sing the old song I sang long years ago.

Le ministre des Finances est aussi distingué à titre de journaliste qu'à titre de directeur de nos finances nationales, et ses articles de fond méritent toute notre attention. Il y a quelques années, dans les colonnes du " Morning Chronicle " parut au sujet du régime conservateur une critique dont la paternité revient au ministre. Voici ce qu'il dit :

Si le gouvernement créait ces excédents comme par enchantement, il y aurait peut-être lieu de féliciter sir John Macdonald et ses partisans ; mais si l'on tient compte du fait que chaque dollar de cet excédent sort du gousset des contribuables et cela sans l'ombre même d'une excuse, puisque ces deniers sont inutiles même pour acquitter les dépenses insensées du gouvernement, alors il n'y a guère lieu de se réjouir.

J'invite le ministre du Commerce à bien digérer ces paroles de son collègue et à nous dire, quand il prendra la parole, ce qu'il pense des opinions que celui-ci exprimait à cette époque. Mais je n'ai pas encore fini. L'année suivante, le ministre des Finances fit une nouvelle sortie, lorsqu'on eût annoncé un excédent, et voici dans quels termes il s'apitoyait sur le malheureux sort d'un pays affligé d'une plus-value :

Qu'il faille prélever sur les consommateurs au pays des millions de dollars, et cela sans que la chose soit absolument urgente, c'est là un principe cardinal du ministre des Finances, principe auquel même ses meilleurs amis ne se rallient pas sans réserve.

Ils comprennent qu'un excédent de plusieurs millions de dollars est autant d'argent soutiré au commerce du pays.

Le pays pourra-t-il se laisser longtemps saigner ainsi à blanc ? Assurément, non.

Il n'est pas question ici d'acclamations, bien entendu, puisque c'est un article de journal ; mais il est facile de comprendre, et de fait, on se rappelle les acclamations, les tonnerres d'applaudissements qui soulignaient ces paroles, quand elles retentissaient à la tribune publique, devant les assemblées populaires. Mais il ne faut pas négliger notre très honorable ami, le ministre du Commerce ; car c'est toujours un plaisir véritable pour moi de citer ses paroles : il a le don de s'exprimer avec tant de concision et de vigueur que c'est réellement un

régal de l'entendre, et dix mots tombés de sa bouche éloquente en disent plus que des pages entières de nos propres discours. Voici donc comment il s'exprimait au temps jadis :

La taxation est un mal que rien ne saurait justifier, sauf les besoins du service public.

Les besoins du service public, cette année, n'autorisent certes pas le gouvernement à gonfler de douze à treize millions de dollars les impôts publics. Et cependant, le ministre du Commerce semble être ravi de cet excédent annoncé par son collègue. J'ignore l'attitude qu'il adoptera lorsqu'il prendra la parole, à ce sujet. A mon sens, M. l'Orateur, il y a beaucoup de force dans les vues exprimées par le ministre des Finances dans l'article en question, ainsi que dans la phrase épigrammatique du ministre du Commerce. Le simple fait d'annoncer un excédent de douze à treize millions de dollars n'exerce-t-il pas une attraction pour ainsi dire invincible sur certains esprits au pays? Ici comme dans les autres pays, il se rencontre des gens dont le seul souci, en matière de recettes publiques, est de savoir comment ils en feront affecter une parti à leurs besoins, sous forme de crédit budgétaire. Je n'en veux d'autre preuve que ce qui s'est passé il y a quelques années. Le ministre-suppléant des Travaux publics durant l'absence du titulaire de ce ministère (l'honorable M. Tarte), alors à Paris, adressa à ses partisans dans le pays une circulaire où il les exhortait à demander des crédits pour les travaux publics dans leurs localités respectives, et cela en prévision des prochaines élections générales, et je crois que cette circulaire produisit de merveilleux résultats. Eh bien ! il y a quelque analogie entre l'effet produit par l'excédent annoncé par le ministre des Finances et les résultats de cette circulaire.

Après tout, n'y a-t-il pas lieu d'envisager quelque peu la situation sous le jour où le ministre des Finances et le ministre du Commerce l'ont si bien présentée au pays ? N'y a-t-il pas lieu, en effet, de se demander s'il est sage de remanier notre système fiscal, de façon à dire au peuple canadien : " Voyez ! voici douze à treize millions de dollars dont l'état n'a nullement besoin; et à vous tous, qui avez des demandes à faire au gouvernement, et qui ne cessez de parler de travaux publics non pas dans l'intérêt du pays, mais dans l'intérêt des particuliers, nous vous disons : "voici le moment de venir formuler vos demandes, puisque le gouvernement a cet argent en mains, et qu'il est disposé à faire bon accueil à ces demandes."

J'en viens aux relevés du commerce que nous a signalés le ministre des Finances ; et je constate qu'il a fait une omission peut-être involontaire à cet égard : c'est que nos importations du Royaume-Uni figurent bien plus avantageusement cette année dans ces relevés qu'ils l'ont fait, l'année dernière. Si

M. BORDEN (Halifax).

je relève cette omission, c'est que, l'année dernière, le ministre a appelé l'attention de la Chambre et du pays sur une situation toute différente. Notre commerce avec la mère partrie accuse une augmentation de près de $6,000,000. Mais je tiens surtout à signaler à l'attention l'état de nos relations commerciales avec le Royaume-Uni, comparativement à l'état de ces relations avec les Etats-Unis. Relativement aux importations pour la consommation domestique sauf le numéraire et les lingots, voici la situation en 1902 : nos importations des Etats-Unis se sont élevées à $114,744,696, et nos exportations aux Etats-Unis ont atteint le chiffre de $47,829,730, soit une balance en faveur des Etats-Unis, contre le Canada, de $66,914,966.

Quant au Royaume-Uni,la situation est précisément l'inverse. En 1902, nos importations de la Grande-Bretagne montent à $49,022,726, et nos exportations en Grande-Bretagne, à $117,381,221, soit une balance en faveur du Canada, contre la Grande-Bretagne, de $68,285,495.

IMPORTATIONS—CONSOMMATION DOMESTIQUE.

(Moins numéraire et lingots).

1902.	
Importations des Etats-Unis..	$114,744,696
Exportations aux Etats-Unis*..	47,829,730
	$66,914,966
Importations de Grande-Bretagne..	$ 49,022,726
Exportations en Grande-Bretagne*..	117,381,221
	$ 68,285,495

*Moins le quartz aurifère, l'argent affiné, le numéraire et les lingots.

Voilà une situation qui n'est peut-être pas bien souriante. Non pas que je prétende que le gouvernement, par sa seule initiative personnelle, soit en mesure d'y remédier ; non, mais pour emprunter l'argument du ministre du Commerce, j'affirme que cela " équivaut virtuellement à l'imposition de droits différentiels à l'encontre de la Grande-Bretagne." Pour donner un nouvel exemple du style épigrammatique du ministre du Commerce, citons encore ce qu'il disait en 1897 :

Ces relevés établissent que, durant le dernier exercice de l'ancien régime, nos exportations de produits en Angleterre ont apparemment monté à $66,000,000 tandis que nos exportations aux Etats-Unis ont atteint le chiffre de $44,000,000 ; que nos importations d'Angleterre se sont élevées à $32,000,000, tandis que nos importations des Etats-Unis ont atteint le chiffre de $50,000,000. Cela équivaut virtuellement à l'imposition de droits différentiels, dans une énorme mesure, à l'encontre de l'Angleterre, et en faveur des Etats-Unis, et cela sous le régime de nos honorables adversaires.

Le ministre ne voit-il pas que la situation est cent fois pire aujourd'hui ? Qu'en pense-t-il ? S'il y avait là matière à critique contre l'ancien régime, eh bien, que ne s'efforce-t-il à titre de ministre du Commerce, de remédier à la situation ? Voyons comment ses pa-

roles de 1897 s'appliquent à la situation actuelle :

Ces relevées établissent qu'en 1902, nos exportations de produits en Angleterre atteignent apparemment le chiffre de $10ø,347,345, tandis que nos exportations aux Etats-Unis s'élèvent à $66,567,784 ; que nos importations de la Grande Bretagne montent à $49,022,726, tandis que nos importations des Etats-Unis atteignent le chiffre de $114,744,696. Cela équivaut virtuellement à l'imposition de droits différentiels, dans une énorme mesure, à l'encontre de l'Angleterre et en faveur des Etats-Unis, et cela sous le régime de nos honorables adversaires.

Comparez nos importations de la Grande-Bretagne ainsi que des Etats-Unis et des autres pays, puis observez et notez le résultat, en présence du fait qu'à leur avènement au pouvoir, ces messieurs ont apparemment voulu convaincre le pays qu'ils avaient abjuré leur ancienne doctrine, alors qu'ils préféraient le dollar américain au schelling anglais. Ils ont témoigné un vif attachement aux intérêts de la mère patrie ; ils ont fait preuve d'un grand zèle pour le développement du commerce avec la Grande-Bretagne, et, cependant, voilà la situation pour l'exercice dont je viens de parler. Je vais indiquer à la Chambre, au moyen d'un tableau synoptique, comment le commerce n'a cessé de progresser dans ce sens, de 1896 jusqu'à aujourd'hui. Ce tableau indique les importations, y compris le numéraire et les lingots, destinées à la consommation domestique, et venant tant des Etats-Unis que de la Grande-Bretagne et d'autres pays, de 1896 jusqu'aujourd'hui ; et en outre, j'établis la distinction entre les marchandises imposables et celles importées en franchise douanière. Je fais grâce des détails, et m'autorisant du privilège déjà demandé, je me contenterai de faire consigner ce tableau au compte rendu officiel :

IMPORTATIONS POUR LA CONSOMMATION LOCALE, Y COMPRIS MONNAIE ET LINGOTS.

DES ETATS-UNIS.

—	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	Pour-cent de l'augmentation de 1902 sur '96.
	$	$	$	$	$	$	$	
Imposables...	29,101,646	30,482,509	38,063,960	44,471,824	53,897,561	53,600,278	60,181,808	
En franchise..	29,472,378	31,166,532	40,641,630	48,535,342	55,946,817	56,884,730	60,625,242	
	58,574,024	61,649,041	78,705,590	93,007,166	109,844,378	110,485,008	120,807,050	106·25 p.c.

DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Imposables...	24,366,179	20,217,422	22,556,479	27,521,508	31,561,756	31,701,654	35,062,564	
En franchise..	8,613,563	9,194,766	9,944,438	9,538,615	13,237,974	11,316,510	14,151,198	
	32,979,742	29,412,188	32,500,917	37,060,123	44,789,730	43,018,164	49,213,762	49·22 p.c.

AUTRES PAYS.

Imposables...	13,771,934	15,520,834	14,004,649	17,439,840	18,887,478	20,667,824	23,413,124	
En franchise..	15,261,780	4,711,958	5,486,850	6,544,464	7,282,730	7,066,992	9,357,659	
	19,033,714	20,232,792	19,491,499	23,894,304	26,170,208	27,734,816	32,770,783	70·59 p.c.

On le voit donc, nos importations des Etats-Unis ont subi un accroissement de plus de cent six pour cent ; celles venant des autres pays, ont augmenté de près de soixante-onze pour cent, tandis que nos importations de la Grande-Bretagne n'accusent qu'une augmentation d'un peu plus de quarante-neuf pour cent. Je conclue de là, et le ministre du Commerce conviendra sans doute que les prétendus efforts du gouvernement pour développer le commerce entre le Canada et la mère patrie, comparativement à notre commerce avec les autres pays, n'ont pas été couronnés d'un bien grand succès, pour dire le moins.

Il est un autre aspect de la question que je tiens à étudier ici, pour l'édification du pays. De 1867 à 1902, la moyenne de nos importations de la Grande-Bretagne, y compris le numéraire et les lingots, a été de $42,549,216, et en 1902, elle s'est élevée à $49,022,726, soit une augmentation de $6,473,510, au-dessus de la moyenne.

Durant la même période de temps, la moyenne de nos importations des Etats-Unis a été de $51,608,862, et en 1902, elle s'est éle-

vée à $114,744,696, soit une augmentation de $63,135,834 au-dessus de la moyenne. Quelle est la cause de cet énorme gonflement de notre commerce avec les Etats-Unis et de l'augmentation relativement insignifiante de notre commerce avec la mère patrie ? Il est possible, sans doute, et même probable que cela tienne à des causes qui échappent complètement à l'action du gouvernement.

Les Etats-Unis étant tout près de nous, nous n'ignorons pas que nos négociants peuvent en importer des marchandises plus rapidement que de la mère patrie. Cela étant, le fabricant américain alimente peut-être notre marché un peu plus que le manufacturier anglais ; mais après tout, en comparant les droits dont nous frappons les marchandises anglaises à ceux que nous imposons sur les produits américains, on verra que notre tarif douanier ne gêne pas plus les Etats-Unis que les Grande-Bretagne, même en tenant compte de la préférence qui prévaut actuellement. Si on veut bien avoir égard aux marchandises imposables et à la qualité des produits, l'on observera que l'avantage est grandement en faveur des Américains. Les droits que nous percevons sur les produits importés de la Grande-Bretagne sont comme suit : marchandises imposables, 24:03 pour 100, marchandises imposables et admises en franchise, 17·18 pour 100; des Etats-Unis: marchandises imposables, 25:18 pour 100, imposables et admises en franchise, 13:20 pour 100, soit quatre pour cent de moins que la moyenne obtenue des marchandises imposables et admises en franchise de provenance anglaise; de tous les autres pays. imposables, 27:26 pour 100, imposables et en franchise, 16:46 pour 100.

	Grande-Bretagne.	Etats-Unis.	Tous pays.
Imposables	24.03	25.18	27.26
Imposables et en franchise.	17.18	13.20	16.46

Ainsi, d'après la moyenne établie au sujet des marchandises passibles de droits et admises en franchise, on voit que l'Angleterre, tout compte tenu de la préférence, paie plus que n'importe quel autre pays et beaucoup plus que les Etats-Unis. Interrogé au sujet de cet état de choses lors d'un congrés de réciprocité tenu aux Etats-Unis il y a quelque deux ans, je crois, l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) répondit sans détour :

Le tarif canadien en ce qui concerne l'Angleterre comporte une remise de 33⅓ pour cent, mais les marchandises importées des deux pays ne sont pas les mêmes, et il se trouve que les droits dont on frappe les marchandises anglaises sont plus élevés que ceux que l'on impose sur les produits américains, de sorte que, en définitive, les résultats, les droits, sont à peu près les mêmes.

Les mots " il se trouve " ainsi employés par mon honorable ami m'ont fait sourire. Chacun sait ce qui s'est passé: on a élevé en 1897 les droits sur les importations anglaises, puis on alla offrir aux négociants de la mère patrie un traitement différentiel qui remettait les droits virtuellement égaux à ceux que nous prélevons sur les importations américaines, même en ne tenant compte que des seules marchandises passibles de droits. Ce fait, M. Chamberlain le signala à l'attention des ministres canadiens présents à la conférence intercoloniale ; et puisque le ministre des Finances a lu une partie de la réponse faite aux observations de M. Chamberlain, il n'est que juste, peut-être, que la Chambre soit mise au fait de ce qu'a dit M. Chamberlain en cette circonstance. Parlant de la préférence accordée à l'Angleterre, M. Chamberlain s'est exprimé dans les termes suivants, pages 7 et 8 du rapport :

Mais antérieurement à la conférence de 1897, le gouvernement canadien avait résolu de nous accorder un traitement différentiel alors fixé à 25 pour cent, et qui fut subséquemment porté à 33⅓ pour cent. Ce traitement différentiel en faveur des produits anglais passibles de droits et exportés dans la Dominion, le gouvernement canadien nous l'a accordé de la proposition générale des premiers ministres, et depuis lors il s'est écoulé assez de temps pour nous permettre de nous former une opinion des résultats d'un tel arrangement ; mais je dois vous dire que, tout en reconnaissant avec gratitude l'intention qui a dicté cette proposition et tout la valeur de cette dernière comme preuve de bon vouloir et d'affection, ses résultats ont entièrement déçu notre attente et que, ce me semble, ils ont dû également désappointer les auteurs de la mesure.

Je vais vous faire distribuer un autre document qui contient un exposé statistique très complet du mouvement commercial au Canada depuis 1897 et des effets du tarif différentiel. Mais permettez-moi de vous faire connaître en un mot ou deux les plus importantes conclusions. Je compare en ce moment les importations anglaises au Canada en 1896-97 à celles de la dernière année dont j'ai le rapport—1900-1901. Durant cette période, les importations totales du Canada ont augmenté de £14,500,000, soit de 62 pour cent. Cela indique que le Dominion est dans un état de prospérité beaucoup plus grande ; cela fait voir quelle énergie ses habitants apportent au développement de leur commerce. Quatorze millions et demi, et soixante-deux pour cent ; veuillez vous rappeler ces chiffres qui représentent la totalité des importations. Ce total comprend le commerce libre, qu'aucun droit ne frappe et dans lequel, par conséquent, nulle préférence n'est accordée aux produits anglais ; or ce commerce a vu son volume s'augmenter de £6,250,000, ou de 67 pour cent. Les importations générales, c'est-à-dire, celles qui se sont faites des pays étrangers sous l'empire du tarif général, ont aussi augmenté de £6,250,000, ou de 62 pour cent. Mais le commerce privilégié,—celui qui jouit de cette préférence accordée aux produits anglais, ne s'est augmenté, durant le même période, que de £2,-000,000, c'est-à-dire de 55 peur cent seulement. De sorte que l'augmentation déterminée par le tarif différentiel est virtuellement inférieure à celle qui s'est produite à la faveur du tarif libre et de l'admission en franchise. En d'autres termes, durant la période plus haut mentionnée, le Canada a vu le volume de son commerce avec les pays étrangers—ce qui comprend et les importations passibles de droits et celles qui se

font librement—s'augmenter de 69 pour cent, tandis que le total de ses importations d'Angleterre n'accuse qu'une augmentation de 48 pour cent. . . . . .

Je désire maintenant signaler un autre fait de grande importance, à mon point de vue, et qui a dû sérieusement occuper l'attention du gouvernement canadien. Qu'a reçu le Canada en retour des l'avantages que son tarif confère à l'étranger ? Les exportations du Canada à l'étranger ont diminué de 40 pour cent, tandis que les exportations de l'étranger au Canada, je l'ai déjà dit, ont considérablement augmenté. D'autre part, malgré le tarif, malgré tout ce que le commerce et les voies de communication pouvaient avoir de normal, les exportations en Angleterre ont augmenté de 85 pour cent en quinze années ; et le résultat net que je signale particulièrement à votre attention, c'est que, malgré la préférence à nous accordée par le Canada, le tarif de ce dernier a gêné et gêne encore très sérieusement son meilleur client au profit de l'étranger qui ne cesse de faire de son mieux pour fermer ses portes aux produits canadiens.

Naturellement, il n'est que juste de faire voir les deux côtés de la question, et l'on pourra répondre à M. Chamberlain que si les importations que le Canada fait d'Angleterre ne représentent que 29·62 pour 100 du commerce qui se fait entre les deux pays, les importations que les Etats-Unis font d'Angleterre ne représentent néanmoins que 23·20 pour 100 des échanges commerciaux qui se font entre ces deux derniers pays. En d'autres termes, la Grande-Bretagne achète aux Etats-Unis près de quatre fois plus que ces deux derniers n'importent d'Angleterre. C'est ce qui a lieu depuis des années, malgré l'opinion émise par certaines gens qu'on ne saurait vendre à un pays qui n'est pas notre fournisseur. L'exemple de ces deux pays n'est pas de nature à appuyer ce raisonnement. Les relations commerciales qui existent entre le Canada et l'Angleterre sont beaucoup plus avantageuses à celle-ci que ne le lui sont celles qu'elle entretient avec les Etats-Unis, et cependant, malgré la préférence, la situation qu'on nous a faite sur le marché anglais est en tous points semblable à celle des Américains. Ce fait, nous l'avons à maintes reprises signalé à l'attention de la Chambre ; autrefois, le ministre des Finances se moquait de notre manière de voir, mais son discours d'hier indique qu'il est disposé à donner à nos avis plus d'attention que par le passé.

Cette question offre encore un côté que M. Chamberlain n'a pas dévoilé aux ministres canadiens et qui, d'une manière plus frappante encore que les chiffres présentés par le ministre des colonies, fait voir l'état des relations commerciales de la mère patrie avec les autres pays comparées à celles qu'elle entretient avec le Canada. Jetons un coup d'œil sur le relevé des exportations du Royaume-Uni à l'étranger et au Canada durant les dix dernières années. J'ai préparé ce tableau à l'aide des rapports les plus récents que j'ai pu me procurer. En ce qui concerne certains pays, les plus récents rapports sur lesquels j'ai pu mettre la main sont ceux de 1899 et, pour ce qui est de certains autres, je n'ai pu me procurer les rapports de 1890 sur lesquels j'avais d'abord commencé à établir la comparaison. Mais tel qu'il est composé, voici ce qu'indique ce tableau :

ETAT DES EXPORTATIONS DU ROYAUME-UNI AUX PAYS ÉTRANGERS ET AU CANADA.

	1890.	1896.	1900.	Proportion de l'augment. de 1900 sur 1896.
	£	£	£	
France	25,175,280	20,424,280	26,986,320	32·19
Hollande	23,634,667	21,304,250	24,024,334	12·77
Italie	12,802,240	9,195,560	14,350,760	56·06
Belgique	8,517,680	8,224,720	12,034,240	45·10
Espagne	7,783,120	6,188,360	9,973,000	61·16
Suède	6,048,278	6,490,778	9,805,778	78·58
Norvège	3,673,778	3,500,950	5,742,778	64·03
Portugal	2,984,092	2,739,825	4,308,983	57·27
Mexique	2,133,750	1,976,250	2,620,750	32·67
Suisse	2,094,960	2,068,280	2,493,120	20·54
	1891.			
Empire allemand	28,258,050	27,565,650	35,959,500	30·45
	1890.		1899.	
Russie	9,334,000	11,130,900	13,601,313	22·19
			1900.	
Danemark	3,753,389	4,348,000	6,005,167	38·11
Canada	8,928,033	6,785,956	9,215,994	36·00

Sous le rapport du pour cent d'augmentation, le Canada occupe le huitième rang parmi les quatorze nations, et le neuvième sous le rapport de l'augmentation réelle, et cela

malgré la préférence sur laquelle comptaient tant les membres de la droite pour développer les relations commerciales du Canada avec la mère patrie. Pas un seul de ces pays-là n'accorde la moindre préférence à l'Angleterre : ils s'en tiennent aux relations commerciales ordinaires, et cependant, on n'a qu'à consulter le relevé concernant ces quatorze pays pour découvrir que sous le rapport du pour cent d'augmentation le Canada figure au huitième rang et au neuvième sous le rapport de l'augmentation réelle.

M. l'Orateur, je désire maintenant toucher à une couple de sujets que mon honorable ami (M. Fielding) a traités dans son discours. Je m'occuperai tout d'abord du revenu des postes. Le ministre des Finances nous a dit que, dans un discours qu'il a récemment prononcé à Toronto, le directeur général des Postes avait fait un état comparatif fort juste des recettes et des dépenses, sans toutefois y mentionner le Yukon. Pourquoi le ministre des Finances, en établissant sa comparaison des rapports du commerce, n'a-t-il pas passé le Yukon sous silence ? Si le directeur général des Postes est parfaitement justifiable de ne pas faire figurer le Yukon dans ses états comparatifs, le ministre des Finances a tout autant raison, assurément, de ne pas mentionner le Yukon dans les états comparatifs se rapportant au commerce. Le ministre des Finances nous a bien parlé de la réduction du port des lettres, réforme de son collègue des Postes, mais que n'a-t-il ajouté qu'on a augmenté le port de presque toutes les autres matières postales ? N'eût-on pas bien fait de signaler ces deux faits à l'attention de la Chambre ? Et pourquoi le ministre des Finances ne nous a-t-il pas dit un mot des appointements que le directeur général des Postes paie à ses employés et aux facteurs ? A chaque session, pour ainsi dire, force m'est d'accompagner chez le directeur général des Postes des députations envoyées de tous les coins du pays par les employés de la poste qui se plaignent de ce que leurs appointements sont toujours restés les mêmes depuis vingt ou trente ans, et qu'ils ne gagnent vraiment pas assez pour vivre.

Quelques VOIX : Très bien !

M. BORDEN : Le directeur général des Postes se vante d'avoir un excédent. Mais quoi ! hier encore deux conducteurs de la malle ont été condamnés à l'amende, à Montréal, pour s'être servi de chevaux trop maigres pour faire un tel travail. Pourquoi le directeur général des Postes n'a-t-il pas recours au département des gages courants du ministère du Travail ? Que ne demande-t-il au ministre du Travail de l'aider à procurer aux employés des postes des appointements raisonnables ?

M. KEMP : Où est aujourd'hui le directeur général des Postes ?

M. BORDEN (Halifax).

M. BORDEN : Je regrette que le directeur général des Postes ne soit pas aujourd'hui à son siège. J'ai longtemps pensé que le ministère du Travail ne pouvait faire œuvre plus utile que de faire tout en son pouvoir pour venir en aide à tous les employés des postes, qui se plaignent de ce que leurs appointements sont toujours restés au même chiffre, tandis que, depuis six ans, le coût des choses nécessaires à la vie a subi une augmentation de 25 à 50 pour 100, et cela, pour permettre au directeur général des Postes de venir devant la Chambre, devant le pays, déclarer vaniteusement que s'il avait négligé une partie de la population du Canada, il avait du moins lieu de penser qu'il avait réussi à obtenir un excédent en 1902.

Parlant des chemins de fer de l'Etat, le ministre des Finances nous a entretenus d'un excédent présumé. Non, ce n'est pas d'un excédent "présumé" qu'il a parlé ; il a dit qu'il existe réellement un excédent, mais j'aime mieux appeler cela un excédent présumé. Personne n'ignore que le gouvernement actuel a modifié la manière de faire les inscriptions tant au compte du capital qu'à celui du revenu ; et puisque le ministre des Finances prise si fort les méthodes chères au directeur général des Postes, que n'y a-t-il eu recours pour établir l'état comparatif qu'il nous a fait des comptes des chemins de fer ? Voyons comment il s'y est pris pour trouver son excédent de l'année dernière : pour arriver à faire parade d'un excédent de $57,898, il lui a fallu porter au moins $4,626,841 au compte du capital. Et l'honorable ministre du Commerce trouve que l'on fait ainsi un excellent tableau de la situation des chemins de fer de l'Etat en 1902.

Nous avons appris par la bouche de l'honorable ministre des Finances tout ce que le gouvernement a fait en faveur du commerce depuis six ans. Il a entamé des négociations commerciales avec la mère patrie, et vous apprendrez avec autant de chagrin que nous, M. l'Orateur, qu'elles n'ont été suivies d'aucun résultat ; il a également entamé des négociations avec la France, et vous apprendrez encore avec regret que, jusqu'à présent, elles n'ont absolument rien produit. Il est, en outre, entré avec les Etats-Unis en des négociations qui n'ont abouti à rien si ce n'est à un échange de lettres très courtoises entre le premier ministre et M. le sénateur Fairbanks. De plus, au cours des six dernières années, il s'est tenu en négociations avec l'Allemagne. Nous nous sommes amèrement plaint l'année dernière et la précédente de ce qu'on n'avait pas déposé les papiers se rattachant à ces négociations. Il y a deux ans, j'ai réussi à mettre la main sur les documents communiqués au parlement australien, et c'est ainsi que j'ai pu prendre connaissance de pièces qu'on aurait dû déposer sur le bureau de cette Chambre. On nous avait dit que ces papiers étaient de nature confidentielle. Or, on les a déposés vers la fin du discours du ministre des Fi-

nances, hier soir, et ils ne révèlent rien de bien confidentiel. J'ignore si on les a tous déposés ; c'est ce que je demanderai peut-être à mon très honorable ami un peu plus tard ; mais j'affirme qu'il n'y a rien dans les documents qu'on a déposés qui puisse le moindrement justifier le gouvernement d'avoir fait rejeter la motion par laquelle mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) demandait, l'an dernier, que ces mêmes documents fussent déposés sur le bureau de la Chambre. C'est avec Herr P. Hatzfeldt, je crois, que le gouvernement a entamé les négociations ; il les a continuées avec Graf Von Posadowsky, mais depuis deux ans, on a négocié exclusivement avec Herr Bopp, et c'est la correspondance échangée avec ce dernier qu'on a déposée sur le bureau de la Chambre. Et au cours de ces négociations, le Canada a pris une attitude vraiment bien singulière. Il y a deux ans, nous invitions le gouvernement, au moyen d'une résolution présentée ici même, à donner signe de vie en cette matière ; nous l'y avons encore engagé l'an dernier. Il y a deux ans, je présentai moi-même une résolution à ce sujet et protestai énergiquement contre la situation faite à notre pays par l'Allemagne. Cette résolution, que le gouvernement fit rejeter, était ainsi conçue :

Cette Chambre est d'opinion que le Canada devrait imposer des droits équivalents ou suffisants sur les produits naturels ou manufacturés de pays qui ne font pas partie de l'empire chaque fois que ces pays feraient montre d'injustice au sujet de l'entrée chez eux des produits du Canada, naturels et manufacturés ; et que pour atteindre ce but, le gouvernement devrait prendre toutes les mesures nécessaires.

En cette circonstance, les députés de la gauche élevèrent fortement la voix, mais le gouvernement fit la sourde oreille. Vraiment, à en juger par ce qu'il a dit, on serait porté à dire que le ministre des Finances a plutôt cherché à justifier l'attitude de l'Allemagne. L'attitude du gouvernement canadien envers l'Allemagne me remet en mémoire la pièce bien connue : " Le secrétaire particulier ". Vous vous rappelez que lorsque le vieux colonel indien revient chez lui et rencontre le pauvre petit ministre du culte, le secrétaire particulier qu'il prend pour son neveu, en qui il s'attendait de trouver un homme, il lui pose un certain nombre de questions. Le jeune homme répond très faiblement et d'une voix fort efféminée. Le bonhomme entre bientôt tellement en colère, qu'il l'empoigne à la nuque, le traîne autour de la pièce en le frappant à coups de poing et de pied, lui cogne la tête contre le mur, et, en un mot, lui inflige les plus cruels traitements. Le jeune homme garde le silence, il se soumet docilement à tout jusqu'au moment où, après avoir été incroyablement roué de coups, il se redresse fièrement et dit : " Attention maintenant ; si vous vous avisez de recommencer, je vais me fâcher contre vous ". Telle a été en somme, l'attitude du gouvernement canadien envers l'Allemagne durant les six dernières années. Celle-ci nous a interdit son marché en frappant nos produits d'une taxe très élevée, tandis qu'elle admettait les produits des autres pays à la faveur de son plus bas tarif. Tout ce temps-là, nous nous sommes contentés de lui dire : " Si vous vous avisez de recommencer, nous allons nous fâcher contre vous ". Il faut croire que nous nous fâchons réellement, puisque nous voici à la veille de lui imposer une surtaxe. Ceci est peut-être très bien, mais je crois que c'est ce que le gouvernement aurait dû commencer par faire il y a quatre ou cinq ans, au lieu de s'amuser à faire rejeter nos résolutions et à refuser à la Chambre tout renseignement sur cette question. Et puis, pour ce qui est de cette surtaxe, il me semble qu'il se fait trop de besogne dans notre pays en vertu d'arrêtés de l'exécutif. On peut virtuellement remanier le tarif tout entier à la faveur de quelque arrêté du conseil—et on peut le faire à la veille même d'une élection générale. Si nous devons traiter avec l'Allemagne, il vaut mieux que ce soit tout de suite et en vertu d'une loi. Pour cela, je suis disposé à rester ici aussi longtemps qu'il faudra, tout l'été, si c'est nécessaire. Mais si on doit imposer cette surtaxe en vertu d'un arrêté du conseil, pourquoi l'honorable gentleman s'arrange-t-il de façon à être bientôt obligé de venir demander à la Chambre de rendre la surtaxe plus élastique ? Dans son discours il a signalé la nécessité de rendre le tarif moins rigoureux en ce qui concerne l'importation de la matière première nécessaire aux manufactures, et il y avait lieu de croire qu'il en serait de même pour la surtaxe et qu'on ne l'appliquerait pas également à tous les produits ; et s'il confère à l'exécutif le pouvoir d'imposer une surtaxe——

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est nullement question de l'exécutif. La surtaxe est directement imposée. Elle entre en vigueur dès aujourd'hui, mais l'exécutif a le droit d'établir des règlements concernant son application.

M. BORDEN (Halifax) : Et ce point est actuellement réglé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il l'est.

M. BORDEN (Halifax): Dans ce cas, je suis heureux de constater qu'on s'est rendu aux demandes de la gauche. Toutefois, si nous devons nous occuper du tarif allemand à cette session-ci, il vaudrait mieux garder un peu de latitude quant à la surtaxe, car on pourrait importer d'Allemagne certaines marchandises qu'il ne conviendrait pas de frapper d'une surtaxe de 33⅓ pour 100, tan-

dis que dans d'autres cas, la surtaxe devrait être beaucoup plus élevée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui est-ce qui déterminera la différence ?

M. BORDEN (Halifax): Le députation, ce me semble; du reste, nous aurons occasion de traiter cette question lorsque viendra le moment de délibérer les résolutions de l'honorable ministre. Je suis d'avis que la Chambre devrait elle-même disposer de ces questions, au lieu d'en confier la solution à l'exécutif. Les résolutions de l'honorable ministre sont certainement conçues de façon à provoquer nombre de ces cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas.

M. BORDEN (Halifax) : Les résolutions dont l'honorable ministre propose l'adoption ne couvrent-elles pas un certain nombre de ces cas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas en ce qui se rapporte à Allemagne.

M. BORDEN (Halifax): Je parle des arrêtés du conseil en général, et dis que, en ce qui concerne la matière première nécessaire à la fabrication des rails d'acier, mon honorable ami a eu recours à cette méthode que je tiens pour peu sage.

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi l'autorise depuis des années.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais qu'on l'a quelque peu suivie, mais mon honorable ami semble enclin à y recourir plus souvent, et c'est à cela que j'objecte.

L'attitude du gouvenement en ce qui concerne la préférence commerciale, est des plus singulières. Je ne présenterai pas aujcurd'hui de résolution au sujet de cette question, car j'estime qu'on devra la débattre séparément un peu plus tard. Toutefois, je me crois tenu de parler un peu de l'attitude prise par le gouvernement à ce propos. C'est en 1897 ou en 1898 que l'on a inauguré le régime différentiel en entonnant l'hymne national dans cette enceinte ; puis mon très honorable ami traversa l'océan pour aller dire à l'Angleterre pourquoi le Canada avait jugé bon de lui accorder cette préférence. Il a dit à la nation anglaise que le Canada lui faisait librement un cadeau sans rien espérer en retour. Sans vouloir citer ses discours qu'on a souventes fois rapportés en cette Chambre, je ne puis résister au plaisir de citer quelques mots :

C'est un don volontaire. Nous ne demandons rien en retour. La protection a fait le malheur du Canada. Nous ne voudrions pas vous voir subir son influence pernicieuse—car ce qui vous affaiblit doit aussi nous affaiblir.

M. BORDEN (Halifax).

Le club Cobden inspiré par la pureté de ses principes libre-échangistes, s'empressa de décerner la médaille Cobden à mon très honorable ami qui s'en revint ensuite au Canada où la question fut débattue en cette Chambre et par tout le pays. En toute occasion on nous disait que cette préférence de 33⅓ pour 100 valait déjà aux produits canadiens une situation privilégiée sur le marché anglais. On nous disait que le marché anglais avait déjà accordé au Canada une préférence réelle. La gauche a proposé diverses résolutions presque en tous points semblables à celles que les représentants du gouvernement actuel ont finalement adoptées à la conférence coloniale, et cependant, le gouvernement et ses partisans les ont rejetées l'une après l'autre. Qu'on me permette de lire une des résolutions que nous avons demandé à la Chambre de voter; c'est celle que sir Charles Tupper présenta en 1900:

Cette Chambre est d'avis qu'une entente commerciale conférant de mutuels avantages, entre le Royaume-Uni et les colonies, stimulerait considérablement la production dans ce pays, augmenterait dans une grande mesure le commerce entre eux et aurait pour effet d'assurer l'unité de l'empire, et que tout projet différentiel n'assurant pas la réalisation complète d'un tel système ne devrait pas être considéré comme final ou satisfaisant.

M. l'Orateur, la conférence a adopté des résolutions se rapportant à cette question. Je vais donner lecture du premier article de la résolution que les représentants de ce gouvernement ont appuyée :

Cette conférence reconnait que le principe du commerce préférentiel entre le Royaume-Uni et les domaines de Sa Majesté au-delà des mers stimulerait et faciliterait le commerce mutuel et donnerait plus de force à l'empire en favorisant le développement des ressources et des industries des différentes parties qui le composent.

La phraséologie de ces deux résolutions n'est pas la même, mais le sens en est identique ; et cependant, mon très honorable ami suppliait ses amis, en 1900, de repousser la résolution même qu'il a subséquemment proposée à la conférence coloniale. Chaque fois que cette question a été débattue dans cette Chambre, on nous a dit que le marché anglais nous accordait une préférence, et que nous ne devions pas aller vers la mère-patrie à la façon des revendeurs. Plus d'une fois, l'honorable ministre de l'Agriculture adressant la parole à des assemblées tenues en Angleterre, a dit à ses auditeurs—y étant sans doute autorisé par ses collègues—que le Canada ne désirait rien en retour de la préférence accordée. M. l'Orateur, qui est-ce qui fait aujourd'hui du revendage ? Qui est-ce qui, non content de trafiquer, est allé jusqu'à proférer d'indignes menaces dans le mémoire soumis au gouvernement impérial, menaces que le ministre des Finances répétait plus ouvertement hier, en disant que l'on abo-

lira le tarif différentiel si l'Angleterre ne nous donne pas quelque compensation. Si cela arrive, je me demande si on chantera le "God save the King," ou ce que l'on pourra bien faire. Il est possible que lorsqu'on abolira cette préférence, la droite tout entière se lève comme un seul homme pour entonner le chant national des Américains. On nous a dit que le Canada jouit d'une préférence réelle sur le marché anglais ; dans ce cas, quelle raison porte mes honorables amis à réclamer à cette heure auprès du gouvernement britannique, et pourquoi menacent-ils de supprimer cette préférence ? Voyez plutôt leur attitude du commencement à la fin. Il y a deux ans à peine, le premier ministre, répondant à une question que je lui posais, déclarait que c'était pure folie que de vouloir discuter la question du commerce préférentiel tant que le Canada ne serait pas prêt à adopter le libre-échange. Si le premier ministre doute de la véracité de mes paroles, qu'il consulte le compte rendu des débats de la Chambre. L'an dernier, le ministre des Finances nous apprenait que cette préférence d'un seul côté était une excellente chose pour le Canada aussi bien que pour la mère patrie. Alors, pourquoi cherche-t-on à en trafiquer ? De quel côté se trouvent aujourd'hui les revendeurs ? Le premier ministre a dit un jour que l'attitude de la gauche semblait être celle de gens qui veulent blesser, mais qui n'ont pas le courage de frapper. Où sont aujourd'hui ceux qui veulent blesser, mais qui n'osent pas frapper ?

M. l'Orateur, vous a-t-il jamais été donné, au cours de votre carrière parlementaire, d'être témoin d'une plus étonnante série de volte-face que celle que le gouvernement nous a fournie? A vrai dire, dans ses transactions avec l'Angleterre comme avec les Etats-Unis, il a commencé par renoncer à tout. C'est au milieu du plus grand enthousiasme qu'il a donné une préférence à la Grande-Bretagne, il a fait savoir à la mère patrie que nous lui faisions ce don en reconnaissance de la liberté admirable dont nous jouissons, que nous n'espérions pas de compensation et que nous ne voulions pas que le Canada fût affligé du régime protectionniste. Cinq ans après, les ministres se rendent à la conférence coloniale et, prosternés jusqu'à terre, demandent à l'Angleterre de leur accorder une préférence sur son marché et la menacent, si elle refuse, de l'abolition de la préférence que, à les entendre, nous lui avions conférée sans rien espérer en retour, puisque nous n'avons fait que notre devoir. Ils feraient mieux de réserver leurs railleries pour leur chef tous ces honorables députés que certaine résolution, par moi présentée l'an dernier, a eu l'honneur de mettre en si grande joie. On a eu soin de me faire remarquer alors que la protection de l'industrie canadienne était absolument incompatible avec le principe de la préférence mutuelle en matière commerciale ; et cependant voici en toutes lettres, et contenue dans le rapport de la conférence coloniale, la proposition même dont j'avais alors saisi le pays. J'avais dit au peuple qu'il était de notre devoir de favoriser le manufacturier anglais plus que l'étranger, mais qu'en agissant ainsi il ne nous fallait pas perdre de vue les intérêts du fabricant canadien. Or, il est démontré dans ce rapport-ci que les ministres se sont servis à la conférence coloniale du raisonnement même dont ils s'étaient si bien moqués dans le temps :

> Mais les ministres canadiens firent remarquer que le tarif du Canada n'était en aucune façon prohibitif ; que de grandes quantités de marchandises étaient importées et qu'une grande partie de celles-ci étaient de provenance étrangère. Pour les marchandises qui seraient censées avoir été fabriquées en Angleterre, le tarif pourrait être remanié de façon à conférer de nouveaux avantages aux fabricants anglais, leur donnant ainsi l'occasion de s'emparer d'un commerce considérable qui est actuellement le partage de l'étranger.
>
> Les ministres canadiens ont dit que s'ils avaient l'assurance que le gouvernement impérial voulait accepter le principe du commerce préférentiel en général, et accorder particulièrement aux produits alimentaires du Canada une exemption des droits actuellement imposés ou à être imposés, ils seraient disposés, eux, les ministres canadiens, à discuter ces modifications et à s'efforcer de mettre le fabricant anglais sur le marché du Canada en meilleure situation que son concurrent étranger.

Comme je n'entends pas abuser de la bienveillance de la Chambre, je n'insisterai pas sur ce point; du reste, avant de terminer mes observations, il va falloir encore que j'aborde un bon nombre d'autres sujets plus importants peut-être, et se rattachant à la question commerciale.

Le ministre des Finances prétend qu'il n'est pas opportun de faire en ce moment la moindre modification au tarif. Il parle aux protectionnistes et aux libre-échangistes du Canada à peu près comme il leur parlait en 1897 et 1898. Le temps n'est pas encore venu de faire certaines choses. Mon honorable ami a introduit dans son exposé budgétaire autant de doctrine protectionniste que ses amis libre-échangistes étaient susceptibles d'en tolérer, et y a glissé tout ce qu'il a pensé que ses amis protectionnistes pouvaient digérer de matière libre-échangiste; de plus, il a renouvelé aux manufacturiers l'invitation qu'il leur avait déjà faite de "revenir". Le ministre des Finances et le représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) ne se sont pas parfaitement entendus sur ce qu'on avait dit aux manufacturiers l'an dernier. L'ex-ministre ne passe pas généralement pour être absolument dépourvu d'esprit; certains même lui reconnaissent parfois beaucoup de subtilité, et cependant, il n'a pas réussi à saisir le sens du langage que le ministre des Finances a tenu aux manufacturiers, l'an dernier. Si les collègues de l'honorable

ministre ont été désappointés, à plus forte raison les manufacturiers ont-ils dû l'être. Le ministre dit qu'il a invité les manufacturiers à revenir parce qu'il savait qu'ils peuvent parfaitement le faire non seulement cette année, mais l'année prochaine et dans deux ans. Il n'a donc pas pensé leur faire de promesse formelle en leur disant: " nous ne ferons rien pour vous cette année, mais revenez l'an prochain." Mais les manufacturiers auraient fort bien pu entendre autre chose. Qu'avions-nous il y a deux ans ? La commission internationale—j'allais l'oublier. C'est elle qui nous a privés de la révision du tarif en 1901—je ne remonte pas plus loin que cette année-là—et la conférence coloniale nous a rendu le même service en 1902. Cette année, nous avons un mélange des deux: le résultat de la conférence coloniale allié à la reprise possible des séances de la commission. Il va sans dire que chacun va se montrer enchanté de cette combinaison et que, en certains quartiers, on ne manquera pas de la trouver très ingénieuse et d'y applaudir. Le gouvernement tient ces gens à l'écart en leur parlant de l'abolition de la préférence accordée à l'Angleterre et de la reprise prochaine des séances de la commission internationale. Le ministre des Finances leur dit, en effet: " Nous ignorons ce que cela nous rapportera; si nous n'y avons pas grand avantage, nous porterons notre attention sur le tarif de quelque autre pays." Voilà qui est vraiment de nature à réjouir grandement ceux que la question intéresse. En fait, on leur dit de revenir l'an prochain parce que, dans l'intervalle quelque circonstance fortuite pourrait peut-être mettre le gouvernement en mesure de faire droit à leurs demandes. " Nous ne faisons pas de promesse," dit le ministre des Finances; " il est possible que la nation se rallie au principe du libre-échange, et dans ce cas, nous vous conseillerons de retourner à vos affaires, car nous n'avons rien promis ; mais, à tout événement, vous ferez bien de venir nous voir l'année prochaine." Ces messieurs doivent être enchantés, assurément, de la situation qui leur est faite ; et il n'y a pas de doute que le ministre des Finances, de son côté, va atteindre le but qu'il s'était proposé en donnant à son langage une tournure aussi diplomatique.

Qu'on revise ou qu'on ne revise pas le tarif cette année, il est bon quand même de s'occuper dans une occasion comme celle-ci de la nature de nos importations. Comme je l'ai déjà dit, chacun reconnaît la nécessité où est le Canada de faire de grandes dépenses et d'avoir un tarif susceptible de lui donner un revenu suffisant; mais jetez un coup d'œil sur notre tarif et voyez si notre pays ne possède pas quelque ressource susceptible de développement, s'il ne produit pas quelque matière première que notre propre industrie pourrait convertir en une infinité d'articles nécessaire à la vie que, à l'heure qu'il est, nous importons de l'étranger. J'ai par devers moi un tableau comparatif de certains produits que nous importons des Etats-Unis. Ce tableau ne porte pas uniquement sur les articles importés pour la consommation, parce que la matière dont on fait les rapports rend trop difficile la tâche d'établir quelle proportion des importations est destinée à la consommation.

IMPORTATIONS DES ETATS-UNIS.

	1896. En franchise.	1896. Imposables.	Total.
Forêts	2,054,423	.....	2,054,423
Pêcheries	$ 52,819	$ 318,674	$ 371,493
Animaux et leurs produits	3,811,278	1,482,114	5,293,392
Produits agricoles	2,672,895	8,045,580	10,718,375
Manufactures	8,354,635	19,742,117	28,096,752

	1902. En franchise.	1902. Imposables.	Total.
Pêcheries	$ 31,380	$ 494,706	$ 526,086
Forêts	4,038,722	.....	4,038,722
Animaux et leurs produits	4,573,595	3,838,859	8,412,454
Produits agricoles	7,967,462	11,544,604	19,512,006
Manufactures	25,532,647	46,885,102	72,417,749

J'ai compris dans ce tableau le chiffre total des importations. Je prie mon honorable ami de nous dire s'il pense que ces augmentations toujours grandissantes indiquent nécessairement que le pays est dans un état de prospérité de plus en plus grande.

Je suis entré dans plus de détails et j'ai préparé un tableau des marchandises passibles de droits importées d'Angleterre et des Etats-Unis, afin d'établir une comparaison entre les années 1896 et 1902. Ce tableau comprend le chiffre, total des importations :

M. BORDEN (Halifax).

TABLEAU DES PRINCIPALES MARCHANDISES IMPOSABLES IMPORTÉES D'ANGLETERRE ET DES ETATS-UNIS, 1896-1902.—CHIFFRE TOTAL DE L'AUGMENTATION.

—	GRANDE-BRETAGNE.			ETATS-UNIS.		
	1896.	1902.	Augmentation.	1896.	1902.	Augmentation.
	$	$	$	$	$	$
Animaux	6,069	22,323	16,254	206,999	1,124,874	917,875
Farineux	79,983	167,890	87,907	6,023,992	8,663,871	2,639,879
Fruits	.....	.....	.....	1,114,180	1,947,974	833,794
Foin	.....	.....	.....	28,832	121,624	92,792
Houblon	13,923	23,631	9,708	37,733	89,196	51,463
Comestibles	25,711	30,147	4,436	1,177,848	2,462,865	1,285,017
Légumes	12,709	32,804	20,095	171,097	342,468	171,371
	138,395	276,795	138,400	8,760,681	14,752,872	5,992,191
Voitures	.....	.....	.....	1,246,633	1,356,891	110,258
Ciment	123,436	148,818	25,382	22,642	588,510	565,868
Coton et cotonnades	3,366,502	5,078,587	1,712,085	1,076,081	1,603,917	527,836
Produits pharmaceutiq., etc.	250,689	643,531	392,842	510,667	780,531	269,864
Poterie et faïence	381,495	684,912	303,417	55,892	241,135	185,243
Appareils électriques	8,581	15,745	7,164	309,911	1,350,505	1,040,594
Articles de fantaisie	916,933	1,058,683	141,750	230,988	389,990	159,002
Lin, etc	1,414,404	1,780,837	366,433	64,125	82,681	18,556
Verre et verrerie	215,344	388,504	173,160	419,179	523,820	104,641
Chapeaux et bonnets	805,426	842,929	37,503	404,050	872,598	468,548
Cuir et articles en cuir	117,315	257,750	140,435	1,024,285	1,466,382	442,097
Fer, acier, métaux bruts et ouvrés	2,733,860	5,135,622	2,401,762	6,395,765	17,681,776	11,286,011
Cuivre, or et argent bruts et ouvrés	.....	.....	.....	555,589	813,852	258,263
Instruments agricoles	.....	.....	.....	414,933	2,634,385	2,219,452
Huiles et peintures	597,686	736,829	139,143	1,215,534	2,262,437	1,046,903
Papier et articles en papier	249,139	360,094	110,955	673,875	1,042,663	368,788
Bois brut et ouvré	.....	.....	.....	767,993	1,407,808	639,815
Laines et lainages	6,970,010	8,881,941	1,911,931	208,430	354,621	146,191
Caoutchouc et artic. en caout.	118,657	217,812	99,155	211,669	525,218	313,549
Soieries	1,901,627	2,414,599	512,972	.....	.....	.....
	20,309,499	28,923,988	8,614,489	24,568,922	50,732,592	26,163,670

Ainsi, on le voit, parmi les articles que j'ai mentionnés, ceux qui nous sont venus d'Angleterre, de 1896 à 1902 représentaient une augmentation de $8,614,489, dans nos importations de ces articles, et pendant la même période, nous avons importé des Etats-Unis pour $26,163,670 de ces mêmes articles, ce qui fait, pour cette période de six années, une augmentation totale de $34,778,159. M. l'Orateur, pourquoi le Canada ne produirait-il pas lui-même une grande partie de ces articles ? Est-il sage de tarder plus longtemps à modifier notre tarif, quand on sait qu'une répartition judicieuse et complète des droits de douane nous permettrait de fabriquer au Canada la plupart des articles que je viens de signaler à votre attention ?

Je vais maintenant vous communiquer un autre relevé en forme de tableau où l'augmentation est mise en relief d'une manière encore plus frappante. On verra par le tableau suivant de certaines marchandises imposables que le Canada importe d'Angleterre et des Etats-Unis, que l'exercice de 1902 accuse une forte augmentation par rapport à 1896 :

	1902-1896.
Animaux	$ 934,129
Farineux	2,727,786
Comestibles	1,289,453
Cotons et cotonnades	2,239,921
Produits pharmaceutiques	662,706
Faïence et poterie	488,660
Appareils électriques	1,047,758
Lin	384,989
Verre et verrerie	277,801
Chapeaux, bonnets, cuir et articles en cuir	1,088,593
Fer, acier et métaux bruts et ouvrés	13,687,773
Cuivres, or et argent bruts et ouvrés	258,263
Instruments agricoles	2,219,452
Huiles et peintures	1,186,046
Papier et articles en papier	479,743
Bois brut et ouvré	639,815
Laines et lainages	2,058,122
Caoutchouc et articles en caoutchouc	412,704
Soieries	512,972
	$32,596,686

Le MINISTRE DES DOUANES : Sous quelle rubrique se trouve ce dernier tableau ?

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit ici du chiffre total de l'augmentation qu'accuse l'exercice de 1902 par rapport à celui de 1896, en ce qui concerne certaines marchandises passibles de droits que le Canada importe des Etats-Unis et d'Angleterre. Je passerai mon tableau à mon honorable ami s'il désire y jeter un coup d'œil. Ces tableaux, je les ai confectionnés avec toute l'exactitude possible et les ai revus plus d'une fois. Il est possible que mon honorable ami y relève quelque légère erreur ; si cela était, je tiens à dire tout de suite qu'il n'y a pas de ma faute, et je ferai tout en mon pouvoir pour expliquer toute inexactitude qu'on me signalera. C'est une rude tâche, le ministre des Douanes le sait fort bien, que de partir à la recherche de toutes ces données dans les divers rapports du commerce et de la navigation. J'ai consacré beaucoup de temps à la préparation de ces tableaux, et j'ai lieu de croire qu'ils sont assez réussis sous le rapport de l'exactitude.

En consultant la liste des marchandises admises en franchise, j'ai remarqué que l'exercice de 1902 accuse une augmentation étonnante par rapport à celui de 1896:

Farineux	$2,387,318
Fer, acier et métaux bruts et ouvrés	8,794,842
Cordages	1,683,772
	$12,865,932

Ces chiffres n'indiquent que l'augmentation des importations que nous faisons des Etats-Unis et de la mère patrie, car nous importons relativement peu des autres pays. Devons-nous nous féliciter d'un tel accroissement du volume de nos importations, quand nous savons que notre pays pourrait produire ces denrées et ces produits divers que nous faisons actuellement venir de l'étranger ? Ne vaudrait-il pas mieux pour le Canada que, plutôt que de les demander à l'étranger, ces articles, qui représentent une valeur de $25,000,000 à $30,000,000, fussent l'œuvre de notre propre industrie, et que les 50,000 Canadiens qui, de 1895 à 1900, sont allés s'établir dans l'état du Massachusetts fussent restés au pays ? N'est-il pas évident qu'un grand nombre, que la plupart de ces articles pourraient et devraient être fabriqués au Canada ? Pourquoi importerions-nous plus longtemps toutes ces marchandises:

Farineux, jusqu'à concurrence de	$11,731,268
Légumes et comestibles	2,981,109
Fer et acier bruts et ouvrés	33,681,625
Lainages et cotonnades*	20,938,719
Appareils électriques	1,373,022
Chapeaux, bonnets, cuir et articles en cuir	3,835,119
Instruments agricoles	2,654,000
Huiles et peintures	2,181,426
	$79,376,288

* Le coton brut non compris.

M. BORDEN (Halifax).

Tous ces articles que je viens d'énumérer représentent la somme énorme de $79,376,288, et le Canada les a importés en 1902, alors que nous aurions pu, que nous aurions dû en produire nous-mêmes une grande partie. " Nous ne remanierons pas le tarif ", dit mon honorable ami, " nous n'avons pas le temps de le faire, et nous avons autre chose en vue qui ne nous permettra pas de modifier notre politique fiscale à cette session-ci. Par conséquent, nous allons inviter nos amis à revenir nous voir, et nous contenter de faire subir au tarif les changements sans importance que j'ai déjà mentionnés." Il me semble, M. l'Orateur, qu'une politique vraiment canadienne devrait consister :

1. A ajuster notre tarif de façon à protéger toutes les industries légitimes déjà établies dans le pays de telle sorte que leur stabilité soit assurée durant les périodes de stagnation aussi bien qu'en temps de prospérité commerciale;

2. A inviter le capitaliste et à engager le travailleur à créer de nouvelles industries dont l'établissement est amplement motivé par les ressources et la matière première que fournit notre pays;

3. A garder, grâce à un tarif suffisamment protecteur, notre marché pour notre propre population, la politique du gouvernement devant être conçue et énoncée dans ce sens;

4. A n'avoir en vue, lors de l'élaboration de notre tarif, que les seuls intérêts canadiens dont le soin nous a été confié, sans que, toutefois, la surveillance de nos intérêts nous fasse oublier que d'autres pays nous ferment leurs portes au moyen d'un tarif très élevé;

5. A élaborer notre politique fiscale de façon à assurer à l'ouvrier canadien une rémunération raisonnable, nous rappelant toujours qu'il n'est pas possible d'espérer que nos classes ouvrières et, partant, nos producteurs et nos fabricants pourront lutter à chance égales contre les pays où la condition des travailleurs est entièrement différente. Nous ne voulons pas que notre population ouvrière soit réduite à une existence misérable, à cette pénible lutte pour la vie qui prévaut en plus d'un pays; nous n'entendons pas qu'elle soit abandonnée sans protection à la concurrence d'ouvriers misérieux venus de l'étranger.

6. A employer notre propre main-d'œuvre à la transformation de notre propre matière première en des produits marchands indispensables à notre usage. Il est assurément de mauvaise politique d'exporter notre matière première, d'envoyer nos classes ouvrières chercher de l'ouvrage dans les manufactures étrangères, et après cela, de donner encore notre argent à l'étranger en paiement du produit manufacturé.

Le Canada est destiné à devenir une grande nation agricole et ses agriculteurs méritent qu'on les protège et qu'on les aide de toutes les manières. Cependant, l'exploitation convenable de ses ressources immenses et variées créerait dans l'ouest aussi bien

que dans l'est de grands foyers industriels qui seraient de meilleurs débouchés que n'en pourrait offrir aucun pays étranger pour une foule de produits de notre sol. Nous savons maintenant que l'une des choses que regrettent les milliers d'Américains qui envahissent nos vastes plaines du Nord-Ouest, c'est de ne pas avoir à leurs portes, les marchés nationaux qu'ils trouvaient chez eux dans les grands centres manufacturiers des Etats de l'ouest. Je crois que, grâce à la politique de protection adéquate que le parti libéral-conservateur a prêchée, prêche et prêchera, nous créerions jusque dans l'ouest canadien d'importantes entreprises manufacturières et des centres industriels populeux. Nous ne saurions trop priser notre marché. Nous savons le cas que les Etats-Unis d'Amérique en font. Nous savons que nos voisins se sont toujours réservés avec un soin jaloux leur propre marché et les déclarations de leurs politiciens et de leurs hommes d'affaires marquants nous font comprendre qu'il se proposent de tenir la même ligne de conduite à l'avenir. Ceux d'entre eux qui ont devisé de la réciprocité avec les autres nations ont toujours déclaré qu'ils ne concluraient jamais un traité de réciprocité nuisible, ne fût-ce qu'à une seule industrie américaine, ou de nature à priver d'une seule journée de travail un simple citoyen des Etats-Unis. M. Shaw, secrétaire d'Etat américain est l'un des derniers qui se soient prononcés sur ce sujet. Parlant de la politique que suivraient à l'avenir les Etats-Unis, il a déclaré très franchement ce qui suit :

> Nous disons qu'il importe beaucoup de savoir quel est celui qui produit ce que le peuple américain consomme. L'Américain doit de préférence pouvoir approvisionner le marché des Etats-Unis. Remaniez donc votre tarif de façon à donner à l'ouvrier, à l'artisan et à l'agriculteur du pays l'avantage de fournir à la population ce qu'il peuvent raisonnablement lui offrir. De plus, nous avons une surproduction. Qu'en ferons-nous ? Nous vendrons à l'étranger le surplus de nos produits. Le vendrons-nous plus cher qu'au pays ? Oui, si c'est possible. Le vendrons-nous moins cher ? Oui, au besoin. Vendons-le au prix que nous pourrons obtenir et nous aurons en notre faveur une forte balance du commerce qui contribuera au bien-être général.

Voici un extrait intéressant d'une lettre qu'un industriel marquant des Etats-Unis adressait récemment à la presse de son pays. Je parle d'une lettre écrite en janvier, 1903, par M. G. H. Seabury, de New-York:

> Au nombre des articles que nous mévendons sur les marchés étrangers sont l'acier, le fer, les machines, les locomotives, les instruments aratoires, les machines à coudre, les cotonnades, les préparations pharmaceutiques, les articles brevetés, les meubles et les menus objets fabriqués dans tous les coins du pays. Si nous ne vendions pas à l'exportation à un profit minime ce surplus de notre production nous ne pourrions ni établir ni maintenir notre commerce extérieur.

J'ai déjà dit dans cette Chambre que le Canada, depuis qu'il est entré dans cette ère de prospérité commerciale, se trouve dans une situation singulière. Sa frontière sur une distance de 4,000 milles longe la plus puissante nation industrielle et agricole de l'univers. Sa population est disséminée sur une vaste étendue de pays. Il avoisine une nation qui protège ses marchés au moyen d'un tarif quasi prohibitif. Le Canada dont la population est de 5,000,000 d'âmes est le voisin des Etats-Unis qui renferment 80,000,000 d'habitants et dont le marché est d'un accès presque impossible pour l'étranger. Quelle est la conséquence de cet état de choses ? Voyez les vastes usines des Etats-Unis ; voyez leurs énormes produits agricoles. Dans les temps d'abondance, les Etats-Unis consomment presque tout ce qu'ils produisent ; du moins la quantité de leurs exportations bien que considérable en elle-même est comparativement minime. En 1900, ils n'ont exporté que trois et demi pour cent de leurs articles ouvrés et huit, neuf ou dix pour cent de leurs produits agricoles. Tout va bien quand les temps sont prospères, et la population peut consommer presque tous les produits, mais à une époque de crise quand le pouvoir d'absorption diminue, qu'arrive-t-il ? Beaucoup de choses. Le Canada est limitrophe des Etats-Unis ; il est leur meilleur client pour les articles ouvrés.

Comme le dit à bon droit le représentant de Norfolk-nord, il est leur troisième client en importance pour toutes sortes d'articles. Quand les Etats-Unis auront à se défaire du surplus de leur production, de quel côté se dirigeront-ils ? Du côté du Canada qui peut s'attendre à devenir le dépotoir des marchandises américaines. Il l'est déjà jusqu'à un certain point. Quelques personnes au Canada soutiennent de bonne foi qu'il est avantageux pour notre population que les Etats-Unis viennent vendre au rabais sur notre marché leurs produits industriels et agricoles. Il semble que leur raisonnement est celui-ci : Quand ces articles sont vendus en Canada meilleur marché que le prix de revient, nous les obtenons à bon compte et conséquemment, en vertu de la vieille théorie libre-échangiste d'autrefois, c'est un avantage pour le peuple canadien d'acheter ces marchandises sur le marché le plus avantageux. Que dire si l'importation de ces articles a pour effet de faire fermer les fabriques canadiennes ? Que dire si nos cultivateurs abandonnent leurs terres et vont chercher aux Etats-Unis du travail qu'ils ne peuvent pas trouver au pays ?

Toute politique ressemblant au libre-échange qu'on prônait jadis serait inacceptable au Canada pour une autre raison. Les libres-échangistes d'Angleterre, des hommes épris de systèmes nouveaux pour notre pays, ne comprenant pas la situation où nous nous trouvons, regrettent que nous n'ayons pas imité l'exemple de la mère patrie et embrassé la même politique. Il me semble que ces gens parlent sans savoir. Si le Canada avait embrassé le libre-échange et ouvert son marché aux Etats-Unis, nos rapports com-

merciaux avec la mère patrie, quelque mauvais qu'ils soient, seraient encore bien pires. Je crois, de plus, que les Etats-Unis ne nous auraient pas seulement imposé leur suprématie commerciale, mais peut-être aussi leur suprématie politique. Par conséquent, selon moi, jamais le Canada ne pourra adopter une politique tenant du libre-échange ; et puisqu'il en est ainsi, puisqu'il faut embrasser une politique protectionniste, que celle-ci soit nette et déclarée afin que le public sache à quoi s'attendre. Adoptons une politique qui protégera suffisamment tous nos intérêts.

Dans les six dernières années, le gouvernement n'a pas fait connaître sa politique financière, comme il aurait dû le faire. Il n'a pas fait de déclaration claire ; il ne s'est pas ouvert de sa politique. En 1897, le ministre des Finances déclarait au peuple canadien qu'une vigilance incessante était le prix de la protection. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) disait que le vaisseau de l'Etat voguait vers l'océan du libre-échange, et il s'en rejouissait. Depuis que les Chambres se sont réunies pour la présente session, le premier ministre, se croisant les bras et prenant une pose théâtrale, s'est dit fier d'être devenu libre-échangiste convaincu après avoir été protectionniste au début de sa carrière publique. Certes, le ministre de la Marine annonçait aux électeur sde Maisonneuve, il y a deux mois, que le premier ministre était protectionniste, mais deux mois se sont écoulés depuis cette déclaration et le très honorable gentleman peut avoir modifié sa manière de voir. Les ministres et leurs partisans ont de temps à autre prêché des doctrines contradictoires, en matière de tarif. A la dernière session, le ministre des Finances a parlé et quelques-uns de ses partisans ont cru que ses paroles comportaient une promesse d'un tarif plus élevé pour cette année. Le représentant d'Alberta (M. Oliver) a ouvertement déclaré dans cette enceinte qu'il interprétait de cette manière le discours du ministre des Finances et aucun membre du gouvernement ne le reprit dans le temps. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) à la dernière session a prononcé en faveur du libre-échange l'un des discours les plus vigoureux de toute sa vie. Il est peut-être bon que je cite certaines phrases dont il s'est servi, afin d'établir un contraste avec les déclarations des autres ministres. Le premier ministre se félicite d'avoir réuni dans son cabinet des hommes qui professent toutes sortes de doctrines en matière de tarif. Ma foi ! certains d'entre eux offrent un contraste frappant. Ecoutons ce que disait le ministre du Commerce à la dernière session ; nous verrons lorsqu'il prendra de nouveau la parole, s'il persiste dans son opinion.

> Je ne veux pas nier qu'un gouvernement puisse être corrompu sans être protectionniste. Cela se peut. Mais je dis que la nature humaine étant ce qu'elle est, il est presque impossible qu'un gouvernement soit protectionniste sans être corrompu.

M. BORDEN (Halifax).

Pourtant, au dire de certains députés de la droite, le ministre du Commerce fait aujourd'hui partie d'un gouvernement protectionniste, et il dit qu'il est difficile de n'être pas corrumpu lorsqu'on fait partie d'un gouvernement protectionniste. Certes, s'il persiste à l'affirmer, force nous sera d'ajouter foi à sa parole. Le ministre du Commerce ajoutait :

> J'ajouterai que, de même que je crois que la protection et la corruption sont inséparables en pratique, je crois également que la protection et la liberté véritable sont presque absolument incompatibles. A ce sujet, je vous citerai des paroles plus éloquentes que les discours que je pourrais tenir. Voici quelques observations qui sont vraiment fort appropriées. Celui que je citerai disait :—
>
> " Je viens vous exposer la politique du parti libéral. Permettez-moi de vous dire que cette politique peut se résumer dans le mot bien saxon de ' liberté ' dans tous les sens que ce mot comporte ; liberté de parole, liberté d'action, liberté religieuse et civile et, en dernier lieu, mais sans être moindre, liberté commerciale....
>
> Dans la république américaine il y a la même ligne de démarcation qu'entre le parti libéral et le parti conservateur—la question du libre-échange. Nous sommes en faveur de la liberté, ils sont en faveur de la contrainte ; ils veulent la contrainte, nous désirons la liberté.
>
> Je vous mets en garde contre la politique de la protection qui est un esclavage ; oui, un esclavage et, quand je parle d'esclavage, j'attribue à ce mot le sens qu'il avait chez les Américains ; un esclavage à un degré moins prononcé peut-être, mais un esclavage de même nature.... De la même manière que là-bas, le peuple de ce pays, les citoyens de Winnipeg surtout, travaillent péniblement pour un maître qui s'empare non de tout le profit, mais de la plus grande partie, d'une grande partie des gains pour lesquels vous suez sang et eau....
>
> Je ne vous dis pas que des impôts ne sont pas nécessaires, mais je déclare que le gouvernement n'a pas le droit de nos enlever un seul sou, à vous ni à moi, sauf pour les besoins du revenu et, lorsque le gouvernement prend une partie de vos gains, minime ou considérable, pour la donner à un autre, il commet un vol tout aussi bien que le bandit qui vous met le pistolet sur la tempe en disant : La bourse ou la vie."
>
> Admirables paroles, sentiments exprimés avec cette vigueur et cette éloquence que mon très honorable ami (le très honorable sir Wilfrid Laurier) met d'ordinaire lans la présentation de sa cause au public.

M. BROCK : Voyez leur sourire.

M. BORDEN (Halifax): La session finie, le ministre des Finances se rendit à Yarmouth et il y adressa la parole. Le ministre des Finances à Yarmouth, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) dans son journal et dans l'intimité, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et le ministre des Douanes (M. Paterson) dans Argenteuil, le directeur général des Postes (M. Mulock) sur les tribunes politiques et dans son journal, le ministre du revenu de l'Intérieur (M. Bernier), à Saint-Hyacinthe, le ministre des Chemins de

fer et Canaux (M. Blair) au Nouveau-Brunswick, le représentant de Guysborough (M. Fraser) et celui de Hants (M. Russell) à Yarmouth et plusieurs membres de la droite ont avoué leur adhésion au libre-échange et blâmé toute tentative d'augmentation du tarif. D'un autre côté, le premier ministre, par l'intermédiaire du ministre de la Marine, a annoncé dans Maisonneuve qu'il était en faveur d'une protection légitime de l'industrie canadienne et le ministre de la Marine, du haut des tréteaux politiques, s'est déclaré protectionniste devant ses électeurs. Les représentants d'York-ouest (M. Campbell), de Wellington-sud (M. Guthrie), de Huron-ouest (M. Holmes), le premier ministre d'Ontario, l'Attorney-général de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable M. James McMullen et bien d'autres membres éminents du parti libéral se sont prononcés en faveur d'une protection plus grande des industries canadiennes et ont approuvé l'attitude prise par mon honorable ami, le représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) disant que le gouvernement aurait dû adopter la politique que préconisait l'honorable gentleman (l'honorable M. Tarte) avant de sortir du cabinet.

Mais que faut-il penser de la véritable attitude du parti libéral sur cette question, je vous demande, M. l'Orateur, si après une lecture attentive du discours prononcé hier par le ministre des Finances, lecture que vous avez faite, j'en suis sûr, vous êtes plus en état de dire quelle est la politique du parti libéral, de la protection ou du libre-échange. Je sais que les usages parlementaires vous interdisent de me répondre et je ne vous interpelle que pour la forme, mais je suis convaincu qu'étant libre de parler vous seriez aussi muet que vous l'êtes.

Quelques VOIX : Très bien !

M. BORDEN (Halifax) : Le parti conservateur a foi en une politique de protection adéquate, en une politique de protection qui servira de rempart et donnera un nouvel essor aux industries canadiennes, en une politique qui conservera aux nôtres le marché national. C'est l'évangile que nous avons annoncé dans toutes les parties du pays. Nous croyons qu'il serait au mieux des intérêts du Canada tout entier, de toutes les classes de la population.

Le mot adéquat semble avoir frappé l'attention de mon honorable ami le représentant de Haldimand et je justifierai tout à l'heure l'emploi de ce mot en invoquant une excellente autorité.

Dans les Etats de l'ouest la protection est prisée par les cultivateurs qui constatent qu'elle a fait surgir dans leur milieu de grands foyers industriels, qu'elle leur a assuré la prépondérance sur le marché national sans laquelle leurs produits seraient d'une défaite bien moins avantageuse. Je le répète, les cultivateurs de l'ouest canadien seront témoins des mêmes résultats, ils comprendront mieux qu'aujourd'hui—bien qu'ils les comprennent déjà dans une large mesure—les avantages qu'offre le marché national, les avantages que le pays retire de la protection de ce marché en faveur de toutes les classes.

On entend dire parfois qu'il est impossible de protéger l'agriculteur. L'an dernier, le ministre du Commerce s'est placé sur ce terrain. La seule manière de le protéger, disait-il, serait de lui accorder une prime. Je ferai observer à mon honorable ami qu'il y a au pays des gens dont le gouvernement n'a pas écouté les représentations ; je parle des mineurs de charbon de la Colombie Anglaise qui envisagent la situation sous un autre jour. Pendant ma visite dans l'ouest j'ai constaté qu'ils se plaignaient amèrement de ce que le tarif, qui accordait beaucoup de protection aux agriculteurs, ne les protégeaient nullement eux-mêmes. Après avoir énuméré plusieurs outils sur lesquels les mineurs avaient un droit à payer ils ajoutaient :

Les articles suivant son protégés : blé, 12 cents le boisseau ; avoine, 10 cents le boisseau ; foin, $2 la tonne ; pommes de terre, 15 cents le boisseau ; œufs, 3 cents la douzaine ; volailles, 20 pour 100 ; bêtes à cornes et moutons, 20 pour 100 ; cochons, 25 pour 100 ; fruits, 25 pour 100 ; lait concentré mis en boîtes à Truro, N.-S., 3½ cent la livre ; conserves de pois, de blé-d'inde, de haricots, 2¼ cents la livre ; conserves de pommes, poires, pêches, plus de 100 pour 100, en moyenne ; conserves de viande, 25 pour 100 ; jambon et bacon, 2 cents la livre ; fromage, 3 cents la livre ; beurre, 4 cents la livre ; et ainsi de suite.

On remarquera que l'opinion du mineur de plomb dans l'ouest sur la possibilité de protéger le cultivateur ne cadre aucunement avec celle qu'exprimait, l'an dernier, le ministre du Commerce. Je n'insinue pas que le cultivateur est trop protégé ; je crois qu'il ne l'est pas assez. Selon moi, on devrait élever le droit sur plusieurs produits agricoles, de façon qu'un pays comme le Canada, qui ne le cède à aucune nation de l'univers, ne fût pas désavantagé dans sa lutte avec les Etats-Unis et ne fût obligé d'importer de ce pays près de $28,000,000, en valeur, de produits agricoles et d'animaux. Le cultivateur canadien reçoit une certaine mesure de protection. Il devrait en recevoir une plus forte et le parti conservateur, à son avènement au pouvoir, sera prêt à lui accorder une plus grande somme de protection exigée par l'intérêt public, à son avis.

La marée du progrès industriel sur ce continent semble dans son plein. On croyait que le reflux se ferait sentir plus tôt. Il n'a pas commencé encore, mais il se fera sentir aussi certainement que la nuit succède au jour. Tous les hommes d'affaires en conviennent. Alors, la protection que notre tarif de droits ad valorem accorde aux industries canadiennes diminuera comme le prix des articles. Sous plusieurs rapports, notre tarif est déjà insuffisant. Il le sera absolument à cette époque, lorsque nous aurons à

faire face à la mévente des articles américains sur les marchés du Canada.

N'y a-t-il pas dans le moment des industries qui périclitent ? L'honorable gentleman déclare qu'il n'est pas opportun de reviser le tarif. Que dire de l'industrie des lainages, des fabriques de cotonnades, des usines métallurgiques ? Ne se ressentent-elles pas trop vivement de la concurrence étrangère ? Dans la Colombie Anglaise les industries qui se rattachent à l'exploitation des mines plombifères sont ruinées, à cause des effets combinés d'une coalition commerciale aux Etats-Unis, du tarif prohibitif de nos voisins et du tarif canadien qui ne les protège point. Faute de protection, la stagnation règne dans la plus belle contrée minière de l'univers, tandis que mon honorable ami déclare que nous n'avons pas le loisir de nous occuper de cette question à cette session, que des affaires plus urgentes et plus importantes réclament notre attention et que les intéressés feront mieux d'attendre à une autre année. N'importe-t-il pas aux immigrants qui accourent au Nord-Ouest de voir la population de la Colombie Anglaise s'accroître de 100,000 personnes travaillant dans les mines et dans d'autres industries légitimes qu'il faudrait établir dans cette province ? Le Nord-Ouest nous prouve aujourd'hui quelle est la valeur d'un marché national. On accourt là-bas et les produits récoltés et ouvrés de l'est canadien y trouvent un meilleur débouché qu'auparavant, et cette immigration a également donné un nouvel essor aux diverses industries de la Colombie Anglaise. Tous ces événements s'enchaînent.

Dans quelle position sommes-nous vis-à-vis des Etats-Unis ? Nous leur achetons environ $72,000,000 d'articles ouvrés et nous leur en vendons $6,024,000. Nous leur achetons $28,000,000 de produits agricoles et d'animaux et nous leur vendons moins de $8,000,000 des mêmes articles. Tous nos producteurs et nos fabricants ont à lutter chez nos voisins contre un tarif virtuellement prohibitif. Je soutiens que le ministre des Finances n'envisage pas la situation sous son vrai jour quand il dit qu'il vaut mieux, avant de remanier le tarif, attendre le résultat de nos négociations avec les Etats-Unis. Leur tarif est virtuellement le double du nôtre et, avec notre tarif de moitié moins élevé que le leur, nous avons entamé des négociations avec eux. Qu'est-ce qui s'oppose à ce que nous mettions d'abord notre tarif sur un meilleur pied avant d'entrer en pourparlers ? Pourquoi attendre que le premier ministre reçoive du sénateur Fairbanks des nouvelles au sujet de la reprise d'une conférence que je croyais finie à tout jamais, à en juger par les propos que le très honorable gentleman tenait à Montréal, il y a un an environ ? Je dis que c'est folie de faire d'abord les concessions que nous avons faites aux Etats-Unis en 1897, de maintenir ces concessions jusqu'à l'année courante, puis de déclarer que nous éviterons de toucher au tarif, de sorte que lorsque nous entamerons des négociations avec les Etats-Unis nous serons dans un état d'infériorité. La politique la plus ferme est la meilleure. Remanions d'abord notre tarif au point de vue de notre propre intérêt sans oublier qu'il faut tenir compte de ce qui se passe chez d'autres nations. Puis, ayant remanié notre tarif avec fermeté et hardiesse, lorsque les Etats-Unis voudront entrer en pourparlers, nous leur apprendrons que nous sommes à leur disposition pour nous occuper de cette question en aucun temps qu'il leur plaira.

Nous entendons, en cette occurrence, renouveler la profession de foi que nous avons faite l'an dernier relativement au tarif. Je le répète, nous nous occuperons plus tard du commerce privilégié. Voici la résolution que je présenterai :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :

Cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;

Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session.

Certaines personnes ont trouvé à redire à la manière dont la présente résolution a été rédigée. Elles considèrent qu'il est difficile d'attacher un sens intelligible au mot adéquate. J'ai parfois observé que ces mêmes personnes employaient ce mot et le trouvaient bien approprié. Permettez que je vous dise que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) est en faveur d'une "protection légitime." J'ai devant les yeux les paroles dont il s'est servi pour faire connaître sa politique à une élection récente dans Maisonneuve. Je crois que le sens du mot adéquate est aussi clair que celui du mot légitime, surtout lorsqu'il est complété par les mots "pour assurer le marché du Canada aux Canadiens." Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), à la présente session, en présentant son bill à l'effet de créer une commission des chemins de fer, a exprimé l'opinion qu'elle protégerait d'une manière adéquate les intérêts des expéditeurs. Malgré cela, le ministre des Finances dit que l'expression "une protection adéquate" est vide de sens. J'appelle sur cette critique l'attention de son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux, et j'espère que ce dernier corrigera son discours en conséquence. Je constate également que les premiers ministres provinciaux ont incorporé trois fois ce mot dans leurs résolutions qui font présentement le sujet des délibérations du gouvernement. S'il persiste dans l'opinion qu'il a exprimée à Halifax, le ministre des Finances ne devrait-il pas renvoyer ces résolutions aux premiers ministres des pro-

vinces pour qu'ils expliquent cette expression vide de sens qu'ils ont employée. Mais j'ai une meilleure autorité que toutes celles-ci, une autorité devant laquelle le ministre des Finances s'inclinera, j'en suis sûr. Le rédacteur d'un certain journal, qui était publié à Halifax il y a quelques années et qui l'est encore, s'est servi de ces paroles virulentes en parlant du droit sur la houille :

Le droit sur la houille est une moquerie évidente—une hypocrisie concertée. Les propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse ont été joués, comme nous l'avions prédit ; on ne leur accorde pas une " protection adéquate ".

Le ministre des Finances, l'auteur de cet article ne comprend plus le sens de l'expression " protection adéquate " qu'il employait dans cet article. Ceci démontre comment certains d'entre nous oublient ce qu'ils avaient appris.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se rencontre des deux côtés de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : La plupart d'entre nous font quelque progrès, mais mon honorable ami, à cet égard du moins, oublie la signification des mots de la langue anglaise. En présence de ces autorités, de la dernière surtout, le ministre des Finances consentira peut-être à revenir sur ce qu'il a dit.

J'approuve les sentiments que le ministre des Finances a exprimés dans son éloquente péroraison. Nous comprenons tous l'immensité de nos richesses, la beauté de notre héritage. A vrai dire, les chefs libéraux n'entretenaient pas autrefois au sujet des vastes plaines de l'ouest l'opinion si éloquemment exprimée par l'honorable gentleman. Jadis les chefs éminents du parti conservateur avaient à combattre des hommes qui, en toute franchise, ne voyaient dans la province de la Colombie Anglaise qu'un océan de montagnes, dans l'ouest qu'une terre ingrate ne pouvant produire suffisamment pour payer l'huile nécessaire à l'exploitation d'une voie ferrée transcontinentale. Mais, oublions le passé. Ces personnes comprennent maintenant ce que les chefs éminents du parti conservateur d'autrefois avaient compris il y a bien des années. Nous nous réjouissons de voir que nous sommes tous d'accord maintenant sur cette question. Notre pays est vaste, notre héritage est beau ; par conséquent, notre responsabilité est grande. J'ai foi dans l'avenir réservé à l'ouest; je ne crains pas que sa population soit animé d'un esprit étroit ou d'un provincialisme mesquin. Comme la population de l'est, elle favorisera une politique large et foncièrement canadienne, une politique qui assurera notre marché à nos producteurs, et des gages suffisants à la classe ouvrière, une politique qui retiendra nos jeunes gens au pays et qui nous permettra de travailler de concert à faire du Canada un pays heureux, prospère et content de son sort.

J'ai l'honneur de proposer la motion suivante en amendement à la proposition du ministre des Finances :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :

Cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;

Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Vu que l'honorable gentleman m'a demandé ce que je pense des diverses opinions qu'il a exprimées et des déclarations que certains de mes collègues et moi avons faites autrefois, je manquerais de courtoisie en ne lui répondant pas, mais ce n'est pas ce que je me propose de faire. Toutefois, je lui ferai l'honneur d'imiter l'exemple qu'il a donné hier. C'est aujourd'hui vendredi et plusieurs de nos amis se disposent à retourner dans leurs foyers, je me permettrai donc de proposer l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Le PREMIER MINISTRE : Du consentement de la Chambre, je propose :

Que la discussion soit continuée de jour en jour jusqu'à épuisement du débat, comme premier ordre du jour, sauf les lundis, mercredis et jeudis, alors qu'elle constituera le premier ordre après les interpellations.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai rien à objecter à cette motion.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses délibérations à huit heures.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.

CHEMIN DE FER DE L'ATLANTIQUE AU LAC SUPERIEUR.

M. GEORGE BALL (Nicolet) : Je propose que le bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur soit voté en deuxième délibération.

En présentant cette motion, je désire appeler votre attention, M. l'Orateur, et celle de la députation sur les faits qui s'y rattachent. Ce bill était inscrit il y a quelques

jours sur le feuilleton de la Chambre et mon honorable ami, le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), a cru me rendre service en proposant, en mon absence, qu'il fût voté en deuxième délibération. Mon honorable ami, le député de Bonaventure (M. Marcil), qui est comme moi un nouveau-venu dans cette Chambre et peu versé dans la procédure parlementaire, a voulu proposer le renvoi à six mois. Par heur ou malheur je ne saurais dire, la version française du bill n'était pas imprimée et mon honorable ami, le représentant d'Elgin-est (M. Ingram), a demandé l'observation du règlement. Par conséquent, le bill est demeuré en suspens, et il s'agit maintenant de le voter en deuxième délibération. Depuis la dernière fois, je suis allé aux informations et voici ce que j'ai trouvé :

L'assentiment de la Chambre à la deuxième lecture d'un bill d'intérêt particulier ne signifie pas qu'elle l'approuve en principe. L'utilité d'un bill d'intérêt particulier découlant principalement des motifs allégués et dont le bien-fondé n'a pas encore été prouvé, la Chambre en permettant qu'un bill soit voté en deuxième délibération approuve le principe du bill sous réserve et à la condition que la preuve de ces motifs sera faite devant le comité.

Depuis 1868, aucun bill d'intérêt particulier n'a été repoussé lors de la deuxième lecture. Toutefois, c'est ce qui avait lieu antérieurement à la Confédération, mais alors les avocats pouvaient appuyer ou combattre un bill à la barre de la Chambre.

En 1880, on s'est opposé à la deuxième lecture du bill concernant la Compagnie du chemin de fer de Credit-Valley. Cette objection souleva un débat prolongé et l'honorable M. Holton, qui a toujours été considéré comme faisant autorité dans les questions de procédure parlementaire, a déclaré qu'un bill d'intérêt particulier devait toujours être voté en deuxième délibération, et sir John A. Macdonald a opiné dans le même sens que l'honorable M. Holton, bien que l'objection eût été soulevée par l'un de ses amis politiques.

En 1879, sir John A. Macdonald a exprimé la même opinion au sujet d'un bill concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Saskatchewan, et le bill fut également voté en deuxième délibération et renvoyé devant le comité.

En 1889, sir John A. Macdonald a dit au sujet du bill concernant la Compagnie d'estacades d'Ottawa et Montréal que le renvoi des bills d'intérêt particulier aux divers comités favorisait beaucoup la dépêche des affaires publiques et que lors de la présentation des rapports des comités, la grande question de l'adoption du projet de loi était mise sur le tapis. Pourtant, on s'opposait alors à la deuxième lecture du bill à l'étude, parce que c'était un bill d'intérêt public.

En l'absence du premier ministre, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) représente ce dernier et dirige les délibérations. Je lui demande de bien vouloir s'opposer à la tentative de donner le coup de grâce à une proposition de loi lorsqu'il s'agit de la voter en deuxième délibération. Et mes raisons sont multiples. Dans l'hypothèse où cette ligne de conduite serait suivie aujourd'hui, à quelles difficultés ne devrons-nous pas nous attendre à l'avenir ? Le feuilleton de la Chambre renferme une liste de plusieurs bills d'intérêt particulier. Tous ces bills sont ordinairement votés en deuxième délibération, quelque nombreux qu'ils soient, dans l'espace d'une demi-heure environ. Soumettons qu'un député s'oppose à chacune de ces propositions de loi et veuille les empêcher d'être votées en deuxième délibération, nous comprendrons quels ennuis causerait cette conduite. J'implore la protection du leader de la Chambre. Je lui demande d'agir envers moi comme envers tous les autres députés. Je veux obtenir justice pleine et entière.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : Avant que cette motion soit mise aux voix, je demande qu'on me permette de dire quelques mots. Le représentant de Nicolet (M. Ball) a certainement prononcé un vigoureux plaidoyer en citant les précédents ayant trait à la deuxième lecture des bills d'intérêt particulier. Il est indubitable qu'il vaut mieux pour la Chambre et les intéressés renvoyer d'ordinaire les bills d'intérêt particulier devant un comité qui les délibère. Cependant, dans le cas actuel, nous avons affaire à un groupe de gens fort singuliers ; et dans l'intérêt des citoyens du collège électoral que je représente et en justice pour moi-même, je crois devoir expliquer à la Chambre dans quelle position nous nous trouvons.

La requête de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur—ce nom n'est pas inconnu aux plus vieux membres de la Chambre—a trait à l'ancien chemin de fer de la Baie des Chaleurs qui, depuis dix ou quinze ans, a maintes fois fait le sujet des délibérations de la députation, comme la plupart des représentants le savent.

La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur a été constituée en corporation en 1893, en premier lieu, afin de construire et d'exploiter une voie ferrée depuis le bassin de Gaspé, dans le comté du même nom, jusqu'au Sault-Sainte-Marie. Cette voie comprenait huit tronçons de chemins de fer, ceux de la Baie des Chaleurs, du Grand-Oriental, du Montréal et Sorel, du pont de Montréal, de la Vallée de l'Ottawa, du Pontiac et de la Jonction du Pacifique, de l'Ontario-Pacifique et de l'Intercolonial. L'année suivante, le parlement adopta une loi permettant à cette compagnie d'acquérir les chemins de fer de la Baie des Chaleurs et du Grand-Oriental et d'exploiter tout le réseau sous le nom de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur. Pendant quelques années, l'âme de cette compagnie, M. C. N. Armstrong, bien connu de la députation, s'est efforcé de différentes manières de mener cette entreprise à bonne fin. L'an dernier, cette Chambre a délibéré le bill concernant la Compagnie du pont de Montréal et cela lui a permis, je crois, de lever un coin du voile qui recouvre les expédients

auxquels la compagnie a eu recours. Néanmoins, je veux me borner présentement à ce qui s'est passé dans le comté de Bonaventure. Cette nouvelle compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur s'empara du chemin de fer de la Baie des Chaleurs et construisit environ dix-huit milles de voie ferrée de Caplan jusqu'à New-Carlisle. En 1900, lorsque j'eus l'honneur d'être porté à la députation, la compagnie avait perdu ses privilèges ainsi que les subventions qui lui avaient été accordées. Pourtant, elle se présente aujourd'hui devant le parlement pour demander qu'on lui accorde de nouveau ces mêmes privilèges, qu'on prolonge de cinq ans le délai fixé pour compléter son entreprise du bassin de Gaspé au Sault-Sainte-Marie, et qu'on l'autorise à acquérir les voies ferrées mentionnées dans le bill, ce qui lui permettrait de prolonger sa voie jusqu'à l'océan Pacifique, grâce au chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique qui est encore à construire.

Avant qu'elle obtienne ces privilèges, je veux apprendre à la Chambre comment cette compagnie a traité la population de Bonaventure. A ma demande, le ministre des Chemins de fer, en décembre dernier, pour appliquer la loi adoptée en 1900, faisant revivre la subvention, a publié une circulaire invitant le public et les citoyens de Bonaventure en particulier, qui avaient des comptes contre la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, pour la construction des derniers trente milles de la voie, à transmettre ces comptes au ministère des Chemins de fer afin de lui permettre de distribuer au marc la livre les $16,000 mis de côté pour le paiement des ouvriers, de la pension et des matériaux. Qu'arriva-t-il ? Le ministre des chemins de fer reçut au cours de cinq ou six semaines, des comptes se chiffrant par $226,000 dont une liste a été préparée. Ces comptes étaient préparés sous la foi du serment et se rapportaient à la construction de trente milles de voie ferrée. Les comptes concernant les autres soixante et dix milles de chemin de fer, ne tombant pas tous le coup du bill faisant revivre la subvention, n'ont pas été transmis au ministère. Il y a donc lieu de croire que cette compagnie doit $300,000 dans le comté de Bonaventure, à des libéraux et à des conservateurs, la plupart de pauvres gens, ouvriers, marchands de l'endroit, veuves tenant des pensions, etc. Cette compagnie qui doit aujourd'hui $300,000 a l'audace de se présenter devant le parlement et de lui demander le droit de construire un chemin de fer qui équivaut à une voie ferrée transcontinentale. Cette compagnie ne fait plus affaires, pour bien dire. En 1900, elle a transmis ses privilèges aux syndics représentant les porteurs d'obligations, qui exploitent maintenant ce chemin. M. le sénateur J. P. B. Casgrain représente, à Montréal, ces syndics dont le président est M. Joaquin Galindez, de Londres. Cette demande ne vient pas des syndics, mais de l'ancienne compagnie qui s'est retirée des affaires, qui a cédé sa voie ferrée, qui doit $300,000, dans mon collège électoral seulement, et qui veut englober dans son projet la Compagnie du pont de Montréal dont les privilèges sont périmés et celle du chemin de fer de Montréal et de la Rive Sud qui appartient à de nouveaux propriétaires. Toutes ces compagnies sont comprises dans le terme général de Compagnie du chemin de fer l'Atlantique au lac Supérieur.

Je crois qu'il est de mon devoir, et que ce n'est que justice à rendre à mes électeurs de porter cet état de choses à la connaissance de la Chambre. L'an dernier, je n'ai pas eu l'occasion d'en agir ainsi parce que le bill a été repoussé par le comité sans discussion, car il a suffi d'en prononcer le nom pour le faire jeter au panier.

L'année précédente, les syndics du chemin plutôt que de profiter de l'avantage que nous leur donnions de faire deux milles de leur chemin dans l'espace de deux ans, ont présenté un bill au Sénat, lequel bill a été adopté ; en vertu de ce projet de loi, ils devaient compléter deux ou trois milles de leur chemin en cinq ans. Aujourd'hui le comité des bills d'intérêt particulier à Québec a eu à examiner un autre bill présenté par ces mêmes personnes sous le nom de " La Compagnie de chemin de fer Québec et Oriental." Ces gens demandent à la législature le pouvoir de construire, en ligne parallèle avec l'Intercolonial, un chemin de fer de la Rivière du Loup à lá Métapédia.

Ils demandent que sur une simple résolution de leurs directeurs, il leur soit permis de transporter à la nouvelle compagnie le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et de la Baie des Chaleurs. Si cela arrive, je voudrais savoir dans quelle position vont se trouver les pauvres électeurs de Bonaventure. Dans toutes ces circonstances j'ai cru qu'il était de mon devoir de signaler ce bill à l'attention publique d'une façon particulière.

Mon comté n'est pas le seul qui soit intéressé, tous les comtés de la rive sud du Saint-Laurent, dans la province de Québec, y sont également intéressés ; de fait, il en est ainsi pour tous les comtés jusqu'à Montréal ; de là, de l'autre côté du fleuve, dans toute la vallée de l'Ottawa, et jusqu'au Sault-Sainte-Marie et par les tronçons qui les desservent jusqu'à la côte du Pacifique.

Je crois que ces gens-là devraient payer les créanciers qu'ils ont à Bonaventure avant qu'il leur soit permis de s'en retirer.

A la demande du gouvernement, je consens volontiers à ne pas demander le renvoi à six mois, parce que je sais que ma demande serait contraire à l'usage.

Maintenant que j'ai donné les raisons de mon opposition à ce bill, je consens à son renvoi au comité des chemins de fer, persuadé que dans cette affaire pleine et entière justice sera rendue.

Pour ces raisons je consens à ce que le bill soit voté en deuxième délibération.

M. BALL : Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil).

M. L'ORATEUR : Cela est contraire aux règles de la procédure.

M. BALL : Je veux expliquer le bill.

M. L'ORATEUR : Mais l'honorable député n'a pas le droit de parler à cette phase de la procédure.

M. SPROULE : Je veux dire seulement que mon honorable ami (M. Ball) était sous l'impression qu'il avait le droit de parler en réponse à ce qui a été dit par le député de Bonaventure. Je voulais l'informer qu'il aura l'occasion de parler lorsque le bill sera soumis au comité des chemins de fer. Je croyais qu'il était peu probable que l'honorable député de Bonaventure proposerait le renvoi à six mois d'un bill ordinaire d'intérêt particulier, ce qui ne se fait jamais ou rarement en cette Chambre vu qu'une discussion du bill peut être faite avec plus d'avantage en comité.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : Nous ferions mieux de prendre garde de ne pas limiter notre action en créant un précédent. Il ne peut y avoir le moindre doute que la Chambre a le droit de rejeter un bill à sa deuxième lecture, si des raisons spéciales et urgentes sont invoquées contre la proposition. Il est facile de concevoir que même un bill d'intérêt particulier puisse être d'une nature telle que la Chambre désire le rejeter, et nous ne devrions rien faire qui fût de nature à donner à entendre que nous sommes sujets à une restriction sous ce rapport. Règle générale, ces bills d'intérêt particulier n'impliquent aucun principe, et je crois que nous devrions en justice pour l'honorable député, permettre que ce bill soit mis en discussion au comité. Mais nous ne devrions en aucune manière, limiter par un précédent le droit qu'a cette Chambre de rejeter même un bill d'intérêt particulier à sa deuxième lecture.

M. SPROULE : C'est parce que mon honorable ami a renoncé l'autre jour au droit qu'il avait de parler au sujet de ce bill qu'il voulait parler ce soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je crois que la Chambre fera bien de se réserver le droit illimité de disposer d'un bill à sa deuxième lecture, surtout si la Chambre est déjà au courant de faits suffisants, ou si elle a assez de renseignements au sujet de l'entreprise elle-même pour régler ce point à cette phase de la procédure. Je ne m'oppose nullement à ce que le bill soit soumis au comité, mais je dois dire à mon honorable ami que je connais assez les opérations de cette compagnie et l'état de ses affaires pour qu'il me soit impossible de consentir à ce que ce bill devienne loi. Je suis d'avis que non seulement le bill est en partie sujet à objection, mais que la Chambre devrait refuser de l'admettre dans son ensemble. Je crois que ce serait là l'opinion du comité qui sera obligé de s'occuper de cette question, si le bill est soumis au comité des chemins de fer et canaux; mais si la Chambre est convaincue qu'elle est suffisamment renseignée pour dire qu'il est inutile de la soumettre au comité, parce que cela ne peut avoir qu'un résultat connu d'avance, alors je crois que mon honorable ami conviendra immédiatement qu'il est raisonnable de prendre l'attitude qui est prise à ce sujet et de régler dès maintenant la question. Il y a beaucoup de difficultés à démêler ses affaires dans le té des chemins de fer, et je crois que nous devrions éviter de lui confier un travail inutile. Je suis certain que le comité ne peut voir d'un œil favorable l'adoption de ce bill. La compagnie est dans un état de désarroi complet, et elle a laissé les choses dans un tel état que l'on éprouve beaucoup de difficultés à démêler ses affaires dans le but, non de sauver quelque chose pour la compagnie, mais d'essayer à obtenir qu'on paie une partie même légère des salaires que les ouvriers ont gagnés en travaillant sur le chemin. Voilà la condition dans laquelle se trouve la compagnie. Je ne crois pas que l'on ait jamais rien vu de pareil dans l'histoire de la construction des voies ferrées en ce pays. Ce qu'il y a de certain c'est que jamais compagnie moins digne de la considération du parlement ne s'est adressée à lui pour lui demander de légiférer en sa faveur. Cela peut paraître un peu dur de dire que le bill de l'honorable député ne devrait pas aller plus loin, mais je crois qu'il doit comprendre qu'il est inutile d'aller plus loin, même si la Chambre était disposée à accéder à son désir.

M. A. INGRAM (Elgin-est) : M. l'Orateur, je regrette d'entendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) parler comme il l'a fait au sujet de ce bill. C'est la première fois depuis que je suis membre de cette Chambre que j'entends quelque chose de semblable au sujet de la deuxième lecture d'un bill. L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) mérite d'être félicité sur l'attitude qu'il a prise. Il y a un grand nombre de membres de cette Chambre qui aimeraient à être renseignés au sujet de cette législation et je crois que ce n'est pas trop demander que de vouloir que la chose soit soumise au comité des chemins de fer. Je suis certain que le comité des chemins de fer étudiera la question à fond, et si les déclarations faites par l'honorable ministre sont jugées exactes, le comité des chemins de fer est composé d'hommes qui, j'en suis certain, disposeront sommairement du sort du bill. Si les déclarations faites par l'honorable ministre sont exactes, le comité des chemins de fer aura bientôt fait de rejeter le bill. Je crois que ce serait se montrer injuste envers un

grand nombre d'entre nous que de rejeter un bill d'intérêt particulier lorsqu'on demande qu'il soit voté en deuxième délibération.

M. SPROULE : Et cela établirait un mauvais précédent .

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas insister pour que le bill ne soit pas soumis au comité. J'ai tout simplement dit quel en sera le résultat probable d'après les connaissances que je possède relativement à cette affaire. Je n'insisterai pas pour empêcher le bill d'être soumis au comité si les honorables députés désirent qu'il le soit.

M. INGRAM : Nous n'avons pas tous les renseignements que l'honorable ministre possède au sujet de ce bill, et c'est pourquoi nous désirons qu'il soit soumis au comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien.

La motion est adoptée et le bill est voté en deuxième délibération.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLEE D'OTTAWA.

M. SPROULE proposé la deuxième lecture du bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée d'Ottawa. —M. Monk.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : M. l'Orateur, je dois dire que le chemin de fer de la Vallée d'Ottawa est une section du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur. Il fait partie de la même entreprise. Cinq ou six milles de la voie ont été construits de Saint-André à Carillon, dans le comté d'Argenteuil. Il forme partie du réseau de la défunte compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur. Pour la même raison que j'ai laissé passer l'autre bill, je consens à ce que ce bill soit voté en deuxième délibération, tout en me réservant le droit de soulever contre ce bill la même objection que j'ai contre celui de la compagnie mère.

La motion est adoptée et le bill est voté en deuxième délibération.

NOUVELLE COMPAGNIE CANADIENNE.

M. BELCOURT propose la deuxième lecture du bill (n° 83) pour constituer légalement la nouvelle Compagnie Canadienne, à responsablilité limitée.—M. Lemieux.

M. INGRAM : Le proposeur de cette motion voudra-t-il nous dire si la route dont il est question dans ce bill s'étend parallèlement à la ligne dont il est question dans les deux bills qui viennent d'être votés en deuxième délibération ? Il est probable que l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) pourrait nous le dire.

M. MARCIL : Je puis dire que le bill (n° 83) n'a aucun rapport avec le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, mais je suis informé qu'il fait partie de l'entreprise du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.

M. INGRAM : La ligne n'est-elle pas parallèle aux deux autres ?

M. MARCIL : Elle part du bassin de Gaspé et passe à travers l'intérieur de Gaspé. Il s'agit ici plutôt d'une demande d'autorisation de construire des docks, jetées, etc., dans le bassin de Gaspé que de la construction d'une voie ferrée. Ceci n'est pas du tout une compagnie de chemin de fer.

M. SPROULE : Il s'agit d'un bill qui pourrait être classé parmi les bills d'intérêt particulier sous le titre de " divers."

La motion est adoptée et le bill est voté en deuxième délibération.

DEUXIEMES LECTURES.

Bill (n° 80) relatif à la compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de la ville de Montréal, pour changer son nom en celui de la " Compagnie d'assurance contre le feu, de Montréal."—M. LaRivière.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière. —M. German.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.—M. Dyment.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma. —M. Dyment.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central.—M. Mc Creary.

Bill (n° 100) pour constituer légalement la Banque du Canada.—M. Calvert.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de Fidéicommis, la Royale.—M. Casgrain.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault-Sainte-Marie.—M. Dyment.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks de wagons, dite Standard.—M. Belcourt.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Débarcadère isolé, Cross Point, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Ces travaux sont maintenant à l'entreprise et le coût total sera de $11,000.

M. INGRAM : Qu'est-ce qu'on entend par débarcadère isolé ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Cross-Point est dans le comté de Bonaventure en face de

la ville de Campbellton, N.-B., la rivière Ristigouche séparant les deux endroits. Campbellton est une ville entreprenante qui fait de rapides progrès et elle sert de marché central à une région étendue. La Ristigouche est une rivière où la marée se fait sentir. A marée basse, le bac à vapeur ne peut aller au delà du milieu de la rivière et durant de nombreuses années M. McAlister qui représentait Ristigouche, et celui qui était alors député de Bonaventure ont insisté pour que l'on construisit une jetée en cet endroit afin de permettre aux voitures d'atteindre le milieu de la rivière pour rejoindre le bateau passeur. Je suis heureux de dire que nous avons réussi à obtenir cela. Le mot "isolé" a été adopté il y a environ deux ans, parce que l'on croyait que le quai serait construit au milieu de la rivière, mais ayant constaté que cela était impraticable, on a résolu de construire un quai depuis la rive jusqu'au milieu de la rivière. Cette dépense de deniers publics a été d'une grande utilité pour le public et a donné beaucoup de satisfaction à la population de cette région.

Grosses réparations au quai de l'Ile aux Grues, $3,000.

M. MORIN : Quelle espèce d'endroit est celui-ci, et ce quai devra-t-il servir à des voiliers ou à des bateaux à vapeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires m'ont fait rapport que ces réparations ont pour but principal de protéger le phare, qui est situé à l'extrémité du quai.

M. AVERY : Est-ce sur une propriété privée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, sur une propriété du gouvernement.

Débarcadère, Pointe-au-Père, $61,000.

M. HACKETT : Le ministre voudra-t-il nous expliquer ce qui a été fait moyennant cette forte dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est une nouvelle jetée à la Pointe-au-Père, de 800 pieds de longueur, et le coût total est de $86,000. Les travaux sont donnés à l'entreprise et ce crédit est pour les terminer.

M. INGRAM : Quand les travaux ont-ils été commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été adjugée le 8 novembre 1901.

M. CLARKE : Il semble que l'on a voté $8,000 pour cela en 1901 ; $25,000 l'an dernier et maintenant il vous faut $61,000. C'est un prix supérieur à celui du contrat.

M. HUGHES (Victoria): Est-ce un quai en bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MARCIL (Bonaventure).

M. HUGHES (Victoria) : De quelle espèce de bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pruche et épinette.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a une grande différence entre la pruche et l'épinette par rapport au prix. Y a-t-il une partie spéciale qui est faite en pruche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le devis rend l'emploi des deux facultatif. Je ne suis pas prêt à prendre la responsabilité de cette assertion, mais si je suis bien renseigné la pruche dure autant sous l'eau que l'épinette.

M. HUGHES (Victoria) : Puisque le devis demande de la pruche, c'est parfait, mais s'il demandait de l'épinette et si l'on se servait de la pruche ce serait différent.

M. LENNOX : Le ministre voudra-t-il nous dire ce qui a été fait des $15,000 qui ont été votés en 1901-2 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La seule explication est que l'argent n'a pas été dépensé et que le crédit a été périmé. Comme je l'ai dit, le montant total de l'entreprise est de $86,000.

Grande Vallée, jetée, $33,000.

M. MORIN : Cette jetée est-elle près d'un quai qui a été construit à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas qu'il y ait là une autre jetée ou un autre quai.

M. MORIN : On a voté de l'argent l'année dernière ou il y a deux ans pour cet endroit même. On a voté $25,000 l'an dernier pour cette même jetée et cette année vous demandez encore $36,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis expliquer à mon honorable ami que le montant total du prix de l'entreprise était de $53,900, et bien qu'une faible somme ait été votée en 1901-2, aucune partie de cet argent n'a été dépensée. Jusqu'au 30 juin 1902 on a dépensé $14,857, et depuis lors, près de $9,000. On estime qu'il faudra dépenser $36,000 durant l'année prochaine. Cela paiera l'entrepreneur pour terminer ces travaux à l'exception de $3,500.

M. SPROULE : Alors, tout le travail coûtera $54,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $59,500.

M. MORIN : L'honorable ministre voudra-t-il dire à la Chambre quelle est la population de cette ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas de renseignements au sujet de la population. Je ne crois pas qu'il y ait là une ville ayant une population quelconque.

M. THOMPSON (Grey-nord) : Quelle espèce de bois emploie-t-on dans ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe qu'il y a beaucoup de forêts de bois de service dans cette région. De grandes scieries ont été établies et cette jetée est construite pour permettre aux industriels d'expédier leurs produits. Un commerce considérable s'est créé dans cette région. Le bois dont on se sert est sans doute l'épinette et la pruche, et peut-être le pin, mais je n'en suis pas sûr.

M. AVERY : Est-ce là la propriété dont le titre a été donné ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le titre en a été donné gratuitement à la couronne.

M. LENNOX : Le ministre voudra-t-il nous dire quelle population il y a dans le voisinage de cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore.

M. INGRAM : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, le gouvernement a le titre de la proprété. De qui tient-il ce titre ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Je puis dire que cette grande vallée est située dans le comté de Gaspé adjacent au mien. Ce quai n'a pas été construit pour la population de cet endroit, car, d'après le dernier recensement cette population est très faible. Elle était alors d'un peu plus de 300. Ce quai est sur la partie du comté de Gaspé qui longe le Saint-Laurent. Il a été construit pour donner un débouché sur le Saint-Laurent à une grande étendue de terres à bois situées à l'intérieur. Lorsque ce quai sera achevé et lorsque les goélettes pourront atteindre cet endroit, cela offrira un débouché à toute la rive sud du comté de Gaspé qui, maintenant, est virtuellement *terra incognita*, et cela sera d'un grand avantage pour toute la région. Je suis certain que cet argent est bien employé.

M. COCHRANE : Qui est propriétaire des concessions forestières ?

M. MARCIL (Bonaventure) : C'est ce que je ne saurais dire.

M. HACKETT : Sur quel cours d'eau cela se trouve-t-il ?

M. MARCIL (Bonaventure) : C'est sur le Saint-Laurent, mais il y a là une rivière qui se décharge dans le Saint-Laurent et qui donne une chute d'eau importante. C'est une région qui, jusqu'à présent, a été entièrement négligée et une amélioration de ce genre changera tout l'aspect du pays.

M. MORIN : L'honorable député voudra-t-il nous dire, puisqu'il n'y avait pas de quai à cet endroit il y a quelques années, pourquoi il y a aujourd'hui une nécessité aussi impérieuse de dépenser de $20,000 à $50,000 à cet endroit ? Cette dépense est-elle dans l'intérêt du commerce en général ou dans l'intérêt de quelqu'un qui siège en cette Chambre pas bien loin d'ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis très heureux d'informer mon honorable ami que la raison pour laquelle ce quai est construit, c'est que l'on veut ouvrir une région considérable de cette partie de la province de Québec dans laquelle il y a des terres à bois et de belles perspectives pour les affaires.

M. HUGHES (Vivtoria) : Qui est propriétaire de ces terres à bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas la campagne, mais ce quai facilitera le moyen d'y apporter des marchandises et d'y prendre le bois marchand.

M. MORIN : Il me paraît plus qu'étrange de constater ce changement. Il y a quelques années, il n'y avait rien à cet endroit. Tout à coup quelqu'un qui siège pas très loin d'ici est allé là et a acheté une grande étendue de terres à bois. Puis nous voyons le gouvernement intervenir et faire cette forte dépense, dont le but principal est évidemment de tendre la perche à quelqu'un. Cela me paraît certainement ridicule et je ne vois pas pourquoi cela ne paraîtrait pas aussi ridicule à l'honorable ministre des Travaux publics. Je ne m'oppose pas à ce que l'on dépense des deniers publics lorsque cela est nécessaire, mais une semblable dépense, lorsqu'elle n'est pas nécessaire, est tout simplement un ridicule gaspillage de l'argent du peuple. Examinez le recensement. Avant 1901, il n'y avait pas une âme dans cette partie du pays, et l'an dernier nous constatons qu'il n'y a là que 314 personnes, tous des ouvriers travaillant aux scieries et dans les bois. L'honorable ministre peut nous dire que cette dépense est dans l'intérêt du public, mais autre chose est pour nous d'ajouter foi à cette déclaration. J'ai lu récemment, dans l'un des journaux de Québec, que celui qui a acheté ces concessions forestières a refusé une somme d'argent qui lui donnerait un profit net de $100,000 pour cette opération.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est ce monsieur ?

M. MORIN : Je n'aime pas à dire son nom, mais je puis regarder de ce côté et le voir parfaitement.

Quelques VOIX : Vous ne pouvez le voir maintenant.

M. MORIN : Non, il n'est pas là. Je voudrais poser une autre question à l'honorable ministre. L'autre soir, il nous a dit que lorsque le gouvernement construirait un quai, il verrait à ce que le gouvernement en fût le propriétaire. Ce quai-là appartiendra-t-il ou n'appartiendra-t-il pas au gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette propriété appartient au gouvernement—le terrain sur lequel est situé le quai et le quai lui-même. La meilleure justification de la construction de ce quai est peut-être la déclaration faite par mon honorable ami à l'effet que depuis le commencement des travaux la valeur de la propriété a augmenté à cet endroit à tel point que les propriétaires peuvent faire de gros profits sur leur mise de fonds. Il est vrai que c'est là une région non développée de la province de Québec, mais en offrant ces facilités à l'exploitation forestière cela augmentera la valeur des cantons forestiers et cela procurera du travail à un grand nombre d'ouvriers. Cette dépense a été autorisée par le parlement il y a environ trois ans.

M. MORIN : Oui, lors des élections.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous sommes engagés à faire le travail, l'entreprise a été adjugée et je demande maintenant l'argent pour faire honneur aux obligations contractées par la Couronne. Je suis heureux d'entendre l'honorable député déclarer que les progrès de cette région sont tels que ceux qui y ont des intérêts bénéficieront beaucoup de ces travaux.

M. MORIN : Qui a autorisé le gouvernement à donner cet argent pour ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le parlement.

M. MORIN : Qui a recommandé la subvention ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre des Travaux publics d'alors.

M. MORIN : Il faut qu'il y ait eu quelqu'un derrière lui. J'ai fait moi-même beaucoup d'affaires en fait d'exploitation forestière, et jamais le gouvernement ne m'a construit un quai ni rien autre chose. Lorsque j'ai voulu faire des améliorations, il m'a fallu les faire moi-même et en payer la façon. Comment se fait-il que, précisément en temps d'élection, quelque habitant des Cantons de l'Est soit allé dans cette région et y ait acheté une grande étendue de forêt, puis, que le gouvernement soit intervenu immédiatement et ait trouvé l'argent pour lui construire un quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis exactement comme l'honorable député. Je n'ai jamais rien eu ni rien demandé au gouvernement. Mais il se trompe au sujet de l'élection. Il n'y avait pas d'élection lorsque le crédit a été autorisé par le parlement.

M. BENNETT : L'honorable ministre était dans l'erreur lorsqu'il a dit que le crédit avait été voté sans opposition de la part de la gauche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela. Ce que j'ai dit, c'est que le parlement a autorisé ces travaux et qu'un contrat a été passé en vertu de cette autorisation, et je demande tout simplement un crédit pour mettre ce contrat à exécution.

M. BENNETT : Vu la vive opposition qui s'est manifestée l'année dernière, lorsque l'on a d'abord demandé le crédit pour ces travaux, nous avons raison de faire des commentaires aujourd'hui à ce sujet. Les faits, tels que rapportés dans les Débats sont comme suit : L'honorable député de Stanstead (M. Lovell), qui est toujours loin de la Chambre lorsqu'il s'agit de discuter cette question, a acheté des coupes de bois dans cette localité. Ce n'est pas une région composée de terres arables. Sa valeur principale est dans le bois debout. Nous voyons donc l'honorable député de Stanstead qui veut que la Couronne lui vienne en aide dans son entreprise et qui prend à la gorge le gouvernement et le ministre des Travaux publics, et le résultat en est que le gouvernement s'engage à faire une dépense de $70,000 pour l'unique avantage de cette compagnie d'exploitation forestière.

On devrait nous donner l'assurance que cette affaire sera traitée comme une entreprise d'affaires. Il est vrai que l'honorable ministre n'était pas à la tête du ministère des Travaux publics lorsqu'on a d'abord entrepris ces travaux et que, par conséquent, il n'est pas personnellement responsable de cette entreprise, mais il devrait prendre l'engagement envers la Chambre et le pays que le gouvernement exigera de la part de l'honorable député de Stanstead et de sa compagnie un fermage qui donnera un rendement raisonnable sur la mise de fonds. Qu'il me soit permis, pour renseigner la Chambre, de lire une liste de ces quais construits aux frais du trésor public. Voici une liste des quais dans la province de Québec, construits au coût de centaines de mille piastres et aux frais du peuple du Canada, avec l'indication des recettes de ces quais durant l'année dernière :

Carleton, $28.07 ; Cèdres, $17.10 ; Côteau du Lac, $27.84 ; Greece's Point, $10.24 ; Ile aux Grues, $10.12; Lacolle, $9.76; Percé, $24.71; Saint Irenée, $55.69 ; Saint-Thomas de Montmagny, $2.62.

Vu le fait que ces docks sont employés par des corporations publiques et par de simples particuliers, et qu'ils ont coûté des centaines de mille dollars, je crois que l'honorable ministre, avant que ce crédit soit voté, devrait promettre à la Chambre qu'il y aura une recette raisonnable d'au moins $500 par année provenant des quais qui font le sujet de la présente discussion. Ceci devrait être fait surtout parce que la compagnie, lorsqu'elle aura terminé son exploitation forestière, remettra au public un quai dont on ne pourra pas obtenir les moindres recettes.

M. SCHELL : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) n'est évidemment pas au courant du commerce de bois dans les provinces de l'est, sans quoi il n'aurait pas dit ce qu'il a dit. Lorsqu'il affirme que le bois d'épinette aura été enlevé dans quelques années, il est tout à fait en dehors de la vérité. Les frères Price, par exemple, coupent du bois sur leur concession depuis plus de soixante ans. L'épinette se reproduit dans l'espace de seize à vingt-cinq ans, et les marchands de bois prétendent qu'ils peuvent couper de l'épinette indéfiniment dans les forêts de la province de Québec. Si le canton de bois dont on a parlé est aussi grand qu'on l'a dit—et il faudrait qu'il fut bien grand pour valoir la somme dont on a parlé —il ne peut être question de le couper en entier, de façon à ce qu'il disparaisse. Quelques-uns des membres de la gauche semblent disposés à attaquer un honorable membre de cette Chambre parce qu'il se trouve intéressé dans cette propriété. En tant qu'il s'agit de cet honorable député, il n'est plus intéressé dans cette propriété. C'est un fait bien connu qu'il a vendu à une forte compagnie dont il ne fait pas partie.

M. BENNETT : Il a vendu avec profit, je suppose.

M. SCHELL : Il peut avoir fait un profit ou ne pas en avoir fait. Mais le fait n'en existe pas moins qu'il n'y a aucun danger, s'il s'agit d'une concession d'épinette, que tout le bois soit enlevé ; ce quai sera aussi utile dans vingt, dans quarante ou dans cinquante ans qu'il l'est aujourd'hui.

M. BENNETT : Nous, membres de la gauche, devons remercier l'honorable député de Glengarry (M. Schell) des renseignements qu'il nous a donnés. Ce qu'il dit est vrai et je l'accepte comme tel. Je sais qu'il ne dirait pas cela si ce n'était pas vrai. L'honorable député de Stanstead était seul propriétaire ou co-propriétaire de ce canton et il voulait s'en débarrasser pour en charger les épaules d'une compagnie et, afin d'en augmenter la valeur, il amène ses amis politiques à y dépenser $70,000 des fonds publics et il en a le bénéfice. L'honorable député (M. Schell) n'a pas dit cela formellement, mais je suis certain qu'il blâme le gouvernement pour cet acte et je dis qu'il a bien raison de le blâmer. L'honorable ministre est pris à partie par l'honorable député de Glengarry. De quoi l'honorable député se plaint-il ? Il se plaint de ce que, après que l'on eut voté cette forte somme de $60,000 ou $70,000 pour ce quai, le propriétaire vend à une compagnie légalement constituée et en a le bénéfice. J'admets avec l'honorable député de Glengarry que le ministre et le parti devraient être censurés pour avoir accordé une pareille subvention. Un autre point que l'honorable député de Glengarry a fait ressortir—et je dois le remercier de ceci également—c'est que si c'était vrai que le bois pourrait être tout enlevé en quinze ans ou à peu près, il eut peut-être été un peu dur de demander à l'honorable député de Stanstead de construire un quai, mais il n'y aurait aucune cruauté à lui demander de construire un quai au lieu de le faire construire par le public, parce que le bois se reproduit constamment dans l'espace de seize à vingt-cinq ans. On verra donc que l'honorable député de Stanstead a eu un avantage plus considérable que je ne l'avais cru. Vu la plainte portée par l'honorable député de Glengarry, je suis certain que l'honorable ministre des Travaux publics s'engagera à ne pas permettre que le quai soit employé par la compagnie qui a acheté les droits de l'honorable député de Stanstead—du moins l'honorable député de Glengarry dit qu'elle les a achetés—à moins que cette compagnie ne donne au pays un fermage d'au moins huit pour cent sur le coût de la construction, l'entretien et les réparations du quai étant aux frais de la compagnie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas comment je puis faire une convention qui serait contraire à la loi. Ces gens seront obligés de payer les droits d'après les taux fixés. Il se fait beaucoup d'affaires et le quai devrait donner un bon revenu.

M. COCHRANE : Quels sont les droits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas les taux ici ; ils dépendent d'un autre ministère.

M. COCHRANE : Il est évident, d'après la liste lue par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ou que les droits sont très bas ou que, sur plusieurs de ces quais, il ne se fait pas d'affaires. Je ne puis m'empêcher de croire qu'on a dépensé beaucoup de deniers publics pour ces travaux publics sans répondre à des besoins réels du public. Nul ne saurait me convaincre qu'une recette de vingt-cinq cents à douze dollars, provenant de travaux qui ont coûté des milliers de dollars, puisse dénoter autre chose que le fait que l'argent dépensé pour ces travaux a été presque entièrement gaspillé. Lorsque je songe que le long des rives du lac Ontario, dans des circonscriptions comme celle que j'ai l'honneur de représenter, où l'on expédie des millions de boisseaux de grains et où l'on importe de grandes quantités de marchandises, il y a des villes dont le bureau de poste donne de fortes recettes au pays, et où cependant l'on n'a pas dépensé un seul dollar des deniers publics, je suis convaincu plus que jamais qu'il doit y avoir quelque chose de radicalement mauvais dans un crédit comme celui-ci. La proposition qui nous est maintenant soumise me semble être l'une des plus absurdes qui aient jamais été soumises à la Chambre depuis que j'ai l'honneur d'être l'un de ses membres. Ainsi nous allons dépenser environ $60,000 à un endroit où, d'après ce que nous dit l'honorable ministre des Travaux publics, il n'y a pas même une ville. J'oserais dire que si nous

consultions le rapport du directeur général des Postes nous constaterions qu'il n'y a pas même de bureau de poste en cet endroit.

M. MORIN : Il n'y en a pas—j'ai cherché.

M. COCHRANE : Je ne m'oppose pas à ce que des membres de cette Chambre achètent des concessions forestières, mais ce à quoi je m'oppose c'est à cette dépense des fonds publics au profit des corporations ou des simples particuliers. Le ministre devrait s'opposer énergiquement à de semblables abus. Je crois qu'au plus profond de son cœur le ministre est convaincu qu'il a été commis là un tort qu'il lui faudra redresser à la première occasion.

M. CLARKE : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a été obligé d'aller à Montréal ce soir. Il a laissé entre mes mains une copie des estimations avec quelques item marqués comme devant être réservés, et parmi ceux-ci je trouve l'item maintenant en voie de discussion. S'il a été entendu que cet item et quelques autres seraient remis jusqu'à ce que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, je crois que nous ne devrions pas prolonger la discussion. Je suppose que le ministre des Travaux publics consentira à remettre à plus tard les item qui sont ainsi marqués.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis très désireux d'accéder aux désirs des membres de ce comité, mais la proposition que j'ai à faire vaut mieux pour l'honorable député de Jacques-Cartier que celle qui est offerte par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), et elle est d'accord avec l'arrangement que j'ai conclu avec l'honorable député de Jacques-Cartier avant son départ. Nous avons tous des droits en ces matières. Ceci est la troisième ou la quatrième fois que ces item ont été remis par suite de l'absence de l'honorable député (M. Monk). Aujourd'hui, lorsqu'il est parti, j'ai consenti—et je désire mettre cette convention à exécution, et je crois qu'elle est plus généreuse que ce que demande l'honorable député de Toronto-ouest—à ce que le crédit général pour la province de Québec soit remis à plus tard avec l'entente que lorsqu'il sera soumis à la Chambre, tout item de la liste de Québec pourra être pris et discuté. Ceci donnera plus de latitude qu'on n'en aurait en retranchant tout simplement quatre ou cinq item et en adoptant les autres. Ceci met à exécution l'entente que nous avons eue avec l'honorable député avant six heures.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que le ministre ne veut pas dire qu'il va passer tous ces item, car je crois qu'il est possible qu'une motion soit faite pour biffer cet item. Je crois que le temps est arrivé où l'on doit mettre fin à des exploitations de ce genre. Je suis convaincu que le ministre, s'il veut s'acquérir une réputation dans l'exercice de sa nouvelle charge, verra à ce que l'on mette fin à ces manœuvres frauduleuses. Voici un membre de cette Chambre qui se livre à l'exploitation des forêts et qui s'en va où il n'y a pas même un bureau de poste, pas un seul habitant, et qui fait dépenser des milliers de dollars sous prétexte de construction d'un quai. Quelqu'un a-t-il inspecté ce quai ? Y a-t-il un rapport de l'inspecteur des travaux ? Existe-t-il un quai ? Il est possible que nous soyons en présence d'une affaire qui a servi à l'expédition de la Baie de Fundy et a fourni une partie de l'argent dont a parlé le sénateur Ellis et qui a été envoyé par le gouvernement fédéral pour aider au parti libéral dans les élections du Nouveau-Brunswick. Autant vaut regarder ces choses bien en face. En ce qui me concerne, je n'hésite pas à dire que j'aimerais à voir biffer cet item, à moins qu'on ne nous fournisse des données plus satisfaisantes à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami a suivi avec soin la discussion——

M. HUGHES (Victoria) : J'ai écouté chaque mot de ce qui a été dit. Je proteste contre l'insinuation de l'honorable ministre que je n'ai pas fait attention à ce qui a été dit. Je puis lui répéter tout ce qu'on a dit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas eu l'intention d'offenser l'honorable député. Ce que j'ai voulu dire c'est qu'il ne peut avoir saisi la situation ni lui avoir donné la réflexion qu'elle mérite. J'ai dit que le parlement, il y a environ trois ans, s'est engagé en vertu de ce contrat. Je crois que l'affaire a été discutée assez longuement dans une occasion précédente. Je ne suis pas même certain qu'il n'y ait pas eu un vote à ce sujet dans une occasion préalable. Si l'item était biffé des estimations maintenant, cela ne dispenserait pas le pays de payer le montant déjà dépensé, avec, en plus, les frais d'un procès intenté contre la Couronne. Le gouvernement est légalement tenu vis-à-vis des entrepreneurs pour l'exécution des travaux. La somme dépensée jusqu'à présent s'élève peut-être à environ la moitié du total ; en conséquence, aucun membre du comité ne serait disposé à voter en faveur d'une proposition ayant pour objet de biffer cet item des estimations. Le contrat a été passé et il faudra payer le montant ; si le crédit est annulé, alors le pays sera obligé de payer les dommages que la cour pourra accorder aux entrepreneurs, en sus de ce qu'ils ont déjà gagné.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre voudra-t-il nous dire de qui ce quai a été acheté, quels sont les entrepreneurs, à qui appartenait la concession ? Qu'on nous donne les noms des gens qui sont mêlés à cette affaire. Ne craignez pas de divulguer les noms de ces hommes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il soit du ressort

du ministère d'avoir tous les renseignements demandés par l'honorable député ; mais je suis prêt à apporter tous ceux que nous pouvons nous procurer et tout ce qu'il est raisonnable de donner. On a dit ici, bien que je n'en aie aucune connaissance personnelle, que le député de Stanstead (M. Lovell) était fortement intéressé dans des concessions forestières de ce district. Je voudrais savoir combien d'hommes d'affaires en cette Chambre n'ont pas des intérêts commerciaux dans diverses parties du pays où le gouvernement fait des améliorations publiques, combien dont les propriétés ne seront pas plus ou moins affectées par notre législation. Il est vrai qu'il peut y avoir des cas extrêmes où l'argent dépensé profitera plutôt à un individu ou à une corporation qu'au public en général. Dans ce cas particulier, tout ce que je sais c'est que l'on a déclaré qu'un honorable membre de cette Chambre était fortement intéressé dans les concessions forestières de la région. Il y a un grand nombre d'hommes qui siègent maintenant en cette Chambre et qui y ont siégé dans le passé, et qui ont beaucoup bénéficié de la dépense des deniers publics dans diverses parties du pays où ils se trouvent être propriétaires de concessions forestières, ou intéressés dans d'autres affaires. Les ressources du pays ne se développeraient jamais si des hommes de leur valeur et de leur énergie ne se lançaient pas dans les affaires. L'argument disant qu'on ne doit pas dépenser d'argent dans une localité de crainte que certains individus en profitent plus que certains autres ne saurait, à mon avis, convaincre ceux qui se donnent la peine de réfléchir. Nous avons dépensé un peu plus de $80,000,000 pour notre système de canalisation qui a favorisé certaines gens le long des rivières et certaines régions plus que certains autres individus et certains autres individus et certaines autres régions.

Nous sommes allés dernièrement jusqu'à faire disparaître les droits de péage sur les canaux, croyant que cette mesure était dans l'intérêt général du pays. Dans le cas actuel, je sais que l'entreprise a été approuvée par le parlement en 1901 ou 1902, et le contrat signé. L'honorable député desire connaître les noms des entrepreneurs, ce sont MM. Heney et Smith, d'Ottawa. Le contrat a été signé le 29 juin 1901; et, comme je viens de le dire, près de la moitié du montant voté a été payé jusqu'à présent aux entrepreneurs.

M. CLARKE : Quand le premier crédit a-t-il été voté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1901 ou 1902.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai pas entendu mentionner le nom de la personne de qui ce terrain avait été acheté. Le ministre nous a dit que le gouvernement avait acheté ce terrain et s'était fait consentir un acte de vente à cet effet. De qui a-t-il acheté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas avec moi l'acte de vente, et l'on ne peut s'attendre à ce qu'un ministre soit en possession de tous ces documents.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre devrait être en possession de tous ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De tous les renseignements raisonnables. On ne peut exiger plus que cela. J'ai dit à la Chambre, en me basant sur la déclaration de mon sous-ministre, qu'un acte de vente du terrain en question avait été consenti à la Couronne.

M. INGRAM : Y a-t-il eu un acte à cet effet?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. L'acte était nécessaire pour légaliser la vente. En supposant que le terrain eut appartenu à un député, c'est lui qui aurait consenti l'acte de vente. C'est là ce que l'on paraît vouloir insinuer. Pour ma part, j'ignore la chose, et mon sous-ministre ne s'en rappelle pas. Mais la seule question qui intéresse ce comité et le public, c'est de savoir si le terrain en question a été cédé à la Couronne, et à quel prix. Dans le cas qui nous occupe, le terrain a été cédé gratuitement.

M. FOWLER : Le contrat a-t-il été signé avant que l'argent fut voté par la Chambre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai indiqué à quelle date il avait été signé.

M. SPROULE : L'honorable ministre semble croire que la question la plus importante pour le comité, dans le moment, c'est de savoir si nous sommes liés par ce contrat. Voudrait-on prétendre que parce que l'on a réussi à faire adopter, hors notre connaissance, un crédit qui a permis au gouvernement de se lancer dans une entreprise absolument ridicule, pour laquelle on va dépenser inutilement l'argent public, et parce qu'une partie de cet argent est déjà dépensée, va-t-on prétendre, dis-je, que nous sommes tenus de dépenser le reste, autrement dit de le gaspiller ? Il suffira d'un instant de réflexion pour nous apercevoir que nous sommes en présence d'un marché politique, qui est loin de faire honneur au gouvernement. Si nos renseignements sont exacts, un membre de cette Chambre achète une grande concession forestière dans une partie relativement inconnue du pays, parce que, grâce à une entente, intervenue antérieurement à cette acquisition, je présume, il a obtenu la promesse d'un quai à cet endroit, et le gouvernement est en frais de dépenser $70,000 à $80,000 pour augmenter la valeur de cette propriété. Il n'y a à cet endroit ni commerce, ni trafic, ni navires y faisant escale, en un mot rien qui puisse justifier le gouvernement de se lancer dans cette entreprise qui est destinée à servir les seuls

intérêts d'un membre de cette Chambre. Voilà à quoi se résume toute cette affaire, et il est bon que le pays connaisse ces choses.

L'honorable ministre prétend que le fait, de la part de cet homme, d'avoir pu disposer des intérêts qu'il possédait dans cette concession forestière à un prix aussi élevé, n'est pas une preuve que c'est le crédit voté par la Chambre qui a augmenté la valeur de cette propriété. Je dis, au contraire, que c'est là ce qui lui a donné toute sa valeur. Il n'y avait pas de commerce à faire à cet endroit qui est situé sur une des rives du Saint-Laurent, en pleine forêt. Il n'est donc pas surprenant que cette propriété ait pris de la valeur, du moment que le gouvernement a consenti à y dépenser $80,000 pour y construire un quai. Un membre de cette Chambre, qui est de plus partisan du gouvernement, contribue à faire voter ce montant, qui lui permet de vendre sa propriété à un prix bien plus élevé, et l'on vient prétendre que nous sommes liés à cette entreprise et obligés de continuer à y dépenser de l'argent. Il est donc bon que le public connaisse ces faits, car, en autant qu'il nous a été possible de nous en convaincre par les maigres renseignements que l'on a bien voulus nous fournir, il s'agit d'une transaction absolument injustifiable pour ne pas dire malhonnête, bien que ce soit là le qualificatif que je serais justifiable de lui appliquer. Je tiens à ce que les citoyens de la partie du pays que j'habite connaissent ces faits. Ils ont essayé d'obtenir quelques milliers de dollars pour améliorer les havres et construire des quais là où il existe des villes manufacturières entreprenantes, situées au milieu de régions agricoles très prospères, et où il se fait un commerce très considérable. Cependant, ils ne peuvent amener le gouvernement actuel à leur donner les améliorations requises pour les besoins de leur trafic. Il ne se gêne pas, par exemple, de commencer la construction d'un quai dans la province de Québec, à un endroit dépourvu de tout commerce, où il n'y a d'autre chose qu'une limite forestière, la propriété d'un membre de cette Chambre, où il n'existe pas même un bureau de poste ou un village, où les navires n'arrêtent jamais, et où l'on veut quand même dépenser $80,000, et, parce que nous avons laissé adopter ce montant une première fois par erreur, et sans connaître tous ces faits, on prétend que nous sommes liés à cette entreprise et qu'elle doit être complétée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour dire que ce quai coûtera $80,000 ?

M. SPROULE : Les travaux faits jusqu'à présent coûtent $59,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est accordée et il ne peut y avoir d'erreur sur le montant. Le quai coûtera $59,000.

M. SPROULE.

M. FOWLER : L'honorable ministre voudrait-il me dire si le crédit a été voté avant que l'entreprise fut accordée, ou si c'est le contraire qui a eu lieu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit a d'abord été voté.

M. FOWLER : Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 29 juin 1901.

M. FOWLER : Quel était le montant de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $5,000.

M. CLARKE : Pour quel montant l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $53,900.

M. FOWLER : Se propose-t-on de construire ce quai avec cette somme de $5,000? Les ingénieurs avaient-ils faient rapport qu'une somme de $5,000 serait suffisante pour construire ce quai qui devait coûter plus tard $59,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député qui dirige en ce moment l'opposition (M. Sproule) admettra avec moi qu'il n'est guère juste de prétendre que ce crédit a été voté hors la connaissance de la Chambre. La question a été discutée sur toutes ses faces l'année dernière, et je crois même qu'un vote a été pris sur ce même item.

M. CLARKE : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ce cas, j'ai été mal renseigné. J'étais sous cette impression. Il est facile de le constater en consultant les " Débats."

M. INGRAM : Ce crédit, lorsqu'il fut soumis pour la première fois à la Chambre, durant la dernière session, fut adopté sans discussion, et c'est de cela que s'est plaint l'opposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une faute de la part de la Chambre de voter un crédit quelconque sans se renseigner sur ce que coûtera toute l'entreprise.

M. FOWLER : C'est aussi notre prétention.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'approuve entièrement cette manière de voir. Le devoir de tout ministre est de renseigner la Chambre sur ce point. Quand un crédit peu élevé est demandé, sous prétexte que l'on ne pourra pas en dépenser plus durant l'exercice alors courant, il n'est que juste que le gouvernement indique ce que coûtera toute l'enterprise, afin que la Chambre et le pays sachent quels sont les engagements qu'ils prennent en votant ce montant.

M. FOWLER : Je suis heureux de constater que l'honorable ministre adopte cette manière de voir. Comme l'a dit le député de Grey-est (M. Sproule) toute cette affaire me parait passablement louche. On dirait que ce marché a été conclu pour permettre au gouvernement de se procurer un candidat dans un certain comté de la province de Québec. Si l'on doit en croire les paroles de ceux qui ont parlé avant moi sur cette question, pour amener ce monsieur à se présenter dans un certain comté de la province de Québec, le gouvernement fut obligé de lui promettre d'augmenter la valeur de cette propriété qu'il venait d'acheter, en y dépensant un montant considérable pour construire un quai destiné à faciliter l'exploitation de son commerce de bois, qu'il était incapable d'exercer sans cette amélioration. Plus tard, on s'organisa pour faire approuver la chose par la Chambre. Pour ne pas éveiller l'attention de la Chambre, engager sa responsabilité, et l'obliger à accepter la dépense plus élevée qui devait suivre, on commence par demander $5,000. Tout cela se fit sans avoir obtenu aucun rapport des ingénieurs indiquant le coût approximatif des travaux, et sans avoir fourni à la Chambre le moindre renseignement sur cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Fowler) voudrait-il avoir l'obligeance de dire sur quoi il se base pour alléguer qu'il existait une entente au sujet de cette entreprise ?

M. CLARKE : L'honorable ministre met-il ce point en doute?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement, car je suis prêt à déclarer, tant en mon nom qu'au nom du gouvernement, que nous n'avons jamais eu connaissance d'une convention de cette nature. J'ai admis qu'un membre de cette Chambre possédait des intérêts dans une concession forestière et qu'il avait fourni l'emplacement du quai, car ces faits étaient connus et ne pouvaient être mis en doute, mais je dois dire, tant en mon nom qu'au nom du gouvernement, qu'il n'a jamais existé d'entente de cette nature avant les élections, et qu'il n'en a jamais été question. A moins que l'honorable député soit en mesure de prouver l'accusation sérieuse qu'il porte, il n'est pas justifiable de parler comme il vient de le faire. Il doit comprendre en sa qualité d'avocat et de membre de cette Chambre qu'il ne lui est pas permis de formuler une pareille accusation sans avoir des preuves à l'appui.

M. FOWLER : C'est la rumeur publique dans le comté de Stanstead qu'un arrangement de cette nature a eu lieu, et les faits qui ont été portés ce soir à la connaissance de la Chambre, ainsi qu'au cours du débat qui a eu lieu l'année dernière sur cette question, confirment cette rumeur. Que voyons-nous? Un membre de cette Chambre, qui savait que cette question serait discutée, et qui devrait être à son siège pour expliquer sa conduite, brille par son absence. Je veux parler de l'honorable député de Stanstead (M. Lovell). Le premier crédit demandé est un montant de $5,000, quand le moindre examen aurait eu pour résultat de faire comprendre aux employés du ministère, s'ils ne le savaient déjà, qu'il faudrait un montant bien plus élevé pour construire ce quai à cet endroit. Aujourd'hui, l'honorable ministre demande $60,000.

M. MORIN : Le gouvernement a demandé $25,000 l'année dernière.

M. FOWLER : Et combien cette année?

M. MORIN : $36,000.

M. FOWLER : Soit plus de $70,000 en tout. Le gouvernment se propose de dépenser ce montant à un endroit où il n'existe pas même un bureau de poste, et où personne n'a besoin de ce quai, à part le propriétaire de la concession forestière, et tout cela quand il y a des villes importantes et des havres dans toutes les parties du pays qui ont besoin de l'aide du gouvernement. Prenez, par exemple, Toronto, la plus grande ville du pays, qui ne peut obtenir un seul dollar du gouvernement pour les améliorations dont elle a besoin, quand on est prêt à dépenser $70,000 dans un village inconnu, où il n'existe pas même un bureau de poste, simplement pour permettre à ce monsieur, qui a fait un mauvais marché en achetant cette propriété, de s'en débarrasser. Tous les faits concernant cette affaire ont été clairement exposés par le député de Glengarry (M. Schell), et le comité lui doit beaucoup de reconnaissance pour toute la lumière qu'il a jetée sur la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au cours de la discussion qui a eu lieu l'année dernière, je crois que l'on a fait connaître à la Chambre le coût total de l'entreprise.

M. FOWLER : Je ne me souviens pas de la chose d'une manière certaine, tout ce que je sais, c'est qu'une bonne partie de la discussion a roulé sur la valeur du titre que le gouvernement possédait à la propriété sur laquelle le quai devait être construit. Le ministre des Travaux publics a commencé par dire que ce terrain n'avait pas de propriétaire, puis il a ajouté qu'il croyait qu'il appartenait à la Couronne.

Aujourd'hui, nous constatons qu'il appartient à un particulier et que quelqu'un l'a vendu au ministère. Après toute la discussion qui a eu lieu l'année dernière sur cette question, il est vraiment extraordinaire que le sous-ministre vienne nous dire qu'un titre a été consenti, mais qu'il ignore à qui. L'honorable député (M. Schell) prétend que cette propriété appartient au député de Stanstead (M. Lovell) et nous lui sommes bien obligés de nous avoir fourni ce renseignement.

M. SCHELL : Je désire rectifier ce que vient de dire l'honorable député. Je n'ai pas une connaissance personnelle des faits, et je n'ai jamais laissé entendre la chose. Le député de Simcoe a prétendu que tout le bois marchand serait coupé en quelques années, et je me suis levé pour contredire cette assertion. Comme le nom du député de Stanstead avait été mentionné au sujet de cette affaire, j'ai dit avoir vu dans le " Canada Lumberman " que cette propriété avait été vendue pour un certain prix.

M. CLARKE : Pour quel prix ?

M. SCHELL : Je ne puis vous le dire maintenant, mais vous trouverez le journal qui contient ce renseignement dans la salle de lecture. Voilà les deux seuls points auxquels j'ai fait allusion, et ceux qui veulent prétendre que j'ai dit autre chose sont dans l'erreur.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Schell) vient de confirmer ce que j'ai dit. Il prétend que la propriété en question appartenait à l'honorable député de Stanstead (M. Lovell), qui l'a vendue depuis à une compagnie. Il a ajouté avoir lu la chose dans le " Canada Lumberman ".

M. CLARKE : La nouvelle n'a pas encore été publiée dans la Canada Gazette.

M. FOWLER : Pas encore, mais cela ne devra pas tarder. Je félicite l'honorable ministre d'avoir fini par accepter notre manière de voir, et promis qu'il n'y aurait plus de tripotages de cette nature sous son administration.

M. SPROULE : Je veux obtenir plus que cette promesse de la part de l'honorable ministre. Il nous faut les documents qui indiquent quels sont ceux qui ont commencé à demander ce quai et sur l'avis de qui le gouvernement s'est lancé dans cette entreprise. Mon honorable ami ferait mieux de laisser le crédit en suspens afin de lui permettre de se procurer les renseignements voulus.

M. CLARKE : Ne serait-il pas plus sage de laisser l'item en suspens jusqu'au retour de l'honorable député de Jacques-Cartier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tout ce qui a été dit ce soir est la répétition de ce qui a été dit l'année dernière.

M. CLARKE : Naturellement, je pourrais me procurer les Débats et lire ce qui a été dit l'année dernière, mais s'il a été convenu avec le député de Jacques-Cartier (M. Monk) que cet item serait laissé en suspens, cette entente devrait être respectée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai toujours un devoir de respecter toute entente que je pourrai conclure avec un membre de la gauche.

M. CLARKE : Je vous crois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'arrangement que je propose va beaucoup plus loin, et l'on me fera peut-être des reproches si je consens à le réduire à la limite proposée par l'honorable député (M. Clarke).

M. CLARKE : Si cet arrangement nous convient et qu'il est acepté par l'honorable député (M. Monk) personne ne pourra faire de reproches à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon intention est de proposer que le crédit général demandé pour la province de Québec, soit laissé en suspens, avec l'entente que chaque député sera libre de discuter aussi longuement qu'il le voudra chaque item en particulier. Si l'on veut bien consulter les Débats de l'année dernière, on verra que le gouvernement a fait connaître le coût de l'entreprise, les noms des entrepreneurs, ainsi que tous les renseignements requis, et que le parlement s'est engagé à exécuter ces travaux. Nous ne pouvons pas invoquer contre les entrepreneurs que le parlement n'était pas en possession de tous les renseignements, et nous sommes tenus de les payer pour l'ouvrage qu'ils ont entrepris d'exécuter.

M. INGRAM : Par considération pour l'honorable député de Stanstead (M. Lovell) cet item devrait être laissé en suspens. On a dit l'année dernière dans cette Chambre, qu'il n'avait consenti à être candidat qu'à la condition expresse que le gouvernement s'engagerait à dépenser un montant d'argent très élevé à cet endroit, ce qui a été fait. Cette accusation a été répétée cette année. Je me rappelle parfaitement que l'honorable député (M. Lovell) était à son siège le jour que cette question fut soumise à la Chambre, durant la dernière session, mais, au premier mot de cette affaire, il avait disparu. Nous sommes tenus d'attendre que l'honorable député (M. Lovell) soit à son siège pour qu'il puisse nous dire si cette rumeur est fondée ou non. Pour ma part, après avoir mûrement pesé la valeur des renseignements que je possède sur cette affaire, j'en suis arrivé à la conclusion que c'était là un appas que l'on avait tendu à l'honorable député pour l'induire à se porter candidat. Ce monsieur n'avait jamais siégé dans cette Chambre auparavant ; il possédait de grands intérêts à cet endroit, et voici que le gouvernement se prépare à dépenser près de $60,000 dans un village que ne compte guère plus de 314 personnes, en comptant les hommes, les femmes et les enfants.

L'année dernière, nous avons soulevé l'objection que le gouvernement n'avait aucun titre à cette propriété, et ce soir l'honorable ministre est incapable de nous fournir aucun renseignement à ce sujet. Durant la dernière session, on nous disait encore que Rocky-Point, qui est l'endroit où l'on construit le quai, appartenait à la Couronne, et

aujourd'hui on prétend que cette propriété nous a été cédée par un particulier, dont le gouvernement semble ignorer le nom. A cette époque, nous nous sommes plaints que le gouvernement avait demandé un crédit de $5,000 pour une entreprise qui devait finir par en coûter 60,000, et maintenant nous disons que le parlement n'était pas en possession des renseignements requis quand il a consenti à voter ce crédit en premier lieu. On nous dit encore que ces renseignements auraient dû être demandés l'année dernière, mais tout le monde sait qu'il arrive de temps à autre, que certains item échappent à la surveillance de l'opposition, qui ne saurait éplucher chaque crédit en particulier. Nous ne voulons critiquer que les dépenses qui méritent d'être critiquées, et le crédit actuel entre dans cette catégorie de crédits. Je crois qu'il est préférable de laisser cet item en suspens jusqu'à ce que le député de Stanstead (M. Lovell) puisse nous faire connaître ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur d'après laquelle il aurait refusé d'être candidat jusqu'à ce qu'on lui eût promis que cet argent serait dépensé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami soulève deux points principaux. D'abord, il demande que cet item soit laissé en suspens. L'entente intervenue avec l'honorable député comporte qu'un item de ces crédits doit être laissé en suspens, afin de permettre de les discuter tous quand la question reviendra devant le comité. Je ne crois pas qu'il soit possible de faire une offre plus acceptable.

M. SPROULE : Je suis tout à fait opposé à cette manière de procéder, car quand des item ont été adoptés avec cette entente, on nous empêche ensuite de les discuter sous prétexte qu'ils ont été adoptés par la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela n'a pas lieu quand il existe une entente qu'ils pourront être discutés.

M. SPROULE : Il n'en est pas moins vrai qu'en agissant ainsi nous engageons la responsabilité du parlement pour chacun de ces crédits, alors que nous ne sommes pas en possession des renseignements voulus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami prétend, en deuxième lieu, que les renseignements nécessaires n'ont pas été fournis. Il n'a qu'à consulter les Débats pour constater que les renseignements ont été fournis.

M. INGRAM : On prétend que le député de Stanstead a refusé d'être candidat jusqu'à ce qu'on lui ait promis que cet argent serait dépensé pour son bénéfice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas à cela que je veux faire allusion. Si un des membres de la gauche désire porter une accusation contre l'ex-ministre des Travaux publics, qui a proposé l'adoption de ce crédit et l'a expliqué, il existe un moyen de le faire. Nous sommes en ce moment à discuter l'adoption d'un crédit destiné à payer ce qui reste dû sur le coût de cette entreprise.

M. CLARKE : Le prédécesseur de l'honorable ministre ne partageait pas sa manière de voir sur cette question. Il prétendait que l'honorable ministre ainsi que tous ses autres collègues étaient aussi responsables que lui dans cette affaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et il avait raison. Tout homme quelque peu au courant des lois constitutionnelles qui nous régissent sait cela.

M. CLARKE : Le prédécesseur de l'honorable ministre a expliqué la position ; et comme le ministre de la Justice vient de nous passer les Débats, je vais donner lecture des paroles prononcées par son collègue l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela est inutile, car j'admets que le gouvernement est responsable de cette entreprise. La majorité dans ce parlement en est aussi responsable. Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute que la responsabilité du parlement, comme celle du gouvernement et du ministre des Travaux publics, est engagée dans cette affaire.

M. FOWLER : J'aimerais à savoir de l'honorable ministre comment il se fait que l'on se soit cru obligé de se faire consentir un acte de vente de cette propriété, alors qu'à la page 1034 des Débats de l'année dernière le ministre des Travaux publics est censé avoir dit que l'emplacement du quai n'a pas été acheté, parce que cela n'était pas nécessaire, ce quai étant construit sur une pointe de rocher qui fait partie du domaine public. Si l'honorable ministre persiste à dire qu'il existe un acte de vente de cette propriété, je voudrais savoir par qui il a été consenti et pourquoi il l'a été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami doit s'apercevoir lui-même que cette question qu'il pose n'a pas sa raison d'être, car le parlement a voté l'argent nécessaire, durant la dernière session, pour exécuter cette entreprise. Si l'ex-ministre des Travaux publics a dit que le gouvernement n'était pas propriétaire du terrain, notre position s'est beaucoup améliorée, car, je viens de dire que nous avons maintenant un acte de vente en bonne et due forme. Quant au nom de la personne de qui nous avons acheté, j'ai promis de déposer l'acte de vente sur le bureau de la Chambre, afin que tous puissent en prendre connaissance.

M. FOWLER : Puisque ce renseignement nous manque, c'est bien là la meilleure raison qui puisse exister de laisser ce crédit en suspens. Je ne comprends pas pourquoi l'honorable ministre insiste tant pour faire

adopter ce crédit, principalement quand la rumeur publique accuse l'honorable député de Stanstead d'avoir été mêlé à cette affaire, et quand on nous dit qu'un acte de vente a été signé, alors qu'à la dernière session on nous a laissé entendre que cet acte de vente était inutile. Il me semble que l'on devrait nous fournir ce renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'adoption de ce crédit n'empêchera pas aucun député de ramener la question devant le comité.

M. FOWLER : Alors l'honorable ministre nous répondra, comme il l'a fait il y a un instant, que la responsabilité du parlement est engagée dans cette entreprise depuis 1901 et 1902, et qu'il est maintenant trop tard pour reculer; malgré cela, il insiste pour faire adopter ce crédit et engager d'avantage la responsabilité du parlement. Une fois que cela sera fait, il nous dira: vous avez voté ce crédit sans avoir obtenu le renseignement demandé, qu'en avez-vous besoin maintenant, quand vous avez obligé la Chambre à se porter responsable de toute l'entreprise?

M. SPROULE : Je crois que l'honorable ministre ferait mieux de laisser cet item en suspens et de fournir le renseignement que nous demandons. Nous voulons avoir l'acte d'achat de la propriété ; nous tenons aussi à connaître les noms des personnes qui ont demandé ce quai et qui en a recommandé la construction. En un mot, nous avons besoin de tous les documents se rapportant à cette affaire. Il y a aussi le rapport des ingénieurs, préparé avant de commencer l'ouvrage et en indiquant le coût approximatif, qu'il serait intéressant d'obtenir. Nous avons besoin de tous ces renseignements avant d'aller plus loin, pour nous permettre de nous prononcer sur la question en connaissance de cause. A part cela, le député de Stanstead est absent, ainsi que le député de Jacques-Cartier, qui désire être présent quand cette question sera discutée. Ce sont là d'excellentes raisons pour laisser cet item en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais répondre à chacune des objections de l'honorable député dans l'ordre qu'il les a posées. Il prétend que l'item doit être laissé en suspens jusqu'à ce qu'il sache qui a recommandé ce crédit. J'ai déjà déclaré qu'il avait été recommandé par le ministre des Travaux publics.

M. SPROULE : Quelqu'un doit l'avoir demandé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que le ministère ne possédait pas d'autres renseignements à ce sujet. Comment veut-on que je fournisse des renseignements qui ne se trouvent pas dans le département ?

M. CLARKE : Est-il possible de supposer que personne n'a demandé à ce que ce crédit soit placé dans le budget ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai répondu à la première question. La deuxième concerne le rapport de l'ingénieur. Le parlement a voté le montant après que le ministre eut déclaré qu'il n'existait pas de rapport de l'ingénieur.

M. SPROULE : Le ministre pouvait-il soumettre ce crédit sans avoir obtenu un rapport de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me contente d'indiquer les faits tels qu'ils sont. Je n'ai rien à cacher. Il n'y a pas de raison de laisser cet item en suspens pour attendre le dépôt de ce qui n'existe pas. Le ministre a admis qu'il n'y avait pas de rapport et le parlement a voté le montant quand même.

M. INGRAM : Malgré l'opposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les honorables députés de la gauche ne s'y sont pas opposés.

M. INGRAM : Ils ont protesté contre l'adoption de ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils n'ont pas voté contre son adoption, et le parlement a approuvé la chose. Je ne puis consentir à laisser cet item en suspens parce que l'ex-ministre des Travaux publics ou le député de Stanstead sont absents. Si on n'avait pas tous les avantages possibles de ramener cette question sur le tapis et de la discuter quand ils seront à leurs sièges, je comprendrais que cette demande pût avoir sa raison d'être ; mais, dans le moment actuel, je ne vois aucune raison pour retarder davantage l'adoption de ce crédit.

M. BLAIN : Le seul fait qu'il n'existe aucune demande dans les dossiers du ministère pour la construction de ce quai, semble confirmer la rumeur qui a cours dans le comté de Stanstead disant que l'honorable député (M. Lovell) n'est devenu membre de cette Chambre qu'avec l'entente qu'on augmenterait la valeur de sa propriété en y construisant un quai aux frais du public. S'il en était autrement, on trouverait dans le ministère quelque recommandation ou quelque pétition tendant à démontrer que les gens de l'endroit désiraient obtenir la construction de ce quai.

M. HUGHES (Victoria) : En l'absence du député de Stanstead, qui devrait être ici pour se défendre, je remarque que les représentants des comtés de Bonaventure et de Restigouche, voisins du comté de Gaspé, sont en ce moment à leurs sièges. Ces messieurs pourraient peut-être jeter quelque lumière sur la question.

M. HACKETT : Nous sommes appelés en ce moment à voter un crédit de $36,000 pour

la construction d'un quai à la Grande-Vallée. Je n'ai pas le moindre désir de causer de l'embarras à mon honorable ami ou de retarder les travaux de la session, mais je me crois cependant tenu de faire remarquer au comité qu'il s'agit d'un village contenant à peine 300 personnes.

M. MORIN : 314.

M. HACKETT : Le gouvernement se propose de dépenser $36,000 à un endroit qui compte une population de 314 âmes, tandis qu'il ne dépense que $34,000 pour les entreprises publiques dans l'Ile du Prince-Edouard, qui possède une population de 100,000. Cela n'est pas juste, et je désire protester au nom de mes commettants contre cette façon d'agir. Si on est incapable de dépenser plus de $34,000 dans l'Ile du Prince-Edouard, on ne peut être justifiable de dépenser $61,000 à la Grande-Vallée. Dans l'intérêt de l'équité et de la justice, il me semble que cet item devrait être laissé en suspens jusqu'à ce que l'honorable député de Stanstead ait eu l'occasion de nous donner des explications sur cette affaire. S'il a cru pouvoir éviter de rendre compte de sa conduite en s'absentant, il faut lui faire comprendre qu'il se trompe. Tout membre de cette Chambre qui obtient une concession forestière du gouvernement doit être prêt à défendre cette opération quand elle est attaquée, comme cela a lieu dans le cas actuel. Mais il est évident que l'honorable député ne tient pas à entrer dans la discussion des faits de la cause. Il s'est échappé par la porte dérobée, en laissant à ses amis le soin de défendre ce crédit. Encore une fois, je considère qu'il est de notre devoir d'insister pour que cet item soit laissé en suspens.

M. MORIN : Je veux établir la situation sous son véritable jour. Il y a certainement quelque chose de louche dans toute cette affaire. L'honorable ministre a admis qu'aucun ingénieur n'avait été envoyé à cet endroit. L'honorable député de Stanstead (M. Lovell) est un marchand de bois. Les marchands de bois n'ont pas l'habitude d'employer des ingénieurs pour choisir les endroits où ils ont besoin de construire des quais, et il est bien évident que dans le cas actuel, le député intéressé a dit au gouvernement : Je veux avoir ce quai à tel endroit et c'est là que vous le construirai. Nous avons la propre admission de l'honorable ministre pour démontrer que le gouvernement ignorait complètement quel était l'endroit le plus favorable pour construire ce quai. Dans ce cas, quel est celui qui l'a choisi ?

Il est bien évident que le gouvernement était à la merci des intéressés, et qu'il vient de signer lui-même sa propre condamnation.

M. HUGHES (Victoria) : Nous n'avons aucune preuve de l'existence de ce quai. Il n'y a pas un ingénieur, ni un fonctionnaire du ministère qui l'ait jamais vu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. TARTE: Que l'on apporte le quai dans la Chambre.

M. CLARKE : C'est cela, que l'on apporte le quai ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis que l'entreprise est accordée, la surveillance des travaux a été confiée à un ingénieur.

M. MORIN : L'honorable ministre prétend que ce quai est construit dans l'intérêt du public. Les deux rives du golfe Saint-Laurent sont habitées par une population de pêcheurs qui ont tous besoin de quais, or, comment se fait-il que ce quai soit le premier que l'on construise depuis deux cents ans dans cette région ? Il est évident que l'on n'a eu qu'une chose en vue dans toute cette affaire, servir les intérêts du député de Stanstead, et exécuter une promesse qui lui avait été faite lors des élections de 1901. Nous avons là la meilleure preuve qu'il y a anguille sous roche.

M. RICHARDSON : En priant l'honorable ministre des Travaux publics de laisser cette affaire en suspens, il me semble que nous faisons là une demande bien raisonnable. La discussion qui vient d'avoir lieu a démontré que nous sommes en présence de la plus infâme canaillerie politique qui ait jamais déshonoré aucun gouvernement, et il me semble que c'est mettre la discipline du parti à une bien rude épreuve que de vouloir forcer les partisans du gouvernement à voter ce crédit sans avoir obtenu tous les renseignements nécessaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député a besoin de renseignements, nous sommes prêts à les lui donner. Quel renseignement désire-t-il avoir ?

M. AVERY : L'année dernière, l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a prétendu que le terrain où est situé le quai était la propriété du gouvernement et qu'on n'avait pas besoin de s'occuper d'obtenir un acte de vente. Mais quand on demanda à l'honorable député de Stanstead à qui appartenait ce terrain, il répondit: à la Compagnie Lovell. Alors l'ex-ministre des Travaux publics déclara que s'il se fut douté de ce fait, il n'aurait pas commencé la construction de ce quai et qu'il ne continuerait pas les travaux tant que le gouvernement n'aurait pas un titre parfait à la propriété. Il doit avoir été induit en erreur, car autrement il n'aurait pas dépensé un seul dollar pour cette entreprise avant que l'acte de vente du terrain fut signé. Nous voudrions savoir par qui l'ex-ministre des Travaux publics a été trompé, l'année dernière, quand il a dépensé plusieurs milliers de dollars de l'argent public pour construire un quai destiné à l'usage exclusif d'un particulier qui

possède des terrains à cet endroit? L'argent public doit être dépensé pour l'avantage du public en général, et non pour l'avantage d'un citoyen en particulier. Je suis moi-même engagé dans le commerce de bois et quand j'ai besoin d'un quai, je le construis à mes frais. Il en est de même pour les autres commerçants de bois. Si l'honorable ministre des Travaux publics veut bien laisser cet item en suspens et faire une enquête sérieuse sur cette affaire, il en arrivera certainement à la conclusion que le gouvernement ne doit plus dépenser d'argent à cet endroit. Nous avons dépensé plus d'argent pour ce quai que nous étions justifiables de le faire, en tenant compte des avantages que le pays sera appelé à en retirer. Mon honorable ami ferait bien d'arrêter tous ces travaux, car je ne crois pas que le pays puisse en retirer un avantage égal à ce qu'ils lui coûteront. Continuer ces travaux est contraire aux intérêts du pays, et une seule personne en retirera tout le bénéfice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a mal interprété les paroles prononcées durant la dernière session par l'ex-ministre des Travaux publics. Voici les paroles dont il s'est servi, telle que je les trouve dans les Débats:

> Nous devrions toujours obtenir un titre parfait avant de commencer les travaux et se sont là les instructions que j'ai données à tous les fonctionnaires du ministère. Ils sont à portée de m'entendre et ils savent que sur ce point mes instructions ont été catégoriques et sévères.

M. HUGHES (Victoria) : Des instructions à quel sujet?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Relativement à l'achat du terrain.

M. CLARKE : Quelle est la page des Débats que vient de citer l'honorable ministre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La page 1,067.

M. FOWLER : Ces paroles se rapportent au quai de Caraquette.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela est possible. Mais afin de faire disparaître tout doute ultérieur sur ce point, j'ai averti le comité que j'avais obtenu un acte de vente de la propriété.

M. HUGHES (Victoria) : De qui?.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce renseignement.

M. BENNETT : Si l'on pouvait prétendre que d'autres personnes, à part cette compagnie, devront bénéficier de cette entreprise, ce serait peut-être là un certain moyen de défense. Mais cette partie du comté de Gaspé est tellement accidentée, que nous voyons par la carte que le gouvernement provincial ne l'a pas même encore divisée en cantons ou en paroisses. L'endroit où ce quai est construit porte le nom pittoresque de "La Grande Vallée des Montagnes." On a dit l'année dernière dans cette Chambre, sans que cette assertion soit contredite par le représentant du comté de Stanstead, qu'il était la seule personne désirant obtenir un quai à cet endroit.

Il ne faisait pas partie de cette Chambre avant ce parlement, et les faits semblent justifier la rumeur ayant cours parmi ses amis, dans son propre comté, qu'il n'a accepté la candidature aux dernières élections qu'à la condition expresse que le gouvernement dépenserait ce montant considérable pour servir ses intérêts. Nous sommes tenus de fournir à cet honorable député une occasion de contredire cette rumeur, et je suis désireux, pour ma part, de daisser cette question en suspens jusqu'à ce que l'honorable député de Stanstead soit averti d'avoir à donner les explications qu'il croira nécessaires pour justifier sa conduite.

Pourquoi l'honorable ministre refuserait-il de laisser ce crédit en suspens ? Il suffit de consulter les rapports du recensement pour constater qu'il y a environ trente familles qui demeurent à l'endroit où l'on veut construire ce quai. La scierie mécanique qui s'y trouve doit avoir bien peu d'importance. J'ignore qu'elle est la capacité de cette scierie et l'étendue de cette concession forestière, mais je crois pouvoir dire que lorsque le comité sera en possession de tous les faits, il constatera que le montant payé pour la scierie et pour la concession forestière est à peu près égal au montant que le gouvernement est disposé à dépenser pour cet ouvrage. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Glengarry (M. Schell), le gouvernement est tout simplement en frais de dépenser $60,000 pour augmenter la valeur de la propriété de l'honorable député de Stanstead. Près de la moitié de ce montant est déjà dépensé. Il est donc plus temps que jamais pour l'honorable ministre d'arrêter la construction de ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce ne serait pas là le moyen d'économiser.

M. BENNETT : Certainement. L'honorable ministre devra régler avec l'entrepreneur ; et il sait que ce dernier ne peut poursuivre qu'après en avoir obtenu la permission de son département, par l'entremise du ministre de la Justice. Que l'on paie l'entrepreneur pour ce qu'il a d'ouvrage de fait, et l'on peut être certain que la compagnie qui s'occupe de l'exploitation du bois complétera les travaux du quai, puisqu'elle doit en retirer tout le bénéfice. Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute que toute cette affaire est, depuis son origine, une immense spéculation politique. Et maintenant que le pays a dépensé $30,000 pour enrichir l'honorable député de Stanstead, je suis bien disposé, pour ma part, à voter contre toute dépense additionnelle à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Bennett)

voudrait continuer la discussion pour le simple plaisir de discuter. Il me semble pourtant qu'un arrangement conclu entre les deux partis en cette Chambre devrait être observé——

M. HUGHES (Victoria) : Quel est cet arrangement ? Il n'y en a pas eu. Certains députés des deux côtés ont pu faire, privément, un arrangement——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si on n'a pas d'autres raisons pour prolonger la discussion que celles qui ont déjà été données, je ne vois pas pourquoi on n'accepterait pas la proposition que je soumets. J'ai offert de laisser le crédit général en suspens avec l'entente que lorsqu'il sera repris, tout item se rapportant à la province de Québec pourra être discuté par n'importe quel député, qu'il soit actuellement présent ou non.

M. CLARKE : Je dois à l'honorable ministre de dire que je ne doute pas du tout de sa parole concernant l'arrangement qu'il dit avoir conclu avec l'honorable député de Jacques-Cartier, mais je prétends que ce dernier (M. Monk) qui est absent n'a pas bien saisi en quoi consistait cet arrangement, car, comme je l'ai expliqué, il m'a remis un exemplaire des estimations sur lequel plusieurs item, y compris celui-ci, étaient marqués comme devant être laissés en suspens. Il est évident qu'il ne croyait pas que cet item devait être voté.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre parle d'un arrangement entre les deux partis. Il n'y a rien eu de tel. On a pris l'habitude—cela date peut-être depuis avant l'avènement du gouvernement actuel, mais il s'en est bien souvent prévalu—on a pris l'habitude, dis-je, de laisser en suspens un item d'un crédit général avec l'entente que n'importe quel item sur la liste pourra être discuté quand ce crédit sera repris ; puis le gouvernement ramène ce crédit devant la Chambre au moment où les députés intéressés sont absents et le crédit est voté sans discussion. J'avertis l'honorable ministre que cet item ne passera pas ainsi. Nous allons connaître tous les détails de cette affaire, ou nous saurons pourquoi.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas assisté au commencement de la discussion ; j'aimerais à savoir quelles sommes ont été dépensées sur ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $20,000.

L'honorable M. TARTE : Je dois porter la responsabilité de cette entreprise. J'étais ministre des Travaux publics quand on est venu représenter au gouvernement que la construction d'un quai à Grande-Vallée créerait un trafic considérable. Une inspection fut ordonnée, et après d'assez longues discussions et peut-être d'hésitations, le gouvernement décida de faire les travaux. Le crédit qu'on demande en ce moment n'eût pas l'accueil qu'on lui fait en ce moment. Toute la question a été discutée l'an dernier, puis le crédit fut voté. A l'heure qu'il est le contrat est signé et le gouvernement est tenu de remplir ses engagements, que la Chambre se soit trompée ou non, la première fois. Voilà la position, en deux mots. Mais, l'erreur n'est pas aussi grande que l'opposition semble le croire. Il y a bien longtemps et encore assez récemment on a construit des quais à des endroits où la population n'était pas considérable, et d'ailleurs une forte population n'est pas indispensable à la construction d'un quai.

Les prévisions pour l'avenir sont toujours un facteur quand il s'agit d'une entreprise importante. Mais que nous nous soyons trompés ou non, la Chambre a autorisé le ministre des Travaux publics à faire exécuter ces travaux. Il n'y a plus à y revenir. Si nous nous sommes trompés, tant pis pour nous, car le pays est maintenant obligé de payer.

On a prétendu, et avec assez de raison, je crois, que certains particuliers au nombre desquels se trouve un membre du parlement, profiteront de ces travaux. Il n'y a guère d'entreprises publiques qui ne profitent pas à quelqu'un. Nous ne construisons pas ces quais pour les anges, mais pour ceux qui habitent notre planète, et il en est de même pour celui-là. Il a été construit pour l'avantage de ceux qui vivent sur cette terre et l'honorable député de Stanstead est du nombre. Il a acheté des droits de coupe de bois à cet endroit. Beaucoup d'autres membres du parlement possèdent des propriétés dans des endroits où le gouvernement a construit des quais. Leur reproche-t-on d'avoir fait de la spéculation? Ont-ils commis quelque crime? Il n'y a de crime ni envers Dieu, ni envers la civilisation dans le fait de construire un quai pour l'avantage du public. Je connais personnellement beaucoup de travaux publics, parmi ceux qui ont été construits par le passé et parmi ceux qui se construisent actuellement qui profitent à des membres du parlement. Cette entreprise est peut-être un peu considérale pour Grande-Vallée ; on a peut-être forcé la note dans la distribution des faveurs qui ont été libéralement accordées dans tous le pays. Mais le pays est prospère, le ministre des Finances vient de nous annoncer un excédent de treize millions et demi de dollars, et à même cette somme nous sommes tenus de payer aux entrepreneurs de ce quai la somme qui leur est encore due.

M. POPE : Je partage absolument l'opinion des députés de la gauche qui veulent que M. Lovell ait l'occasion d'expliquer à la Chambre sa conduite dans cette affaire. Il représente un comté des Cantons de l'Est, près du ministre. L'opinion publique soupçonne un scandale dans cette transaction et la société Lovell et fils, dont l'honorable député de Stanstead est le chef, a tout intérêt à faire disparaître ce doute.

Lors de la convention pour le choix des candidats dans le comté de Stanstead, M. Lovell était présent et on se disait partout qu'il voulait être candidat, non seulement pour prouver son dévouement à la cause libérale, mais pour travailler à la réussite de certaine entreprise qu'il avait en vue. C'est ce qui se disait à cette assemblée. M. Lovell fit une proposition qui fut acceptée par les conservateurs, et qui était à faire cette élection sans dépenses et sans corruption.

Je n'ai pas à m'enquérir si cette convention a été respectée ou non, mais nous avons été surpris premièrement de voir que M. Lovell désirait être candidat, deuxièmement, de le voir assister à notre convention, troisièmement, de l'entendre faire une pareille propostion, car le parti libéral de Stanstead ne nous avait pas habitué à cette manière angélique de faire les élections.

Telle était alors notre impression; on se chuchotait à l'oreille que M. Lovell avait certain profit à faire mousser et que c'était pour cela qu'il était candidat. Or, M. Lovell a acquis une concession forestière du gouvernement, une petite étendue de terrain, dans le bas du fleuve Saint-Laurent. Il n'y avait que de la forêt, mais M. Lovell y construisit une scierie, puis il constata qu'il avait besoin d'une quai. Dans le comté que représente M. Lovell, dans le district où il habite, on est bien convaincu, je regrette d'avoir à le dire, que ce quai est le prix de sa candidature dans les intérêts du parti libéral. Voilà une situation sérieuse et peu enviable pour un député, et M. Lovell devrait être ici pour repousser ou admettre l'accusation. Quand nous demandons au gouvernement de laisser cet item en suspens, nous agissons autant dans l'intérêt de M. Lovell que de tout autre. Depuis, cette propriété a été revendue et d'après les journaux, MM. Lovell et fils n'en seraient plus les propriétaires et la rumeur veut que M. Lovell ait réalisé le joli bénéfice de $100,000 dans cette opération.

M. HUGHES (Victoria) : Combien l'avait-il payée ?

M. POPE : Ue bagatelle ; d'ailleurs ce quai le rembourse amplement du prix d'achat. Ne trouve-t-on pas étrange, M. le président, que l'Etat entreprenne de dépenser $50,000 ou $60,000 pour construire un quai sur une propriété dont la valeur totale ne dépasse pas $100,000 ou $125,000 ? Voilà assurément une situation bien extraordinaire, et cela seul suffit pour faire condamner cette dépense. Nous n'avons pas le droit de dépenser $60,000 des deniers publics pour améliorer une propriété de $125,000. Nous avons le droit de protester, à ce seul point de vue, sans parler de l'autre côté de la question qui a déjà été discuté.

Si l'on tient compte de toutes les circonstances de l'affaire, des rumeurs malveillantes qui ont accueilli sa candidature dans le comté de Stanstead, du bruit qui a couru dans son comté et dans tous les cantons de l'Est qu'il avait quelque chose en vue en posant sa candidature dans les intérêts du parti libéral, du crédit que le gouvernement demande pour ce quai, si l'on tient compte de tout cela, dis-je, il faut en venir à la conclusion que le gouvernement, mettant de côté tout esprit de parti, se doit à lui-même de donner à M. Lovell la chance de venir ici se défendre de toutes ces imputations.

Si je parle ainsi, c'est que la réputation de la maison Lovell et fils, dans le monde des affaires, et dans cette partie du pays, a toujours été au-dessus de tout soupçon. De plus l'honorable député en est à son dernier parlement, il siège ici pour la dernière fois. C'est un homme âgé, et quel que soit le résultat de la prochaine lutte électorale on peut être certain que M. Lovell ne représentera plus le comté Stanstead. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Après avoir fourni une carrière honorable dans les affaires, il me semble que ce n'est pas ainsi qu'il devrait sortir de la vie publique, avec cette tache sur sa réputation. Je dis donc qu'en justice pour M. Lovell et sa famille, et par égard pour sa carrière comme homme d'affaires, le ministre devrait consentir à laisser cet item en suspens jusqu'à ce que M. Lovell ait eu l'occasion de s'expliquer ou de se défendre.

M. INGRAM : J'ai cru comprendre que le contrat pour ces travaux a été signé en novembre 1901. Alors que signifie cette comédie de venir demander à la Chambre l'autorisation de faire certaines dépenses quand le gouvernement a déjà signé depuis le mois de novembre 1901, un contrat l'obligeant à payer $53,000 ? N'est-ce pas en effet une pure comédie d'accorder une entreprise avant de venir d'abord devant le parlement et lui exposer la nature des travaux à faire et le coût probable de ces travaux ? Mais ici, le gouvernement commence par concéder l'entreprise puis il vient devant la Chambre comme simple formalité, et lui demande de voter le crédit nécessaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué que l'ex-ministre des Travaux publics a pris sur lui de recommander ces travaux et que le gouvernement en prend maintenant la responsabilité. A la dernière session, le parlement, après discussion, ratifia le contrat après qu'il eut été signé.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre peut-il nous dire quelle est la longueur de ce quai et quels sont les travaux déjà faits Ce quai existe-t-il ? J'ai déjà posé cette question deux ou trois fois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas le moindre doute que ce quai existe. Les travaux sont sous la direction d'un ingénieur spécial du département, M. Dubuc. Les travaux donnés à l'entreprise comprennent la construction d'un quai brise-lames consistant en une substructure de sept caissons de coffrage empierré,

d'une longueur totale de 900 pieds et d'une largeur augmentant de vingt-cinq pieds à l'extrémité qui touche à la rive, jusqu'à vingt-neuf pieds à l'autre bout. Ces caissons doivent être submergés au niveau des basses eaux, à la marée du printemps et recouverts d'une superstructure continue s'élevant à dix-huit pieds au-dessus du dit niveau des basses eaux à la marée du printemps.

M. HUGHES (Victoria) : Quelle partie de ces travaux sont déjà faits ? Y a-t-il un rapport des travaux faits ?

M. COCHRANE : Avez-vous dit dix-huit pieds au-dessus des basses eaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il la première estimation qui a été faite?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais j'ai un état de tout ce qui a été payé.

M. FOWLER : A combien cela s'élève-t-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $20,000. Les matériaux doivent être rendus sur les lieux et d'après le contrat les travaux doivent être terminés dans un mois ou deux.

M. FOWLER : A-t-on poursuivi les travaux durant l'hiver?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements fournis par le département, je comprends que les matériaux ont été apportés durant l'hiver. qu'ils sont maintenant sur les lieux et que l'ouvrage sera bientôt terminé.

M. HUGHES (Victoria) : Quels sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : MM. Heney et Smith, d'Ottawa.

M. BENNETT : Vu les circonstances spéciales qui accompagnent cette affaire, l'honorable ministre ne devrait pas insister pour faire voter ce crédit. Il est clairement démontré que ce quai ne sera d'aucune utilité publique et qu'il ne servira qu'à la Compagnie propriétaire du terrain adjacent, et si l'honorable ministre discontinuait les travaux il sait fort bien que la compagnie terminerait le quai. Ça ne serait pas la première fois que le gouvernement résilierait un contrat. L'honorable ministre sait fort bien qu'il est arrivé des centaines de fois que le gouvernement actuel a mis fin à des contrats que le liaient tout autant que celui-ci, en honneur et en loi. A l'avènement du gouvernement actuel, d'un bout à l'autre du pays, le directeur général des Postes avait passé des contrats en bonne et due forme avec les facteurs et les postillons. Qu'a fait le gouvernement ? Sans offrir un sou de dédommagement, il brisa les contrats, refusa de remplir ses obligations et ne voulut même pas permettre à ces facteurs de s'adresser aux tribunaux pour recouvrer les dommages-intérêts auxquels ils avaient droit.

Dans le cas actuel, si les travaux étaient discontinués, il n'y a que la compagnie qui devrait les terminer qui pourrait s'en plaindre et c'est elle, et elle seule qui en profitera quand ils seront finis. Il me semble juste de demander au ministre de ne plus dépenser d'argent sur cette entreprise et de laisser ce soin à la compagnie. Il n'y a pas de terres arpentées dans les environs, le quai n'a aucun intérêt public à servir après que la compagnie aura terminé ses opérations, qui ne paraissent pas être sur une grande échelle, et dans quelques années, ce quai restera comme un monument pour rappeler le gaspillage des deniers publics par le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais songé à empêcher la discussion, et je l'ai déclaré à mainte et mainte reprises. J'espère que l'honorable député qui dirige l'opposition admettra la justice de la proposition que je fais, car je ne crois pas qu'il puisse donner une seule raison pour que cet item ne soit pas voté à présent. Je suis convaincu que nous sauverions du temps en le discutant ce soir avec l'entente que si plus tard quelqu'un désire avoir des explications et reprendre la discussion, la question sera reprise sans aucune objection de ma part ou de la part du gouvernement.

M. SPROULE : Chaque fois que nous avons demandé qu'un item quelconque fut laissé en suspens, l'honorable ministre y a consenti volontiers. Pourquoi insiste-t-il pour faire passer celui-ci ? Il règne sur cette affaire les plus graves soupçons de concussion, et en l'absence de toute explication, je maintiens que nous avons le droit de demander que cet item soit laissé en suspens.

L'honorable ministre demande à la Chambre d'approuver le crédit en se réservant le droit de discuter cet item un autre jour ; mais nous disons que le meilleur temps pour faire cette discussion, c'est lorsque nous aurons les informations que nous voulons avoir du département, et lorsque les personnes intéressées dans l'affaire seront ici. Ces intéressés sont l'honorable député de Stanstead (M. Lovell) et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). L'honorable ministre consentira certainement à laisser l'item en suspens.

L'honorable M. TARTE : Je proteste avec toute l'énergie dont je suis capable contre l'accusation de concussion. Je n'ai jamais été concussionnaire ni dans le cabinet, ni ailleurs. Pendant les derniers six ans l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a fait partie du comité des comptes publics. Il a examiné les comptes avec toute l'habileté que je lui reconnais et il n'a jamais relevé la moindre trace de concussion contre moi. Je répète que cette expression à mon adresse

est injuste. Ces travaux ont été entrepris de bonne foi. Que je me sois trompé ou non, c'est une autre affaire ; mais je n'ai jamais trempé dans une transaction louche. Nous avons exécuté des travaux à beaucoup d'autres endroits. Nous avons construit des chemins dans le Yukon, où il n'y avait aucune population. Nous avons dépensé des centaines de milliers de dollars là où il n'y avait pas un seul colon. Nous avons dépensé près d'un million de dollars pour construire une ligne télégraphique en vue des besoins futurs. C'est en vertu du même principe que nous avons entrepris les travaux de Grande-Vallée. J'ai cru sincèrement que ce quai hâterait le développement de cette partie du pays. Il m'avait été recommandé par un grand nombre de membres du parlement, entr'autres l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment. L'affaire a été faite de bonne foi, et il n'y a pas l'ombre de concussion, et c'est contre l'emploi de cette expression que je proteste. J'espère que ce n'est ni au département, ni à moi qu'elle s'adresse, car autrement, je protesterais avec encore plus d'énergie.

M. SPROULE : Je considère ces remarques de l'honorable député un peu prématurées et rien dans ce que j'ai dit n'a pu les motiver. S'il avait assisté à la discussion commencée depuis une heure et demi ou deux heures, s'il avait été témoin des efforts que nous avons dû faire pour arracher au ministre les quelques explications que nous avons réussi à obtenir, il comprendrait pourquoi j'ai caractérisé cette opération comme je viens de le faire. On a raconté dans quelles circonstances ces travaux ont été entrepris, on nous a répété les rumeurs qui circulaient à ce sujet, on nous a donné le nom du premier propriétaire de ces terrains, on nous a expliqué le but pour lequel ce quai avait été construit. A deux ou trois reprises, j'ai demandé qui avait recommandé ces travaux au gouvernement, et la réponse a été qu'il n'y avait rien dans les archives du ministère pour indiquer que quelqu'un les avait recommandés. Nous avons demandé les estimations de l'ingénieur, quant au coût probable des travaux et on nous a répondu qu'il n'y en avait pas.

Je n'accuse pas l'ex-ministre des Travaux publics d'avoir trempé dans une transaction malhonnête ; il est possible que sa bonne foi ait été surprise, mais je n'ai pas un mot à retirer de ce que j'ai dit. Je répète que des soupçons planent sur cette affaire ; elle a toutes les apparences d'une affaire de concussion et il ne peut pas y avoir de meilleure raison de demander que cet item soit laissé en suspens jusqu'à ce que nous ayons plus de renseignements de la part du ministre et que nous en sachions davantage.

L'honorable M. TARTE: L'honorable député (M. Sproule) peut retirer ou ne pas retirer ce qu'il a dit, mais il n'y a pas eu de concussion dans cette affaire et un membre du parlement, avant d'employer le mot "concussion," doit être en état de prouver ce qu'il avance.

M. SPROULE : Pas du tout.

L'honorable M. TARTE : Je défie l'honorable député de prouver de la concussion dans cette affaire. Cette expression n'est pas parlementaire et lui qui est un ancien parmi nous devrait savoir qu'on ne lance pas de pareilles accusations sans preuves à l'appui. Où sont ses preuves? Il n'en a pas et ne peut pas en avoir. Son seul prétexte c'est qu'un membre du parlement possède des terrains boisés dans les environs de ce quai, mais lui-même est peut-être propriétaire dans les environs d'un quai construit par le gouvernement.

M. SPROULE: Je ne le suis pas et je ne l'ai jamais été.

M. McISAAC : Et il ne le sera jamais.

M. SPROULE : Non, jamais dans des affaires comme celle-ci.

L'honorable M. TARTE : Je répète qu'il n'y a pas de concussion et l'honorable député n'a pas le droit de se servir de cette expression. Il est libre de ne pas la retirer, mais cela ne rend pas sa position meilleure. J'étais de bonne foi quand j'ai ordonné ces travaux et toute la question a été discutée l'an dernier. Je puis ajouter qu'un de ceux qui étaient intéressés dans ces travaux est mort et enterré.

M. HUGHES (Victoria) : Il est impossible de l'atteindre.

L'honorable M. TARTE : C'est une raison de plus pour ne pas revenir sur le passé. Les travaux ont été faits et le pays est tenu de les payer. L'opposition a fait valoir ses moyens de défense l'an dernier et cette année encore. L'an dernier, l'opposition au projet avait sa raison d'être, parce que c'était la première fois qu'il venait devant la Chambre et qu'un crédit était demandé, mais depuis le parlement a approuvé l'entreprise et il est responsable du prix des travaux. On sait très bien que le contrat ne peut pas être annulé. C'est une tempête dans un verre d'eau.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Tarte) concède que l'an dernier on aurait pu avoir quelque raison de protester, mais il prétend que maintenant que les travaux ont été donnés à l'entreprise, il ne nous reste plus qu'à payer. Cependant, l'an dernier, quand il s'est agi de voter ce crédit, l'ex-ministre nous a dit que le contrat était signé et qu'il était inutile de discuter. Il se croyait en droit de parler de la sorte parce que l'année précédente il avait glissé dans le budget un petit crédit de $5,000 pour une entreprise qu'il savait devoir coûter douze fois cette somme. Il vient prétendre aujour-

d'hui que nous n'avons pas le droit de répudier ce contrat. S'imagine-t-on ce gouvernement qui prétend ne pas pouvoir répudier ce contrat après avoir répudié non seulement ceux du directeur général des Postes mais aussi ceux qui avaient été signés avec MM. Sanford pour la confection des objets d'habillement militaires. Ce dernier fut répudié avec tant de hâte que le gouvernement dut revenir sur sa décision après avoir constaté qu'il ne pouvait pas trouver aussi bien ailleurs.

Jusqu'aujourd'hui $20,000 ont été dépensés sur ces travaux, mais il vaudrait beaucoup mieux pour le pays de les discontinuer en payant à l'entrepreneur le prix de ce qu'il a fait et les bénéfices qu'il pourrait réaliser sur ce qui reste à faire.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député prétend-il qu'après avoir dépensé $20,000 dans une entreprise utile, le gouvernement devrait y renoncer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Surtout maintenant que les matériaux pour terminer les travaux sont sur les lieux.

L'honorable M. TARTE : Ça serait du gaspillage.

M. FOWLER : Ça serait encore moins de gaspillage que de continuer à faire des dépenses pour une entreprise qui ne doit profiter qu'à un particulier ou à une compagnie qui a acheté les droits de ce particulier. A entendre les orateurs de la droite, on pourrait croire qu'il s'agit d'une entreprise d'intérêt général. Les arguments dont se sert l'honorable député (M. Tarte) pourraient également servir à défendre la transaction la plus malhonnête qu'il soit possible d'imaginer. D'après le recensement il y a 314 habitants à cet endroit et tous les adultes sont à l'emploi de l'honorable député de Stanstead ou de sa compagnie. Ce n'est pas dans l'intérêt de ces 314 habitants qu'on construit ce quai, mais dans l'unique intérêt de l'honorable député de Stanstead.

J'ignore si ce que l'on dit est vrai ou faux, mais en présence des faits relatés par l'honorable député de Compton (M. Pope), en présence des rumeurs qui ont cours dans le comté de Stanstead, et dont j'ai été le premier à instruire la Chambre, en présence des graves soupçons qui planent sur la réputation d'un membre de cette Chambre, qu'on accuse d'avoir fait servir son mandat à son intérêt personnel, en présence de tous ces faits, il me semble que si le gouvernement se souciait de la réputation de l'honorable député de Stanstead (M. Lovell) il demanderait qu'il fut ici pour se lever devant ses collègues et donner des explications complètes sur le rôle qu'il a joué dans toute cette affaire. Voilà ce que feraient les honorables députés de la droite s'ils étaient les véritables amis de l'honorable député de Stanstead. Que le mot plaise ou non à l'ex-ministre des Travaux publics, je dis, moi aussi, que cette affaire sent fortement la concussion.

Voici un gouvernement qui dépense $60,000 dans l'unique intérêt d'un de ses partisans, dans le seul but d'en faire profiter ses affaires personnelles ; il demande d'abord $25,000, et cette année il nous demande encore $36,000 ; n'avons-nous pas raison de protester? L'an dernier on nous répondait que le contrat était signé et que les travaux étaient faits; on nous disait ne pas connaitre le propriétaire de ces terrains ; aujourd'hui on connaît le propriétaire, mais le ministre ignore complètement d'où lui vient son titre. Pourquoi cette ignorance de la part du ministre ? Il devait se douter que nous demanderions des explications, et cependant il n'a aucun renseignement à donner et cherche à enlever le crédit de vive force en s'appuyant sur sa majorité. Il n'a pas autre chose sur quoi s'appuyer. S'il s'agit d'une opération honnête, s'il n'y a pas eu de concussion, si les mains de l'honorable député de Stanstead sont nettes, si le manteau du gouvernement n'a pas de taches, car l'un ne va pas sans l'autre, l'honorable ministre des Travaux publics n'a rien de mieux à faire que de laisser l'item en suspens jusqu'à ce que l'honorable député de Stanstead soit présent pour se disculper. Dans l'intérêt du parlement, dans l'intérêt des hommes publics de ce pays, j'espère qu'il pourra réfuter ces accusations.

L'honorable M. TARTE: Si l'item était laisse en suspens, l'incident causerait encore beaucoup plus de tapage qu'il n'en cause ce soir. L'honorable député lui-même (M. Fowler) se servirait de cela comme d'un argument pour prouver qu'il y a eu fraude. L'honorable ministre des Travaux publics fera ce qu'il voudra, mais, à sa place, j'insisterais pour faire voter le crédit, car il n'y a rien de louche dans l'affaire. Le crédit est peut-être un peu élevé, mais c'est de l'argent honnêtement et utilement employé. En bien des circonstances les différents gouvernements qui se sont succédés ont fait des dépenses considérables pour des travaux qui, au début, ne paraissaient pas devoir être très utiles. Si dans le cas actuel, le nom d'un membre du parlement ne s'y trouvait pas mêlé, on n'aurait pas entendu dix mots contre ce crédit. Tout le tapage provient de ce qu'un membre du parlement possède des terrains dans le voisinage de ce quai. L'opposition est dans son rôle en combattant ce crédit, et elle le combat dans un but politique. La critique est une bonne chose, mais elle ne peut pas faire qu'une chose qui est blanche soit noire. Je répète que si le nom d'un membre du parlement n'avait pas été mêlé à l'affaire, le crédit aurait passé en un clin d'œil. Par malheur, il y a ici un membre du parlement qui est concerné dans l'affaire, et l'on cherche à faire du scandale pour en tirer quelque avantage politique.

M. BRUNET : Il s'agit d'un pont politique, aussi.

L'honorable M. TARTE : C'est possible. La politique est responsable de bien des choses, et de plus vilaines que celle-ci. Ce quai sera d'une grande utilité et développera une grande entreprise d'exploitation forestière.

M. CLARKE : Bravo; c'est cela, voilà toute l'affaire.

L'honorable M. TARTE : Quel mal y a-t-il à encourager cette industrie en construisant un quai à cet endroit ? Tous les jours nous entreprenons des travaux pour encourager les industries. A la place du ministre des Travaux publics j'insisterais pour faire voter le crédit.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député sait bien que c'est au gouvernement de la province de Québec de développer l'industrie du bois et que c'est elle qui en a le bénéfice.

L'honorable M. TARTE : La province de Québec n'a pas le droit de construire des quais; c'est l'affaire du parlement fédéral.

M. HUGHES (Victoria) : L'ex-ministre des Travaux publics est le seul qui ose encore défendre cette transaction. L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) vient de sortir ; l'honorable député de Restigouche (M. Reid) s'est sauvé ; l'honorable député de Stanstead (M. Lovell) n'est pas ici.

M. TALBOT : Restigouche est à 500 milles de là.

M. HUGHES (Victoria) : Je vous demande pardon; Grande-Vallée est en face de Gaspé. Je sais aussi bien que n'importe qui où se trouve cette localité et je ne crains pas de dire que l'honorable député de Restigouche n'osera pas venir défendre cette transaction. Faites le venir et, comme tous ceux qui habitent cette partie du pays, il condamnera ce gaspillage. L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) reprochait l'an dernier à l'honorable ministre des Travaux publics de construire tant de quais sur le Saint-Laurent qu'il n'y avait plus de place pour les mettre, et qu'on était obligé de les suspendre aux branches des arbres. C'est sans doute de celui-ci qu'il voulait parler. Notre grand Nord-Ouest où les immigrants arrivent en si grand nombre des Etats-Unis et de l'Europe, aurait bien plus besoin de cet argent pour des améliorations nécessaires et urgentes. L'ex-ministre pourrait peut-être nous dire de qui le gouvernement a obtenu son titre de propriété.

L'honorable M. TARTE : Je crois que c'est de M. Lovell.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : Où est le mal?

M. HUGHES (Victoria) : Nous avons insisté toute la soirée pour obtenir ce renseignement.

L'honorable M. TARTE : Je ne vois pas pourquoi il n'a pas été donné tout de siute. Je l'aurais dit dès le conmmencement.

M. CLARKE : Vous auriez dû arriver plus tôt.

L'honorable M. TARTE : J'avais mieux à faire ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis convaincu qu'on pourra constater demain par les Débats que j'ai dit que si la propriété appartenait à M. Lovell, c'est de lui que le gouvernement a dû obtenir son titre. Avant six heures l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit qu'il désirait s'absenter ce soir et je lui ai répondu que pour ma part j'étais prêt à laisser en suspens le crédit général pour le directeur général des Postes afin que tous les item puissent être discutés et l'honorable député qui dirige l'opposition consentait à laisser passer cet item, vu que j'avais donné tous les renseignements que je possédais. L'ex-ministre des Travaux publics est maintenant ici et il confirme tout ce que j'ai dit. Si quelqu'un désire d'autres explications, il n'a qu'à les demander et il les aura s'il est en mon pouvoir de les lui donner, et la Chambre aura toute liberté de reprendre la discussion en vertu de l'arrangement qui a été fait. Je demande que l'item soit voté.

M. HUGHES (Victoria) : Pas du tout. Si cet item passe ce soir, nous pourrons peut-être le discuter un autre jour, mais non pas le rejeter.

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas une des moindres surprises de ce débat d'entendre un membre du parlement dire que Restigouche est en face de Grande Vallée. Les deux endroits ne sont seulement pas dans la même province.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai jamais dit cela. Restigouche est dans le Nouveau-Brunswick, de l'autre côté du fleuve.

L'honorable M. TARTE : Je vois avec plaisir que mon honorable ami a enfin découvert que Restigouche est dans le Nouveau-Brunswick. Il aurait dû s'en assurer plus tôt. Il y a au moins 500 milles entre les deux endroits et mon honorable ami ne peut pas s'attendre à être pris au sérieux quand il s'oppose à ce crédit sous prétexte que Restigouche et Grande Vallée sont deux localités avoisinantes. Il peut s'y entendre à faire la guerre en Afrique, mais il ne connaît rien de la question qui nous occupe. Quand il parle de rochers, il donne une nouvelle preuve de son ignorance. La Gaspésie est un des districts les plus fertiles du pays; on y trouve non seulement du bois, mais aussi de très belles terres. La province de Québec est toujours disposée à contribuer au développement de l'Ouest, mais elle veut sa part des deniers publics pour des entreprises utiles et nécessaires.

Mon honorable ami rappelle que l'an dernier un membre de cette Chambre a prétendu—bien à tort—que nous avons construit tant de quais dans la province de Québec qu'il n'y a plus de place pour la navigation. On a dépensé beaucoup moins d'argent pour des quais dans la province de Québec que dans Ontario et nous ne nous en sommes jamais plaints. Nous sommes satisfaits de notre sort, mais il me semble que lorsque nous ne demandons qu'une faveur bien ordinaire, comme ce quai de Grande-Vallée, on ne devrait pas nous traiter comme une bande de voleurs. Nous n'avons pas l'intention de quitter le pays avec ce quai; il va rester ici et contribuera grandement au développement d'une importante industrie. De plus la Gaspésie est une des parties les plus fertiles du Canada et ce quai servira aussi aux colons. Ceux qui connaissent quelque chose de la colonisation dans la province de Québec savent que chez nous le colon doit s'enfoncer dans la forêt, où le gouvernement lui construit des chemins. Dans ce cas-ci, c'est un quai que nous construisons pour les colons que l'exploitation de cette industrie attirera dans ces parages. La colonisation du district du lac Saint-Jean qui compte maintenant 40,000 habitants est due à l'exploitation de l'industrie du bois. La province de Québec ne ressemble pas au Nord-Ouest où le colon n'a qu'à se procurer une paire de bœufs et à labourer. Chez nous, il faut d'abord défricher et le commerçant de bois est le meilleur ami du colon, quand il se conduit honnêtement. Tous ceux qui savent comment la province de Québec a été colonisée, connaissent cela.

Je ne vois pas pourquoi nous continuerions à discuter ce crédit. Si le nom d'un membre du parlement ne s'y trouvait pas mêlé, il n'en aurait pas été question, car ce quai sera très utile aux colons. Il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas de chemin de fer à cet endroit. Il y en a dans le district de mon honorable ami, mais dans la Gaspésie il n'y en a pas, et comment fera cette population si on ne lui donne pas de quai?

M. HUGHES (Victoria) : Depuis vingt-cinq ans, je ne jurais que par l'honorable député mais je ne puis plus avoir confiance en lui. Quand il vient dire qu'il y a 500 milles entre Restigouche et Gaspé, il affiche une pitoyable ignorance de la géographie de son pays.

M. TALBOT : J'affirme la même chose.

M. HUGHES (Victoria) : Personne ne s'occupe de ce que dit l'honorable député. Il n'a jamais été soupçonné de connaître quelque chose, même la géographie de sa province ; mais nous attendions mieux de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte).

L'honorable M. TARTE : Je propose qu'on charge un arpenteur de mesurer la distance.

M. HUGHES (Victoria) : Dans mon comté nous avons des chemins de fer, mais nous avons payé $250,000 pour les avoir, et que la province de Québec fasse la même chose. L'ex-ministre qui vient justement de sortir, dit que le gouvernement a construit des chemins pour les cultivateurs, c'est le gouvernement provincial qui doit voir à cela, et c'est au moyen de ces chemins que le gouvernement d'Ontario corrompt les électeurs. Tous les chemins, à l'exception des chemins de colonisation, sont construits aux frais des municipalités et je ne veux pas que l'argent d'Ontario serve à construire des chemins dans les forêts de la province de Québec, ou des quais pour l'avantage des compagnies privées. Je suis surpris de voir que l'honorable ministre des Finances permette à un crédit comme celui-ci de trouver place dans son budget et que le ministre des Travaux publics nous demande de voter cet argent.

M. INGRAM : Il n'y a pas lieu de s'emporter en discutant cette question. L'an dernier on a demandé au gouvernement quelle quantité de trafic on espérait faire à cet endroit et quel était le but de ce quai, mais personne n'a pu donner d'explications. Je ferai remarquer que si l'honorable ministre des Travaux publics qui est encore novice dans le département, ne peut pas être au courant de tous les détails, l'honorable député qui représente le comté dans lequel on fait exécuter des travaux considérables devrait être ici et donner les explications que la Chambre demande et que le ministre n'est pas en état de fournir.

L'honorable député de Stanstead (M. Lovell) s'est absenté de la Chambre, l'année dernière, lorsque nous avons discuté ce crédit. Il était ici hier, et aurait dû savoir que nous devions discuter ce soir, les crédits de la province de Québec, et cependant, il est encore absent. En présence de ce fait, et vu les rumeurs qui ont circulé durant les élections générales au sujet de cet honorable député, il aurait dû assurément comprendre qu'il était de son devoir de rester ici pour dire quel est le trafic possible à cet endroit, et quel besoin il y a d'un quai. Nous avons droit d'avoir ces renseignements, avant de voter ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quels renseignements ?

M. INGRAM : Des renseignements sur le trafic qui se fera à cet endroit, dans la pensée du gouvernement.

On ne nous a donné aucun renseignement à ce sujet. Il n'y a pas d'autre député qui puisse nous en donner, à part l'honorable député de Stanstead, et il se tient en dehors de la Chambre. Je ne vois rien qui empêche de laisser ce crédit en suspens, jusqu'à ce que nous ayons ce renseignement. Certaines rumeurs ont été mises en circulation contre l'honorable député et en justice pour lui-même et pour ses-électeurs, il devrait être ici pour les nier. Vu les renseignements très vagues que nous avons au sujet de ce crédit. Vu les circonstances

louches qui l'accompagnent, je crois qu'il devrait rester en suspens. Pourquoi nous refuse-t-on ces renseignements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Quels renseignements? j'ai dit et je répète que j'ai donné tous les renseignements qui sont au ministère, mais l'honorable député pose des questions auxquelles l'on ne peut répondre. J'ai donné les renseignements en présence de l'ex-ministre des Travaux publics qui a confirmé ce que j'ai dit. On prétend qu'il y a eu concussion entre l'ex-ministre des Travaux publics et l'honorable député de Stanstead.

M. INGRAM : Personne n'a dit cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je me trompe, je serai heureux de retirer ce que j'ai dit. Mais, j'ai certainement compris que les honorables députés avaient parlé d'un marché entaché de corruption de la part de l'ex-ministre des Travaux publics.

Quelques DEPUTES : Non, non.

Un DEPUTE : On l'a répété cinquante fois.

M. COCHRANE : Je le nie catégoriquement. On ne l'a pas dit cinquante fois; on ne l'a pas dit une fois.

M. LENNOX : Les débats montreront que ça n'a pas été dit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: J'affirme en présence de la Chambre qu'on a parlé de concussion ou de corruption, qu'on a dit que l'honorable député de Stanstead avait été induit à se porter candidat avec l'entente que l'on ferait ces travaux.

M. LENNOX : On a dit cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je nie cela au nom du gouvernement.

M. COCHRANE : Vous n'en savez rien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Autant qu'il est à ma connaissance.

L'ex-ministre des Travaux publics est ici, et il a opposé lui-même une dénégation formelle. Il n'est que juste de dire à l'honorable député de Elgin-est (M. Ingram) que j'ai offert particulièrement dans ce cas-ci de donner tous les renseignements qui sont en la possession du ministère.

Mr. CLARKE : Si je ne me trompe pas, l'honorable ministre a déclaré que si nous votions ce crédit, l'honorable député de Jacques-Cartier, qui a été forcé de s'absenter, ou tout autre député pourra discuter cette question sur un autre crédit qui sera réservé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que j'ai déclaré très distinctement, et je crois qu'il n'est que juste que cette promesse soit remplie.

M. INGRAM : J'ai été interrompu dans mes remarques par l'honorable ministre des Travaux publics, qui nous a dit être prêt à fournir tous les renseignements que nous demandons, pourvu qu'ils fussent en sa possession. Mais, ce dont nous nous sommes sommes plaints l'année dernière, et ce dont nous nous plaignons cette année, c'est qu'il n'a pas de renseignements dans ses cartons. La seule personne qui puisse nous fournir des renseignements est l'honorable député de Stanstead. Il n'y a aucun doute qu'il a recommandé de faire ces travaux, il y était directement intéressé. Il doit avoir donné quelques raisons à l'appui de sa demande, mais il ne les a jamais fait connaître à la Chambre, et le gouvernement non plus. Le ministre nous parle du trafic en vue. Nous a-t-il jamais fourni des chiffres nous permettant de juger quelle quantité de trafic on peut espérer à cet endroit. Personne n'a accusé l'ex-ministre des Travaux publics, de concussion à ce sujet. Ce que nous avons dit et ce que nous disons c'est que le bruit a couru dans ce comté que l'honorable député de Stanstead s'était porté candidat à condition que ces travaux seraient faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne serait-ce pas là un marché entaché de corruption ?

M. INGRAM : Nous avons dit que la rumeur courait dans le public; que l'honorable député vienne ici la démentir; s'il ne le fait pas, il reste sous le coup d'un grave soupçon. Si une telle imputation était faite contre moi, je considérerais me devoir à moi-même et à mes électeurs d'être à mon poste dans la Chambre lorsque la discussion se ferait sur cette question, afin de me justifier. Le fait que l'honorable député n'est pas ici est une preuve *prima facie* que la rumeur a un certain fondement. Je ne veux pas sermonner les honorables députés de la droite, mais lorsque le gouvernement fait faire des travaux dans leurs comtés, leur devoir est de donner à la Chambre les renseignements qu'ils possèdent, informations qui doivent être plus détaillées et plus intimes que celles qu'un ministre peut donner. Nous avons droit d'obtenir jusqu'à un point raisonnable les informations que nous désirons, mais c'est aussi difficile de les obtenir que d'arracher une dent, pour me servir d'une expression populaire, et si nous critiquons on nous accuse de critiquer sur des riens. Comme de raison, suivant les honorables députés de la droite, nos critiques ne sont pas aussi sérieuses que celles qu'ils faisaient lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, lorsque les McMullen et autres conduisaient la discussion, mais je suis heureux de pouvoir dire que malgré la plus grande provocation à laquelle nous avons été en butte, nous n'avons jamais entendu dans la Chambre un langage semblable à celui que nous entendions alors. Si l'honorable ministre veut que ce crédit

soit voté, il devrait être en mesure de produire un aperçu du commerce qui se fera à cet endroit afin que nous puissons voir s'il y a nécessité de dépenser cet argent.

M. SPROULE : J'ai un mot à dire à l'ex-ministre des Travaux publics, parce qu'il s'est beaucoup excité et il semblait presque vouloir changer le terrain de la discussion. La province de Québec a-t-il demandé, n'a-t-elle pas droit à ce que l'on dépense l'argent du public chez elle? Personne ne s'y est opposé lorsque la dépense était à propos, et nous sommes très aises de voir dépenser de l'argent dans Québec lorsque l'on nous donne les informations suffisantes et de nature à nous convaincre que la dépense est dans l'intérêt public. Mais, c'est parce que le ministre ne peut pas ou ne veut pas nous donner les renseignements nécessaires que nous demandons la suspension de ce crédit. Lorsque ce crédit a été appelé pour le première fois, nous avons demandé de le laisser en suspens vu l'absence de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). D'un autre côté, l'honorable ministre des Travaux publics a proposé aussi de laisser quelques autres crédits en suspens. Ce soir, le ministre veut empêcher la discussion en donnant pour raison que la Chambre s'est engagée à faire cette dépense. Mais, l'on nous disait la même chose l'année dernière ; et si nous laissons voter ce crédit aujourd'hui sans discussion, il n'y a aucun doute que l'on s'autorisera à l'avenir de ce précédent pour empêcher toute discussion. Nous avons demandé qui avait recommandé ces travaux, et le ministre des Travaux publics nous a dit qu'il ne le savait pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je n'ai pas dit cela.

M. SPROULE: L'ex-ministre a dit que ces travaux avaient été recommandés par des membres de la Chambre.

L'honorable M. TARTE : J'ai dit qu'ils avaient été recommandés par l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) qui n'est pas dans le moment à son siège. Si le ministre des Travaux publics veut faire des recherches dans les casiers du misistère, il y trouvera une pétition considérable de la part des habitants de l'endroit qui recommandaient fortement ces travaux.

M. SPROULE : Est-ce que cela ne justifie pas pleinement l'attitude que nous prenons ? L'honorable ministre nous dit qu'il n'y a rien au ministère. J'avais demandé s'il n'y avait pas une requête de la part des habitants de la localité, et l'on m'a répondu qu'il n'y en avait pas. Certes, si ces travaux eussent été urgents, quelqu'un les aurait demandés. Nous demandons que le crédit soit suspendu afin que le ministre puisse nous procurer ces renseignements. J'ai demandé si l'ingénieur n'avait pas fait une estimation de ces travaux, et l'on m'a répondu que non. Il doit pourtant y avoir quelques renseignements au ministère, et ces renseignements on ne nous les donne pas. N'avons-nous pas le droit de demander que ce crédit reste en suspens tant que l'on ne nous aura pas donné les renseignements ? Je prétends que nous manquerions à notre devoir comme opposition, si nous laissions passer ce crédit, avant que le gouvernement nous ait donné des renseignements suffisants. Nous avons proposé de laisser voter d'autres crédits auxquels il y avait peu ou point d'opposition, mais rien autre chose ne peut satisfaire l'honorable ministre que le vote de ce crédit particulier. Nous ne demandons que des renseignements raisonnables afin que nous puissions savoir si nous serons justifiables de voter ce crédit, ou de le rayer. Nous ne voulons pas faire cela, parce que nous croyons qu'il est possible d'avoir des renseignements, et si le ministre des Travaux publics voulait montrer autant de bonne volonté que d'habitude, il laisserait ce crédit en suspens.

L'honorable M. TARTE : Les membres du parlement ont droit d'obtenir des renseignements, et je serais le dernier à refuser de reconnaître ce droit, mais j'ai dû protester contre les expressions un peu fortes dont s'est servi mon honorable ami. L'honorable député est un homme d'expérience et connaît la valeur des expressions. Je dois dire que le mot " concussion ", qui a frappé mes oreilles lorsque je suis entré dans la Chambre, m'a déplu ; ce n'est pas un mot agréable à entendre lorsqu'on l'applique à des travaux dans lesquels on a été concerné. Je suis certain que quant à ce qui me regarde, il n'y a eu ni concussion ni autres actes répréhensibles.

M. SPROULE : Si cela peut donner satisfaction à l'honorable député, je lui dirai que mes paroles ne s'appliquaient pas à lui du tout.

L'honorable M. TARTE : Je ne m'oppose pas à ce que les honorables députés demandent des renseignements, mais il n'y a pas au ministère des Travaux publics, un seul document qui pourrait justifier les paroles de mon honorable ami. Maintenant, si les honorables députés de la gauche insistent pour que le crédit reste en suspens, c'est à l'honorable ministre des Travaux publics de décider cela. Quant aux renseignements qu'il y a au ministère, ce sont les renseignements ordinaires. Une pétition a été reçue, un examen des travaux a été fait, ainsi qu'une estimation. Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics est encore nouveau au ministère. Il est facile de comprendre qu'il ne peut pas connaître tous les détails de son bureau, mais je me rappelle parfaitement les faits dans le cas actuel. On a fait une pétition ainsi que les recommandations ordinaires en pareil cas. Ces renseignements sont là comme le quai.

M. HUGHES (Victoria): L'ex-ministre des Travaux publics nous a enfin donné les ren-

seignements. Je ne prétends pas que le ministre actuel les cachait délibérément ; mais il avait son sous-ministre à ses côtés, et aurait dû connaître quelque chose lui-même.

L'honorable M. TARTE : Si l'ingénieur en chef avait été ici, il aurait tout expliqué.

M. HUGHES (Victoria) : Le bruit courant est que c'est un membre du parlement siégeant dans cette Chambre qui a vendu cette propriété au gouvernement du Canada. Le gouvernement a-t-il payé quelque chose ? S'il n'a rien donné, la vente ne vaut rien. Si le gouvernement a payé de l'argent l'honorable député a violé alors l'Acte d'Indépendance du parlement. Toutes les circonstances indiquent que c'est grâce à l'influence d'un membre du parlement qui voulait donner de la valeur à sa propriété afin de pouvoir la vendre, que cette dépense a été faite. Nous avons aussi entendu ce soir un autre député libéral nous dire que le pot-de-vin dans cette circonstance a été considérable, que ce quai n'est pas nécessaire et que le pays paie pour des travaux qui ne sont pas à propos. Pour ma part, je ne veux pas que ce système continue, et il faut faire comprendre au gouvernement que le peuple de ce pays a des droits, et qu'il entend les exercer ; il faut mettre une fin à cette pratique de construire des quais le long des rives du comté que représente l'honorable ministre des Finances ou sur les rives du Saint-Laurent, à des endroits où il n'y en a pas besoin. Il faudra justifier de l'utilité de ces travaux si l'on veut que nous votions les crédits.

M. RICHARDSON : S'il a pu y avoir quelque doute sur la nécessité des renseignements que nous demandons, l'ex-ministre des Travaux publics a enlevé ce doute. Le ministre des Travaux publics nous a répété et répété qu'il n'y n'avait pas de renseignements, qu'il n'y avait rien au ministère, et voilà que l'ex-ministre nous dit qu'il y en a.

L'honorable M. TARTE : Il y en avait lorsque j'ai quitté le ministère.

M. RICHARDSON : De sorte que nous ne demandons pas l'impossible. J'ai moi-même employé ce mot dont on se scandalise tant, et je l'ai employé à dessein ; j'ai dit que si ce débat allait devant le public sans que l'on nous ait fourni les renseignements que nous demandons, l'affaire aurait toute l'apparence d'une concussion éhontée. Je n'ai pas dit qu'il y avait eu concussion, mais que ce serait certainement l'impression qu'il en resterait. J'espère que le ministre des Travaux publics ne demandera pas à ses amis de voter ce crédit avant qu'il ait donné les renseignements les plus complets.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a parlé assez longtemps et il n'a pas dit quel renseignement particulier il voulait avoir. J'ai dit tant et plus que j'avais donné intégralement tous les renseignements qui étaient au ministère. J'ai aussi déclaré qu'à la session dernière lorsque cette question est venue devant la Chambre, l'ex-ministre des Travaux publics avait donné tous les renseignements qui étaient en sa possession.

M. SPROULE : J'ai ici les questions écrites et les réponses qu'on y a faites. La première question était : Qui a demandé ce quai ? Et la réponse fut : Personne que je sache. La seconde question était : Qui en a recommandé la construction ? et il fut répondu : Je l'ignore. La question suivante était : A quoi l'ingénieur estimait-il le coût des travaux ? On répondit : nous n'avons pas d'estimation. La question suivante : Quel était le vendeur ? Et l'on ne put obtenir non plus de renseignemest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois rectifier. La première question était d'abord : Qui est responsable ? J'ai répondu que le ministre des Travaux publics, à la session dernière, avait pris, avec le gouvernement, l'entière responsabilité. L'ex-ministre à la session dernière donnait les renseignement suivants. Il était plus au fait que moi :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'amélioration de la route du Saint-Laurent et la construction d'une jetée à la Grande-Vallée sont deux choses distinctes. Quant à la première nous nous en occupons plus et mieux qu'on s'en est jamais occupé dans le passé. Il est inutile de faire autant de tapage au sujet de cette affaire, car après tout cette indignation des honorables députés de la gauche est pour la galerie et rien de plus. L'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) n'est pas à son siège en ce moment. Il est un de ceux qui ont représenté au gouvernement que la construction d'un quai à cet endroit aiderait beaucoup au développement du commerce de bois.

Ces mots contiennent la réponse aux deux questions. Il y aura de grandes scieries à cet endroit, et c'est pour cette raison que le parlement a fait faire ces travaux.

M. SPROULE : Pourquoi l'honorable ministre dit-il que les renseignements ne sont pas dans les documents de la session ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout le monde est sujet à se tromper. Je me suis laissé guider par les fonctionnaires de mon ministère. Ces travaux sont généralement demandés par pétition, à cette époque les souvenirs de l'ingénieur étaient plus récents.

L'honorable M. TARTE : Si je me rappelle bien, j'ai reçu une ou deux délégations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Généralement on ne garde aucun mémorandum des délégations.

L'honorable M. TARTE : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y avait au ministère quelque renseignement qui n'a pas été fourni je se-

rais trop heureux de demander que le crédit soit suspendu. Je me serais rendu probablement à la demande de mon honorable ami, si ce n'eut été de l'arrangement fait avec les horonables députés qui voulaient discuter ce crédit. C'est la seule raison pour laquelle j'ai demandé de le voter. S'il y a au ministère d'autres renseignements, je serai très heureux de les fournir. L'honorable ex-ministre des Travaux publics continua en disant :

Après avoir étudié la question nous avons consenti à faire cette amélioration. Il n'est pas juste et il n'est pas de bonne politique de vouloir prétendre que ces travaux doivent toujours être exécutés là où la population est très nombreuse. Si grâce à ces travaux nous aidons aux gens à s'établir à cet endroit, c'est déjà un bon résultat.

Et ainsi de suite. Tels sont les renseignements qui ont été fournis lorsque l'honorable député était ministre, et le parlement en votant cette forte somme s'est engagé formellement à faire ces travaux. Je crois qu'après ce débat très élaboré et vu que la discussion pourra se faire de nouveau sur le sujet, le comité devrait voter maintenant ce crédit. Je ne puis pas accepter la proposition des honorables députés de la gauche, à moins qu'un député ne puisse dire qu'il a besoin d'un renseignement qui n'a pas été fourni.

M. LENNOX : L'honorable ministre des Travaux publics fait une proposition juste, pourvu qu'il y tienne. Je me suis abstenu —et c'est une ,très rude tâche pour moi— de prendre part à cette discussion qui dure depuis deux ou trois heures, parce j'ai cru souvent qu'il était possible d'en arriver à une entente. L'honorable ministre dit que si un membre du comité a besoin d'autres renseignements, il les apportera et que pour cela le crédit restera en suspens. D'après moi, il est évident qu'il y a au ministère certains renseignements de grande importance pour le comité, et qui devraient nous être fournis parce qu'ils aideront beaucoup à élucider la question. Par exemple, on nous assure maintenant que l'ingénieur a fait une estimation des travaux. On croyait à cette époque qu'on en avait fait deux, mais il y en a certainement une, et nous avons droit que ce document nous soit soumis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas compris ce que l'honorable député a dit.

M. LENNOX : L'ingénieur n'a-t-il pas fait une estimation de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette estimation a été donnée.

M. LENNOX : Elle n'a pas été donnée à la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, elle a été donnée au comité.

M. LENNOX : Je ne parle pas de ce qui a été donné dans le passé. Mon titre de député me donne droit d'avoir tous les renseignements qui sont donnés à la Chambre. L'honorable ministre a dit lui-même que les députés devraient demander tous les renseignements dont ils ont besoin, et en conséquence je demande respectueusement que ces renseignements nous soient fournis maintenant, qu'ils aient été donnés dans le passé ou non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que l'honorable député ne m'accusera pas de vouloir l'interrompre, si je lui dis que j'ai déjà donné ces renseignements plusieurs fois.

M. LENNOX : L'honorable ministre m'a mal compris. Je veux parler de l'estimation par écrit de l'ingénieur. C'est un document qui est au ministère. L'examen en est important et il devrait être devant le comité, afin que nous puissions le voir et former notre opinion. L'honorable ex-ministre des Travaux publics nous a dit aussi qu'il y avait une recommandation. Cette recommandation a pu être faite par écrit, et dans ce cas elle devrait être soumise au comité. C'est un renseignement auquel nous avons droit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quelle recommandation l'honorable député veut-il parler ?

M. LENNOX : La recommandation de ces travaux—la recommandation qui a été faite par d'importants amis du gouvernement. Il y a toujours un commencement à ces choses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit qu'il n'y avait pas de recommandation par écrit dans les casiers.

M. LENNOX : L'honorable ex-ministre des Travaux publics semble croire qu'il y en a une.

L'honorable M. TARTE : Que dites-vous ?

M. LENNOX : Je parle de la recommandation faite par l'honorable député de Gaspé, et plusieurs autres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces pétitionnaires se sont présentés en personne, nous a dit l'honorable ex-ministre.

M. LENNOX : Je ne veux pas discuter ce point parce que je puis me tromper. Mais une estimation a été faite; ; cela a été établi, et c'est un renseignement qu'en ma qualité de député je demande. Je veux aussi que l'on produise la recommandation écrite, s'il y en a une. S'il n'y en a pas, la chose se trouve réglée. L'autre document à propos duquel je demande au ministre de nous fournir des renseignements, est la pétition. On admet, je suppose, qu'un certain nombre de personnes ont adressé une pétition au gouvernement, ainsi que l'a dit l'honorable ex-ministre des Travaux publics.

L'honorable M. TARTE : J'ai reçu une délégation ou une pétition écrite— je ne me souviens pas exactement. Je me rappelle parfaitement que l'honorable député de Gaspé est venu plusieurs fois avec d'autres personnes demander qu'on fasse ces travaux. Je me rappelle de cela très distinctement, parce que c'était dans son comté, mais les députés n'écrivent pas toujours. Ils viennent en personne voir les ministres.

M. HUGHES (Victoria). L'honorable ex-ministre des Travaux publics a dit qu'il avait une pétition signée par les personnes de l'endroit.

L'honorable M. TARTE : Il peut y en avoir eu. Je sais que j'ai reçu une pétition ou deux. Quant au rapport de l'ingénieur, l'habitude est qu'avant de commencer des travaux on fasse faire une estimation par l'ingénieur. Il y a aussi naturellement l'exploration, car on ne peut faire des plans sans explorer les lieux, et cette inspection a été faite dans le cas actuel comme c'est toujours l'habitude; puis les plans et devis ont été préparés.

M. LENNOX : Je parlais de la pétition. L'honorable ex-ministre des Travaux publics a dit très clairement qu'il y avait une pétition. Il a répété cela plus d'une fois. Il y a quelques instants l'honorable ministre des Travaux publics a insinué à l'honorable ex-ministre des Travaux publics que son collègue pouvait peut-être se tromper, et l'honorable ex-ministre des Travaux publics a dit qu'il ne se trompait pas. Je ne prétendrai pas que c'est ce dernier qui dit vrai, et pour mettre ma cause dans la position la plus faible possible, je veux bien admettre qu'il peut y avoir là un doute, et bien qu'il soit simplement possible qu'il y ait un document dans le ministère, il est injuste de demander au comité de voter ce crédit avant que le ministre ce soit bien assuré qu'aucun document de ce genre n'existe.

L'honorable M. TARTE : Supposons qu'il n'y en a pas.

M. LENNOX : Alors, c'est au ministre à avouer franchement qu'il n'y en a pas.

L'honorable M. TARTE : S'il y en a un, il l'apportera.

M. LENNOX : Le ministre ne nous a pas dit qu'il avait réellement fait des recherches pour voir s'il existait une pétition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député dit-il que je n'ai pas cherché s'il existait une pétition.

M. LENNOX : Je ne le sais pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait des recherches, et il n'y a pas d'autre document, comme je l'ai expliqué.

M. LENNOX : L'honorable ministre dit-il qu'il a fait des recherches depuis que nous discutons cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, j'en ai fait.

M. LENNOX : Le ministre dit que les recherches ont été faites au ministère depuis que ce crédit a été soumis à la Chambre, est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui c'est bien cela.

M. LENNOX : Alors le ministre en portera la responsabilité, s'il se trompe. Il n'y a aucun doute, cependant, qu'un acte de vente a été fait, et on dit que le terrain a été donné en pur don au gouvernement. Il est très important que nous sachions si le gouvernement a obtenu ce terrain gratuitement ou s'il l'a payé. Je prétends que les faits montrent, que ce soit consigné au contrat ou non, que le gouvernement a réellement donné une valeur considérable à ce M. Lovell. Il était très important pour ce M. Lovell, député de Stanstead, que ces travaux fussent exécutés comme prix de la vente si le gouvernement n'a rien payé pour le terrain. Dans ce cas ce serait le gouvernement qui donne quelque chose à un membre de la Chambre des communes et conséquemment ce document devrait être soumis au comité. Nous devrions avoir devant nous ces documents qui sont actuellement dans les casiers du ministre des Travaux publics; nous avons le droit qu'on nous dise distinctement pourquoi cette pétition manque, si elle n'est pas là; nous devrions avoir aussi devant nous les plans que l'ingénieur a préparés et alors nous serions en position de nous bien renseigner sur ces travaux. Pour me résumer, je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics s'il ne croit pas maintenant qu'il devrait nous donner des renseignements avant d'exiger que le comité vote ce crédit, et je suis sûr qu'il admettra que ma demande est raisonnable, car jusqu'à présent il s'est toujours montré obligeant et juste. Quelle différence cela lui fait-il que ce crédit soit voté maintenant ou qu'il reste en suspens jusqu'à ce que nous ayons ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué franchement à l'honorable député qu'aucune estimation n'avait été faite avant le crédit de 1901-2; qu'une estimation a été faite ensuite. L'honorable député m'a posé plusieurs questions, mais je lui en poserai une seulement à mon tour, et je lui demanderai si l'estimation écrite aurait quelque valeur maintenant que l'entreprise est accordée. Elle a été accordée en 1901 et nous avons aussi le coût des travaux; et toutes les estimations possibles ne seraient d'aucune valeur maintenant que les travaux sont faits.

M. INGRAM : L'estimation montrerait peut-être que l'on a changé d'opinion sur la manière de faire l'ouvrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de changement.

Le prix de l'entreprise sera le coût de l'ouvrage.

M. LENNOX : Il est important que nous ayons l'estimation de l'ingénieur, parce que alors nous pourrons décider en connaissance de cause si l'on doit continuer ou abandonner les travaux ; nous pourrons dire s'il ne vaut pas mieux perdre l'argent déjà déboursé et payer même des dommages équitables, plutôt que de continuer à gaspiller l'argent du public.

M. BLAIN : Si je comprends bien les faits, cette entreprise a été accordée en 1901 au prix de $53,000 et jusqu'à présent le gouvernement a dépensé $20,000. Comment se fait-il qu'avant que les $55,000 soient toutes dépensées le ministre vienne nous demander un nouveau crédit qui porte le coût total à $61,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une somme de $5,000 que nous avons déjà votée l'année dernière. Le coût total sera de $59,500. Les travaux sont donnés à l'entreprise; les matériaux sont rendus sur les lieux; les travaux commencés ; et aussitôt que l'argent sera voté, nous recevrons une estimation de l'état des travaux. Il faudra encore contribuer $3,500. L'ingénieur a estimé le coût de surveillance des travaux à $5,600, et ainsi que je l'ai expliqué, il faudra encore $3,500 pour payer le coût total des travaux.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne critique pas sur le coût du quai. Je ne me suis jamais opposé à des travaux qui sont nécessaires. Le point en litige dans le cas présent est le fait qu'un membre du gouvernement a fait des opérations avec le gouvernement. Il a cédé au gouvernemest l'emplacement d'un quai. Il a une concession forestière située tout près. Le gouvernement vient ensuite lui construire un quai qui augmente la valeur de sa propriété à un endroit où il n'y avait d'habitants que quelques personnes qui travaillaient à sa scierie, scierie d'une force de cheval. C'est là le côté sérieux de la question, et je crois que le ministre devrait se rendre aux désirs du comité et laisser ce crédit en suspens tant que toute la chose ne sera pas expliquée. Personne n'en souffrira. Nous voulons que l'honorable député de Stanstead soit ici, et nous dise ce qu'il connaît de l'affaire. Est-ce que le pays va maintenant construire des quais à tous les amis du gouvernement qui ont des coupes de bois à exploiter? Est-ce ainsi que le gouvernement entend conduire les affaires du pays ? Je crois que l'ex-ministre des Travaux publics est responsable de cette entreprise, et cela cadre mal avec ses professions de haute moralité.

L'honorable M. TARTE: Je suis responsable de choses pires que celle-là.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre de la Justice voudra-t-il nous dire quel prix le terrain a été payé. L'acte de vente est-il dans ses cartons ? Cet acte a-t-il été soumis au ministre de la Justice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire d'abord que je serais très heureux si j'avais une justification raisonnable pour accorder la demande de l'honorable député, mais après les explications qui ont été données, je ne vois aucune raison de ne pas continuer ces travaux. Au sujet du terrain, l'ex-ministre dit qu'il a été obtenu de M. Lovell, ou plutôt de sa compagnie ou de son fils, et que le gouvernement l'a eu pour rien. Quels intérêts possède le député de Stanstead dans la compagnie, je ne le sais pas. Je ne suis pas non plus en mesure de nier toutes les allégations qui ont été faites et les rumeurs qui ont été rapportées ici ; l'on peut s'adresser ailleurs pour cela ; quant à moi, j'ai donné au comité tous les renseignements que je possédais.

M. HUGHES (Victoria) : Puis-je demander à l'honorable ministre de la Justice, si un acte de vente vaut quelque chose lorsqu'il n'y a pas de valeur donnée en échange ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne connais rien de cet acte. Je n'en ai aucune souvenance ; mais je connais les faits, et comme nous discutons ce sujet depuis deux heures, il sera peut-être intéressant pour la Chambre de les connaître. Si mes renseignements sont exacts, le quai est construit sur une grève, sur un emplacement qui appartient à la Couronne. Ce qu'il était important d'obtenir de la compagnie, était le droit d'accès au quai, et c'est ce droit que l'on a voulu céder à la Couronne. Que ce droit ait été donné gratuitement ou non, je ne le sais pas, mais personne n'a jamais prétendu que le terrain sur lequel le quai est construit ait jamais appartenu à d'autres qu'à la Couronne.

Mr. FOWLER : Le ministre de la Justice veut-il dire que cet emplacement appartient à la province de Québec ?

Le MINISTRE DE LA JUSTIE : Je ne suis pas prêt à dire cela. C'est une question très importante dont les tribunaux ont été saisis, à maintes reprises. Il s'agit de savoir si les droits riverains appartiennent à la province ou au gouvernement fédéral. Il y a une grande différence entre le droit de propriéte qui appartient à la province et le droit d'usager dont jouit le gouvernement fédéral.

M. FOWLER : Ce quai se trouve-t-il à l'embouchure d'une rivière ou d'un estuaire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; il s'agit d'un point de la rive du Saint-Laurent qui s'avance dans ce fleuve. Je n'ai jamais vu ce quai.

M. SPROULE : Voilà un renseignement que nous n'avons pu obtenir qu'après deux heures de discussion ; n'avous-nous pas raison de demander qu'on apporte le contrat, s'il y en a un, ainsi que les plans et les es-

timations de l'ingénieur qui ont engagé le cabinet à adopter cet item. L'ex-ministre des Travaux publics nous déclare que l'ingénieur a fait une estimation de ces travaux.

L'honorable M. TARTE : C'est toujours la pratique suivie avant qu'on demande des soumissions pour la construction de ces ouvrages On ne saurait refuser de déposer ces plans, mais jamais on ne l'a fait dans une circonstance semblable, depuis que je fais partie de cette Chambre.

M. SPROULE : On a déposé sur le bureau de la Chambre à maintes reprises, des plans des travaux publics.

L'honorable M. TARTE : Non, pas après que l'entreprise eût été accordée. Si mon honorable ami avait demandé ces plans, avant que l'ouvrage eût été donné à l'entreprise, sa requête aurait eu sa raison d'être. Sans doute, le ministre n'a aucune objection à déposer ces plans, mais ces derniers sont ordinairement déposés lorsque le crédit qui s'y rapporte est d'abord demandé, mais non après que l'entreprise a été accordée.

M. SPROULE : Je pourrais citer nombre de cas à l'encontre de ce que prétend l'honorable député, et pour prouver qu'on a déposé des plans après que les travaux eurent été donnés à l'entreprise.

L'honorable M. TARTE : Personne ne s'oppose à cela.

M. SPROULE : Est-il déraisonnable de demander ces plans, ce soir même ? On ne s'est rendu à aucun de nos désirs, et nous demandons que cet item reste en suspens pour permettre à mon honorable ami de faire des recherches dans son ministère et de nous fournir les renseignements que nous voulons obtenir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après trois heures de discussion, est-il juste de demander ces plans ? J'ai donné une description de cet ouvrage. Depuis vingt-trois ans que je fais partie de cette Chambre, je n'ai jamais vu présenter une requête semblable, après que des travaux avaient été donnés à l'entreprise. J'ai répondu à toutes les questions que l'on m'a posées ; j'ai fourni tous les renseignements que mes fonctionnaires ont pu se procurer.

M INGRAM : C'est une autre question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne sommes pas des êtres surhumains et nous ne pouvons donner des renseignements que nous ne possédons pas.

M. COCHRANE : Vous ne nous avez pas dit qui vous a cédé le droit de propriété.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dès que la question a été posée, j'ai fait demander ce renseignement au fonctionnaire de mon ministère. Dans l'intervalle, mon honorable ami, l'ex-ministre des Travaux publics, a renseigné la Chambre sur ce point, et j'ai constaté que sa déclaration était exacte. Cette propriété appartenait au gouvernement, et par conséquent, il ne saurait être question d'achat ou de vente.

M. COCHRANE : Pourquoi, alors, avez-vous demandé un acte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué que cette propriété appartenait à l'Etat, mais que le droit de passage pouvait prêter à discussion; nous avons fait un contrat avec le propriétaire du terrain où l'on devait exercer ce droit de passage.

M. COCHRANE : Quand nous avons demandé ce renseignement à l'honorable ministre, il a refusé de répondre. Nous avons obtenu ce détail seulement lorsque le ministre de la Justice est venu à la rescousse. Je m'oppose à ce qu'on fasse une dépense aussi considérable pour l'avantage d'une corporation particulière, et non pour le plus grand bien du peuple en général. Quant à moi, je trouve que toute cette affaire ressemble énormément à un tripotage véritable. L'ex-ministre des Travaux publics ne veut pas que je me serve de ce mot, mais celui-ci rend parfaitement l'idée que je me fais de toute cette transaction. Imaginez donc: le gouvernement dépenserait $60,000 à un endroit où il n'y a pas de bureau de poste, où l'on ne trouve personne, à l'exception des ouvriers d'une scierie, et tout cela pour le bénéfice d'un membre du parlement qui possède des limites à bois et qui les revend à une corporation, en réalisant des profits énormes, résultat qu'il n'aurait pu obtenir, si le gouvernement n'était venu à son secours en bâtissant ce quai. Je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics s'il ne croit pas que nous avons raison de soupçonner qu'il y a anguille sous roche. Si ce contrat de vente ne se rapporte pas à la propriété où ce quai se trouve situé, pourquoi ne pas l'avoir dit à la dernière session? On nous informe, maintenant, qu'il ne s'agissait que du droit de passage pour se rendre à ce quai et que ce privilège nous a été cédé par un membre de cette Chambre, je suis convaincu que ce dernier n'aurait pas accordé ce droit, si le gouvernement n'avait résolu de dépenser $60,000 dans la construction de ce quai dont l'honorable député retirera tout le bénéfice. Cet ouvrage donne de la valeur à sa propriété et lui permet de la vendre à un prix beaucoup plus élevé que celui qu'il aurait pu obtenir dans d'autres circonstances.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère ne possède, d'après ce que je sais, directement ou indirectement, aucun autre renseignement sur toute cette affaire; il est déraisonnable, à mon avis, après avoir discuté ce sujet trois heures durant, de demander que ce crédit reste encore en suspens.

M. MORIN : Je voudrais faire une proposition au ministre des Travaux publics. Nous

sommes assez vieux et assez civilisés, assurément, pour comprendre ce que nous faisons. Voilà que nous avons passé trois heures et demie à discuter la même chose, sans aucun résultat. Nous devrions nous montrer plus raisonnables. Si d'un côté l'on dit : Nous ne voulons pas céder, et que, de l'autre côté, on agisse de même, nous serons obligés de rester ici je ne sais combien de temps. Il faut que quelqu'un cède. Maintenant est-il déraisonnable de demander au ministre des Travaux publics de laisser cet item en suspens et de nous faire voter tous les autres crédits qu'il voudra ? Nous pouvons adopter, ce soir, les autres item se rapportant à la province de Québec et nous pourrons discuter le crédit en question, la semaine prochaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà fait cette proposition une douzaine de fois. J'ai consenti qu'on discutât ce crédit plus tard.

M. MORIN : Eh bien! laissez-le en suspens. L'honorable ministre accepte-t-il cette proposition ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en tiens à l'entente intervenue.

M. MORIN : Dans ce cas, nous sommes encore aux antipodes les uns des autres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais fâché que mon honorable ami (M. Morin) fût offensé de na manière d'agir. J'essaie de me rendre aux désirs des membres de la gauche, et ces derniers devraient s'efforcer d'en faire autant à mon égard.

M. INGRAM : La liste que nous a laissée l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), contient plusieurs crédits qui sont désignés comme devant être renvoyés à plus tard, et cet item tient la tête de cette liste. Il est évident que l'honorable député désirait qu'on n'adoptât pas ces crédits. Si l'honorable ministre des Travaux publics a décidé de faire voter ces item, je crains bien que l'aurore ne se lève avant qu'il réussisse dans sa tâche.

Quelques VOIX : Très bien !

M. TALBOT : Exécutez votre menace !

M. MORIN : A quoi tout cela servirait-il ?

M. INGRAM : A la dernière session, le ministre des Travaux publics d'alors (l'honorable M. Tarte), parlant de l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), fournissait ce renseignement à la Chambre :

C'est un de ceux qui ont représenté au gouvernement que la construction d'un quai à cet endroit aiderait beaucoup au développement du commerce de bois. Après avoir étudié la question, nous avons consenti à faire cette amélioration.

L'honorable ministre des Travaux publics nous dit que ses fonctionnaires n'ont aucun renseignemest sur ce point. Je le demande à tout homme d'affaires qui fait partie de cette Chambre : Est-il raisonnable de croire que le gouvernement a commencé ces travaux avant de se renseigner sur leur nature ? A la dernière session, nous avons voulu connaître les faits et nous n'avons pu, pas plus que nous ne le pouvons maintenant, obtenir le moindre renseignement. On nous dit d'une manière générale que cette dépense aura pour effet d'encourager le commerce de bois. N'avons-nous pas raison de demander que cet item demeure en suspens, vu l'absence de l'honorable représentant de Stanstead qui est intimement intéressé au développement de cette industrie à cet endroit ? Lorsqu'il sera ici, l'honorable député pourra nous renseigner de façon à nous permettre de juger si le gouvernement a raison de faire cette dépense dans le but d'encourager le commerce de bois à cet endroit. Si, après les explications de l'honorable représentant de Stanstead, nous en arrivons à la conclusion qu'on dépense à tort ce crédit, nous pourrons voter contre cet item. Mais pourquoi, je le demande au nom de notre propre dignité, voudra-t-on nous forcer de voter ce crédit, sans nous fournir les moyens de juger si cette dépense a ou n'a pas sa raison d'être ? Si c'est là la tactique que l'honorable ministre des Travaux publics veut suivre quant à ces item, pour ma part je perds de ce respect que j'ai toujours eu à un si haut degré pour l'esprit de justice de l'honorable ministre.

J'ai discuté sérieusement cette question et d'une manière convenable, je crois. Je n'ai rien dit que je doive retirer ; j'ai parlé, comme un membre de l'opposition a le droit de le faire, des circonstances qui entourent cette question. Je n'ai pas dit qu'il s'agissait de tripotage ou de corruption, et j'ai prétendu, et à bon droit, je pense, qu'on avait commencé à faire cette dépense d'une manière contraire aux principes suivis par les hommes d'affaires, parce qu'on n'avait pas les renseignements suffisants, lorsqu'il a été question de ces travaux, pour la première fois. J'ai protesté à maintes reprises ici même contre cette façon de dépenser les deniers publics. Si les députés veulent qu'on applique l'argent du peuple à certains ouvrages dans leurs comtés, le moins qu'ils doivent faire c'est de fournir au ministre des renseignements que ce dernier pourra soumettre au comité, de façon à faire de chaque crédit une proposition d'affaires, en donnant les raisons pour lesquelles telle ou telle somme devra être votée. Nous faisons voir combien sérieuse est la nature de cette dépense, et nous sommes dans le vrai. Personne ne voudra prétendre que nous serions excusables de dépenser, sans qu'on nous donne de raison suffisante, $60,000 à un endroit où l'on ne compte que 314 âmes, où l'on ne trouve pas même un bureau de poste. Il s'agit d'une question d'affaires, ni plus ni moins, et le devoir de l'opposition dans tout cela, c'est de s'enquérir des faits. Si cer-

tains bruits de nature à laisser planer des soupçons sur cette affaire parviennent à nos oreilles, nous avons le devoir de demander pourquoi ce crédit se trouve dans les estimations. Parce que nous usons de ce privilège, doit-on nous forcer à rester ici jusqu'au jour ? Je crois que nous avons raison de demander que cet item reste en suspens jusqu'au retour de l'honorable député de Stanstead qui, lui, pourra nous fournir les renseignements que nous désirons obtenir.

M. HUGHES (Victoria): L'ex-ministre des Travaux publics est, je crois, le seul membre de la droite qui connaisse l'endroit où s'exécute cet ouvrage. Il est passé par là, lorsqu'il a fait son voyage dans le golfe, sur son yatch de plaisance. Aurait-il l'obligeance de nous faire connaître la nature du rivage à cet endroit ? Quand je l'ai vue, cette côte m'a paru abrupte et rocheuse——

M. BENNETT : C'est un cap à pic.

M. HUGHES (Victoria) : L'ex-ministre a parlé de terre fertile. On m'informe que ce sol se convient aucunement aux cultivateurs et que, alors même qu'on voudrait se servir d'un pic pour y creuser des terres où l'on déposerait des grains de semence, si l'on réussissait dans cette tâche, le grain ne lèverait pas. Quelle colonie se trouve à l'intérieur ou, s'il n'y en a pas, quel établissement espère-t-on y fonder ?

L'honorable M. TARTE : L'aspect de cette côte est très pittoresque, les feuilles, les arbres y sont verts, ce qui est charmant. On trouve dans la province de Québec quelques rochers mais il y par contre des plaines de toute beauté. A l'endroit en question, il y a des rochers, des arbres, des rivières et des panoramas qui, sans aucun doute, captiveraient l'esprit poétique de mon honorable ami. S'il m'était permis de donner un conseil ce soir, car l'heure est très avancée, je dirais qu'il serait plus sage pour nous de regagner maintenant nos demeures, sauf à discuter plus tard ce crédit, lorsque nous aurons obtenu de plus amples renseignements, si cela est possible. Je ne dis pas qu'il n'existe pas d'autre raison qu'on devrait faire connaître à la Chambre. L'emplacement n'a rien coûté et mon honorable ami se plaint de cela.

M. BENNETT : Cette vente a-t-elle été faite pour quelque considération ?

L'honorable M. TARTE : Oui, en considération du service public.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avant que la séance soit levée, je veux appeler l'attention de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) sur une remarque qu'il a faite, il y a un instant. Je ne connais personnellement rien de cette affaire, mais je me rappelle un autre fait auquel il a fait allusion et que je veux lui signaler spécialement, afin de lui fournir l'occasion, s'il est sérieux, de nous donner une explication de ce qu'il a voulu dire. Il nous a déclaré qu'il voulait mettre un terme aux tripotages qui se faisaient à propos des travaux que le gouvernement fait exécuter le long des côtes qui bordent le comté représenté par le ministre des Finances. Je veux savoir si l'honorable député a quelque raison de soupçonner que ce fait existe relativement aux ouvrages publics qui se font dans mon comté ; s'il répond dans l'affirmative, il me ferait excessivement plaisir en donnant à sa déclaration une forme plus précise. S'il était sérieux quand il a avancé cela, je serai content de le voir préciser davantage son affirmation ; dans le cas contraire, je veux lui donner l'occasion de se rétracter.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne me suis pas servi du mot " tripotage " quant à ce qu'a pu faire le ministre, ou quant aux travaux publics qui se font le long des côtes qui bordent son comté. Je n'hésite pas toutefois à dire au ministre des Finances que je constate avec étonnement qu'il nous demande, comme il le fait tous les ans, de voter des crédits pour l'amélioration des criques et des baies des côtes de son comté, que le pays ne retire aucun bénéfice de ces ouvrages. J'ajouterai que, s'il n'y a pas de tripotage dans tout cela—je ne suis pas ici pour prouver ce fait ou pour porter des accusations—c'est à peu près la seule partie du Canada où, à ma connaissance, depuis qu'il est ministre des Finances, on a fait des travaux publics sans qu'il y ait eu plus ou moins de fraudes de commises. Quant aux ministères des Travaux publics et autres, la rumeur veut qu'il y ait eu des transactions du genre de celle dont jai voulu m'enquérir, ce soir, et qui se rapporte à l'achat d'une certaine quantité de sapin et d'épinette. Quand on demande des soumissions pour la fourniture d'une certaine quantité d'épinette, pour certains travaux qui ne se font pas à mille lieues de Montréal et de Sorel, on accepte du sapin. Je n'ai pas à retirer un mot de ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question est de savoir si l'honorable député a dit qu'il y avait du tripotage à propos des travaux publics qui se font dans le comté que je représente. Si les " Débats " ne disent pas que l'honorable député s'est servi du mot " tripotage ", je me serai trompé, et je ferai des excuses en conséquence. Dans le cas contraire, je demanderai au représentant de Victoria de faire une preuve quelconque de ce qu'il a affirmé, ou de reconnaître qu'il s'est trompé.

L'honorable M. TARTE : Je demanderais à l'honorable député de Victoria d'expliquer en outre les accusations de tripotage qu'il a portées relativement à certains travaux qui se font aux environs de Montréal. Il a laissé entendre que, lorsque j'étais ministre des Trauvaux publics, j'avais fait certains changements dans les contrats, changements qui avaient toute l'apparence d'un véritable tripotage. Eh bien ! je demande qu'on fasse

une enquête sur ces accusations. L'honorable député ne sait pas ce qu'il dit.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai pas dit que le ministre participait à ces transactions frauduleuses.

L'honorable M. TARTE : Si l'on a commis des fraudes, j'en suis responsable. S'il y a eu du tripotage, j'en suis certainement coupable et responsable. Mais cela n'est pas et mon honorable ami se trompe tout autant que son voisin qui s'est servi du mot " tripotage ". Quand un membre du parlement porte une accusation semblable, il doit être prêt à prouver ce qu'il avance, autrement, il n'a pas le droit de se servir d'expression de ce genre. Inutile de prendre des airs de militaire et de parler de " tripotage ". Si l'honorable député veut faire une enquête au comité des Comptes publics sur les changements qu'on a faits à certains contrats concernant les travaux exécutés à Montréal, je suis prêt à le rencontrer sur ce terrain. Il pourra interroger tous les fonctionnaires du ministère et faire une enquête complète.

M. HUGHES (Victoria) : A mon avis, on a établi clairement devant le pays, ce soir, qu'un membre du parlement, partisan du ministre des Finances dans cette Chambre, a cédé une propriété au gouvernement après que ce dernier eût dépensé $60,000 pour un quai qui ne devait servir qu'à faire augmenter la valeur d'autres terrains que ce député possède à cet endroit. Nous n'avons pas besoin d'autres preuves, je crois, pour établir qu'il y a eu un tripotage dans toute cette transaction. Je n'ai pas de rétractation à faire, et le peuple de ce pays, j'en suis convaincu, ouvrira les yeux et envisagera la question sous son véritable jour. Il est bien beau de la part de ces messieurs de vouloir en imposer, mais ils s'adressent à mauvaise enseigne. Il est admis qu'un membre du parlement a cédé une propriété au gouvernement. Qu'a-t-il reçu en retour? On lui a fait bâtir un quai. Un autre député, un libéral, que j'aperçois là-bas, a déclaré qu'il avait vendu $100,000 et plus une propriété qui lui avait coûté un prix bien modique.

M. SCHELL : Ai-je mentionné une somme quelconque ?

M. HUGHES (Victoria) : On a parlé de $100,000.

M. SCHELL : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Un député a mentionné ce montant. L'honorable député veut-il nous dire quelle est la somme exacte ?

M. SCHELL : Je ne connais rien de cela.

M. INGRAM : En présence de l'attitude prise par le ministre des Travaux publics, je suis obligé de proposer que cet item soit retranché des estimations. Je regrette d'être forcé de recourir à ce moyen, mais il me faut en agir ainsi, parce que l'on nous refuse absolument les renseignements que nous demandons, et qu'il ne nous reste que cette alternative à prendre. Si l'honorable ministre dit que nous n'avons pas le droit de connaître le volume des affaires qui se font ou qui se feront à cet endroit, s'il refuse de nous fournir ces renseignements ou de laisser ce crédit en suspens, tant qu'il ne nous aura pas renseigné sur ce point, nous n'avons pas d'autre ressource que de proposer que ce crédit soit biffé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je reconnais que le comité a le droit d'obtenir tous les renseignemens possibles. Je suis responsable en ma qualité de chef de ce ministère, et voilà pourquoi j'ai déclaré, à maintes reprises, que j'avais fourni tous les renseignements que j'avais pu me procurer. Après réflexion, l'honorable député reconnaîtra que sa demande n'est pas raisonnable et que je ne puis y accéder. En votant ce crédit, nous ne le privons pas de l'avantage qu'il aura plus tard, d'obtenir tous les renseignements possibles sur ce point. Si j'avais compris qu'on désirait que cet item restât en suspens, j'aurais consenti à cet arrangement. Mais après l'entente arrêtée entre l'honorable député de Jacques-Cartier, et moi-même et la proposition libérale que j'ai faite, j'ai cru que c'était agir injustement envers le comité, pour ne pas parler de moi, que de soulever cete discussion. Je n'ai aucune objection à ce que l'on prenne le vote.

M. INGRAM : Cette liste de crédits a été annotée par un membre de l'opposition qui porte un intérêt spécial aux questions se rapportant à la province de Québec. Il demande que certains crédits, entre autres celui se rapportant au quai de Grande-Vallée, restent en suspens. L'an dernier, lorsque cet item fut soumis à la Chambre, l'honorable député qui était intéressé à obtenir ce crédit, se trouvait absent. Hier, il était ici et il savait qu'on devait s'occuper de ses estimations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne ne s'attendait que les estimations fussent discutées ce soir. Moi-même j'ignorais la chose cet après-midi.

M. INGRAM : Après l'entente conclue à trois heures cet après-midi, à l'effet qu'après le discours de l'honorable leader de l'opposition, l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) devait proposer l'ajournement du débat, entente que je sais avoir été conclue, qu'est-ce que pouvait faire la Chambre ce soir, sinon discuter le budget du ministère des Travaux publics ? L'honorable député connaissait cela, et cependant, il s'est absenté de la Chambre. Le ministre dit qu'il n'a pas le pouvoir de forcer ce député à faire un discours ou à donner des explications. Si c'est là la manière d'agir du député en question, la Chambre devrait le savoir le plus tôt possible, et s'il re-

fuse de nous donner les renseignements qu'il possède, ou de contredire les bruits qui ont couru sur son compte, la Chambre n'aura pas une très haute idée de son caractère. Que cet item reste en suspens jusqu'au retour de l'honorable député et, si ce dernier refuse de fournir les renseignements que nous demandons la responsabilité du ministre se trouvera dégagée vis-à-vis de nous. Je ne vois aucune raison qui excuse l'attitude qu'à prise le ministre, mais je crois qu'il veut simplement faire voter aveuglement ce crédit par la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que l'honorable député ait raison d'avancer cela.

M. INGRAM : Je ne puis comprendre autrement cette attitude. Je suis forcé d'être franc avec l'honorable ministre. S'il peut nous dire que nous demandons quelque chose de déraisonnable au sujet de cet item, je suis prêt à modifier mon opinion sur ce point. Mais il nous déclare qu'il n'y a aucun renseignement au ministère au sujet de cette affaire. Je ne blâme pas l'honorable ministre pour cela, mais ce que je lui reproche, c'est d'essayer à faire voter, quand même, ce crédit par le comité, sans nous donner l'occasion d'entendre les explications de l'honorable député qui a fait inscrire cet item dans les estimations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vous laisse une ressource pour arriver à ce but.

M. INGRAM : Non.

M. TALBOT : Les membres de la droite sont prêts à rester ici.

M. INGRAM : Je n'ai aucun conseil à recevoir de la part de l'honorable député. J'ai autant d'expérience parlementaire qu'il peut en posséder.

M. TALBOT : Et beaucoup plus de parlotte.

M. INGRAM : Oui, mais elle a un meilleur effet que la parlotte de l'honorable député. Je ferai remarquer, au sujet de ce crédit que nous n'aurons pas d'autre occasion de discuter de nouveau cette question, excepté lors de la discussion en dernière épreuve. Mais nous savons tous qu'alors nous n'avons pas le temps de dicuter tel ou tel item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense que si l'on désire aller au vote, il est temps de le faire.

M. INGRAM : L'honorable ministre sait qu'au dernier moment, lorsqu'il s'agit de la discussion de ce budget en dernière épreuve il n'y a plus d'occasion de discuter un crédit. Pourquoi, dans ce cas, ne pas laisser cet item en suspens ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi ne pas le voter immédiatement ?

M. INGRAM : J'aurai l'occasion plus tard de soulever un débat sur toute cette affaire, débat qui durera encore plus longtemps que celui-ci.

M. SPROULE: L'honorable ministre a fait une déclaration qui, à mon point de vue, n'avait pas sa raison d'être. Il a dit que, si l'on s'était opposé à cet item avant cette discussion, il n'aurait pas insisté pour faire adopter ce crédit. Or, lecture de cet item venait à peine d'être faite par le président, qu'on souleva une objection, l'on demanda que vu l'absence de l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), cet item restât en suspens. L'honorable député nous a laissé une copie de ces estimations, et il en a marqué quelques-unes dans le but d'obtenir que la discussion sur ces crédits fût renvoyée à une autre séance. Le ministre répète qu'il a donné toutes les informations possibles, mais voici que l'ex-ministre des Travaux publics nous fournit d'autres renseignements qui, prétend-il, se trouvent au ministère.

Le ministre soutient le contraire. Nous nous rappelons que, à la dernière session, lorsque la Chambre a siégé quatre heures durant pour discuter un item relatif au ministère des Chemins de fer et Canaux, le ministre (l'honorable M. Blair) nous a déclaré à maintes reprises qu'il n'avait aucun renseignement à nous fournir, et, cependant, le lendemain, il déposait sur le bureau de la Chambre les documents relatifs à ce crédit. N'avons-nous pas raison de croire, d'après les informations que nous avons au sujet de ce contrat, des estimations, des plans et devis, qu'il y a, au ministère, des documents que nous devions avoir? On nous nie le droit de lire ces papiers. Mon honorable ami demande que cet item reste en suspens, et le ministre lui répond qu'il était prêt depuis longtemps, à se rendre à cette requête. Pourtant ce n'est pas là ce qu'il désire accomplir.

Il veut faire voter quand même ce crédit, et il nous dit : Je vais laisser de côté un item, ce qui vous permettra de reprendre la discussion. Ce n'est pas ce que nous voulons. Nous sommes prêts à voter un grand nombre de ces crédits, mais nous nous opposons à celui-ci, car nous voulons avoir des renseignements plus complets, avant de le voter. Notre attitude n'est pas déraisonnable. Nous nous sommes montrés bien disposés à l'égard de l'honorable ministre des Travaux publics, et je regrette d'avoir à constater l'obstination dont il fait preuve maintenant, parce qu'il est d'ordinaire très juste et très bienveillant. Nous avons laissé passer nombre d'item, uniquement parce que nous croyions que le ministre était prêt à nous fournir tous les renseignements possibles. Mais je ne crois pas qu'il devrait insister pour nous faire adopter le crédit en question. Ce serait prendre une attitude injuste et inconvenante à notre égard, et ce ne serait pas nous encourager à continuer à faire preuve de ce sentiment de bonne volonté qui a existé, jusqu'à présent, entre

l'opposition et les membres du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué tant de fois qu'il n'est pas nécessaire pour moi de le répéter, que, si j'avais d'autres renseignements sur cette question, je les ferais connaître bien volontiers, et que, si la gauche laissait adopter ce crédit, nous nous réserverions le droit de le discuter plus tard.

M. HUGHES (Victoria) : Il est parfaitement évident que l'honorable député de Jacques-Cartier a désigné délibérément certains item qu'il voulait qu'on laissât en suspens. S'il avait désiré simplement obtenir le privilège dont vient de parler le ministre des Travaux publics, c'est-à-dire faire réserver un crédit quelconque, il aurait fait connaître sa volonté d'une manière ou d'une autre ; mais il a noté volontairement un certain nombre d'estimations, et il avait été entendu distinctement que ces dernières devaient rester en suspens et qu'on ne devait pas les adopter en n'en réservant qu'une pour une discussion future. Nous accusons l'honorable ministre des Travaux publics d'avoir manqué à cet engagement, ce soir. C'est la première fois que cela lui arrive. Il a toujours agi de bonne foi avec la Chambre ; mais pour quelques raisons inconnues, peut-être à cause de l'absence de l'honorable député qui est si sérieusement mêlé à cette affaire, mais, dans tous les cas, pour des motifs qu'on ne peut saisir, il veut absolument nous faire voter ce crédit, et, par là même, il viole l'entente conclue avec l'honorable député de Jacques-Cartier.

M. HACKETT : J'ai proposé, il y a deux heures déjà, que ce crédit restât en suspens. L'honorable représentant de Jacques-Cartier désirait beaucoup assister à la discussion de cette affaire; je crois que c'est un acte tyrannique de la part du gouvernement de faire adopter ce crédit, pendant l'absence de mon honorable ami (M. Monk). On nous dit que la besogne du gouvernement doit s'expédier. Il y a un mois que nous sommes ici, et nous n'avons encore rien fait d'important. Nous nous occupons maintenant d'affaires et, au moment même où nous croyons que des questions publiques doivent être discutées, on nous ferme la bouche, on nous dit que nous ne comptons pour rien et que, comme membres de l'opposition, nous n'avons aucun droit ici.

On a parlé de tripotage. L'ex-ministre des Travaux publics a répudié toute accusation de ce genre. Le plus grand tripotage qui se soit jamais fait au Canada, s'est développé à l'Ile du Prince-Edouard, en 1900, quand le gouvernement, sans que le parlelui eût voté un sou à cette fin, a dépensé de l'argent à l'étang Skinner dans le but d'assurer des votes au candidat qui faisait la lutte à votre humble serviteur. Voilà l'accusation que je porte contre l'ex-ministre des Travaux publics et contre le gouvernement du Canada. Il n'y avait pas un sou de voté pour ces travaux et cependant un mois avant les élections, on a détourné des montants affectés à d'autres fins, pour essayer d'influencer les électeurs de Prince-ouest. L'ex-ministre ne peut nier ce fait, car j'ai les preuves entre les mains.

Les ministres nous parlent de résiliation de contrat, mais ils ont résilié le contrat pour un ouvrage public très important à Summerside et l'on ne peut trouver dans les estimations présentes, le moindre crédit qui nous laisse entrevoir que le gouvernement se propose de continuer ces travaux. On a fait une remarque de mauvais goût à propos de la prétendue ignorance de l'honorable député de Victoria (M. Hughes). On a dit à ce dernier qu'il ne connaissait pas la géographie de cette localité, et l'événement a démontré que c'était mon honorable ami (M. Hughes) qui avait raison et que celui qui avait prétendu le contredire, avait tort.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai mesuré cette distance jusqu'à Ristigouche et elle est d'un peu plus de cinquante milles en ligne droite. J'ai parcouru toute cette région et je savais ce que je disais.

M. HACKETT : Donc, mon honorable ami avait raison et son contradicteur se trouvait dans l'erreur. Maintenant, parlons de cet ouvrage : le gouvernement se propose de dépenser $60,000 pour une jetée à un endroit où il n'y a pas d'eau, et, pendant que l'on dépense ainsi des montants semblables, nous avons à l'Ile du Prince-Edouard besoin d'un certain nombre de jetées à des endroits où l'eau est profonde, l'on ne nous accorde que $34,000 en tout. Il y a une population de 314 âmes à la Grande-Vallée et on compte 105,000 habitants dans l'Ile du Prince-Edouard ; il est contraire à la justice et à l'équité de dépenser $60,000 pour cette petite localité et seulement $34,000 pour toute l'Ile du Prince-Edouard. Nous sommes prêts à continuer cette discussion jusqu'au lever du soleil, et ce que le ministre aurait de mieux à faire, ce serait de laisser cet item en suspens jusqu'au retour de l'honorable député de Jacques-Cartier.

Le crédit est voté : Pour, 36; contre, 19.

M. SPROULE : Il est temps que la séance soit levée .

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a encore quelques crédits que nous pourrions peut-être voter ce soir, si l'honorable député (M. Sproule) y consentait.

M. BENNETT : Le ministre ne réussira pas à faire adopter ces item, s'il continue cette tactique. J'ai vu des cas de résistance qui ont duré un et même deux jours.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que mon honorable ami ne se mettra pas en collère. J'ai suggéré à la Chambre de prendre en considération

certains crédits peu importants, mais j'ai ajouté que si l'honorable député qui conduit l'opposition, s'opposait à ma demande, je n'insisterai pas.

M. SPROULE : J'ai, aussi clairement que la langue anglaise peut nous permettre de le faire, exprimé le désir que la séance fût levée.

M. INGRAM : Je veux ajouter ceci : D'après la façon dont il nous a traités ce soir, le ministre des Travaux publics ne peut s'attendre à faire adopter un grand nombre d'autres crédits. Je dirai de plus que les membres de cette Chambre ont montré la plus grande courtoisie à l'endroit de l'honorable ministre et de ses fonctionnaires et je regrette qu'il nous ait traités de cette façon, ce soir.

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. INGRAM: Nous nous sommes toujours bien entendus jusqu'ici, et je crois que j'ai le droit de parler comme je le fais. Je dis que nous avons été courtois envers l'honorable ministre ; mais si nous devons discuter ces questions dans cet esprit dont on a fait preuve ce soir, je veux qu'il soit bien compris que, sur chaque crédit au sujet desquels j'aurai des doutes, je parlerai aussi librement et aussi longuement que je l'entendrai, et si l'honorable ministre éprouve à faire adopter ces crédits plus de difficultés qu'il ne le désirerait, il n'aura qu'à s'en prendre à lui-même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En proposant que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau, je n'ai qu'une chose à dire à l'honorable député, c'est qu'il a parfaitement le droit d'exercer tous les privilèges que lui donne sa position de député.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance levée à douze heures et cinquante minutes du matin (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 20 avril 1903.

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

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre l'incendie.(M. Tobin—par M. Bureau.)

Bill (n°116) concernant la Compagnie d'estacades de Ristigouche et portant modification de son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billots de Ristigouche.—(M. Logan.)

M. SUTHERLAND.

RAPPORT DEPOSE.

Liste des actionnaires des banques autorisées du Canada, à la date du 31 décembre 1902.—(L'honorable M. Fielding.)

MORT DE SIR OLIVER MOWAT.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, avant d'aller plus loin, j'ai le pénible devoir d'apporter à la Chambre la nouvelle officielle de la mort du lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario. Bien que sir Oliver Mowat n'ait jamais fait partie de cette Chambre, il fut quelque temps un des membres respectés du Sénat et, pendant plus de quarante ans, il a joué dans la vie nationale de ce pays un rôle si prépondérant que nous manquerions à notre dignité si nous ne faisions connaître combien nous ressentons la perte si grande que vient de subir le pays. Cette perte sera d'autant plus sensible que sir Oliver Mowat était un des derniers survivants de cette génération exceptionnellement forte qui, après l'union des deux Canadas, en 1840, contribua à la révolution pacifique mais complète des relations qui existaient antérieurement entre les colonies et la mère patrie, ainsi qu'à l'orientation de nos destinées et de nos institutions vers la situation satisfaisante où elles se trouvent aujourd'hui. De cette phalange remarquable qui comptait dans ses rangs des hommes comme Brown, Macdonald, Cartier, Dorion, Mackenzie, Holton, Galt et McGee, sir Oliver fut une des figures les plus saillantes, et c'est à lui que revient l'honneur indiscuté d'avoir consacré sans interruption le plus grand nombre d'années au service de son pays. En étudiant sa carrière, on se rend compte des pas de géant que ce pays a faits durant la période relativement courte d'une vie d'homme, c'est-à-dire depuis les temps déjà lointains où les provinces de l'Amérique Britannique du Nord ne se composaient que de quelques petites colonies éparses jusqu'à nos jours où le Canada est devenu une nation. La carrière de cet homme d'Etat s'étend depuis l'époque où les droits, les prérogatives et les sentiments du peuple étaient odieusement méconnus et foulés aux pieds par une oligarchie effrontée jusqu'aux jours présents où toutes les questions qui surgissent forcément du choc des opinions et des sentiments des hommes se règlent par l'action régulière et normale d'un gouvernement constitutionnel. Il était tout jeune encore lorsque les abus de l'ancien régime aboutirent aux insurrrections de 1837, et l'un des derniers actes officiels de sa vie fut de contribuer à obtenir sans violence des concessions légitimes, honorables et équitables en faveur de la minorité du Manitoba. Dans l'intervalle, il a pris une part active et sans cesse grandissante aux

agitations et aux luttes d'où est sortie la confédération. Sa carrière a été remarquablement heureuse. On peut dire de lui, comme du duc de Wellington, qu'il n'a presque jamais subi de revers et jamais perdu de bataille. En tout et partout on l'a toujours vu briller au premier rang.

Après avoir terminé ses études classiques il embrassa la carrière du barreau où sa réputation ne tarda pas à devenir très grande. Il entra dans la politique à une époque de violente agitation et se signala tout de suite comme orateur parlementaire au sein d'une assemblée composée d'hommes qui auraient pu figurer avec avantage sur n'importe quelle arène parlementaire du monde et que leur savoir et leur habileté rendaient aptes à faire face à toutes les circonstances. Plus tard, il revêtit l'hermine et déploya toutes les qualités qui distinguent le juge savant et éclairé. A quelque temps de là il devint premier ministre de sa province natale. Vingt-quatre années durant, et en dépit d'une opposition vigoureuse, et ce n'est que lorsque je l'invitai à faire partie du gouvernement fédéral pour nous éclairer de ses conseils, de son savoir et de son expérience dans le réglement de questions très importantes et très épineuses, qu'il consentit à abandonner son poste. Chacun doit reconnaître que durant ces vingt-quatre années où il fut premier ministre d'Ontario, il réussit à gratifier sa province d'un gouvernement qui peut servir de modèle à tous les autres, d'un gouvernement qui fut honnête, ami du progrès, plein de courage et de tolérance. Ce qui caractérise plus particulièrement sa carrière, c'est que, dans ses rapports avec la minorité de sa province, il a toujours fait preuve d'une grande élévation de sentiments, d'un grand esprit de générosité et de tolérance. En cela, sa conduite a été un bienfait pour le Canada tout entier aussi bien que pour la province d'Ontario. Mais si l'on me demandait de signaler l'œuvre qui illustra le plus la vie de sir Oliver Mowat, je dirais que si son nom doit briller en lettres d'or dans l'histoire de notre pays, c'est qu'il a contribué plus que eses contemporains à façonner nos institutions et à les amener au degré de perfection qu'elles ont atteint aujourd'hui. Je ne crois pas qu'on puisse contredire cette assertion, car elle se prouve d'abondance. Sir Oliver Mowat, il est vrai, n'a pas pris une part aussi active que certains de ses compagnons d'armes au travail préparatoire de la Confédération; après qu'on en eût affirmé le principe à la conférence de Québec, en 1864, il se retira de l'arène pour entrer dans la magistrature et fut quelques années sans prendre part aux luttes politiques. A George Brown revient la gloire d'avoir imposé la Confédération par la puissante agitation qu'il souleva; sir John Macdonald eut l'honneur de la faire fonctionner ; mais c'est à sir Oliver Mowat que nous sommes redevables en définitive, du caractère de pacte fédéral dont elle est revêtue. Peu après l'inauguration de la Confédération, alors que ses principes fondamentaux étaient encore à l'essai, que son orientation était encore si incertaine qu'on ne savait si l'union des provinces devait être maintenue en réalité, comme son nom l'indiquait, dans son caractère fédératif ou si cette union allait dégénérer, sous le couvert d'union fédérative, en une union véritablement législative, sir Oliver Mowat renonça au calme et la dignité de la magistrature pour rentrer dans l'arène politique et s'y constituer le champion du principe fédératif. Sir John Macdonald était alors la figure la plus marquante de la politique canadienne; il était au zénith de sa gloire; et pendant vingt ans sir Oliver Mowat fut le plus redoutable et le plus heureux de ses adversaires.

Vingt années durant, sir John Macdonald, premier ministre du Canada, et sir Oliver Mowat, premier ministre de la province d'Ontario, se firent une lutte incessante au sujet du principe fédératif de la constitution, lutte qui a abouti au triomphe définitif de ce dernier. On sait fort bien que sir John Macdonald n'était pas en faveur du principe fédératif et qu'il favorisait l'union législative. L'histoire prouve aujourd'hui que s'il avait eu ses coudées franches à la conférence de Québec en 1864, c'est l'union législative des provinces qui l'eût emporté. Dès son arrivée au pouvoir, tous ses efforts tendirent sans cesse vers la centralisation. L'histoire prouve encore que, en toute circonstance, il réclama pour l'administration fédérale des pouvoirs qui, en vertu de l'union, appartenaient de droit aux provinces. Sir Oliver Mowat, de son côté, était le champion du fédéralisme et, en chaque occasion, sir John Macdonald le rencontra sur sa route, décidé à maintenir le principe fédératif de la constitution. Sir Oliver Mowat sortit toujours victorieux de ces luttes. Les tribunaux ont invariablement corroboré son interprétation de nos lois constitutionnelles, et il a passé, à juste titre, pour le plus habile interprète de notre constitution que le Canada ait jamais possédé. En ces matières, cela va sans dire, les avis sont diversément partagés. D'aucuns croient sincèrement que la manière de voir de sir John Macdonald était la meilleure, tandis que d'autres sont persuadés que l'attitude de sir Oliver Mowat fut toujours plus conforme à l'esprit de notre constitution. Quoi qu'il en soit, qu'on partage l'avis de sir John Macdonald, ou que l'on se range de préférence à celui de sir Oliver Mowat, force nous est de reconnaître que, de ces deux grands hommes qui ont tant travaillé pour leur patrie, l'honneur d'avoir su le plus fidèlement interprété notre constitution revient à celui dont nous déplorons si amèrement la disposition.

Mais il est un autre point sur lequel sir John Macdonald et sir Oliver Mowat s'entendaient parfaitement. S'ils différaient d'opinion au sujet de l'interprétation de la constitution et d'autres questions, ils étaient néanmoins animés tous deux du même dé-

vouement pour la terre de leurs ancêtres. Ils respectèrent toujours le lien qui nous unit à la mère patrie.

Sir Oliver Mowat fut toujours fidèle à la province dont il fut le premier ministre, fidèle à la Confédération dont il fut un des architectes, et fidèle à l'empire britannique dont nous faisons partie. Je n'ai aucun doute que nous désirons tous donner une marque de respect à sa mémoire. Malheureusement, tout ce que nous pouvons faire dans ce sens se réduit à fort peu de chose. Je suis informé que les funérailles auront lieu mercredi, et je sais que toute la députation se ferait un devoir d'y assister si elle le pouvait. Aussi, pour répondre à ce désir, je propose :

Que lorsque cette Chambre s'ajournera demain elle reste ajournée jusqu'à jeudi prochain, en raison de la mort de l'honorable sir Oliver Mowat, lieutenant-gouverneur d'Ontario, et par respect pour sa mémoire.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, la motion que vient de présenter mon très honorable ami le premier ministre est éminemmest appropriée à la circonstance, et je l'appuie de tout cœur. En sir Oliver Mowat, la mort nous ravit une grande figure, l'homme qui a servi de trait d'union entre la génération actuelle et la génération de grands hommes à laquelle mon très honorable ami vient de faire allusion. La carrière de sir Oliver Mowat fut vraiment grande, non seulement à cause des succès extraordinaires qu'il eut comme homme public, mais aussi parce qu'il laisse un nom honorable et absolument sans tache, un nom qui commande le respect, l'estime et l'affection de tous les Canadiens, à quelque parti politique qu'ils appartiennent. J'appuierai donc la motion du très honorable premier ministre sans autre commentaire, vu qu'il a dit, et avec plus d'éloquence que je ne l'aurais su faire, tout ce que cette circonstance peut inspirer.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, s'il m'est permis d'ajouter quelques mots au brillant éloge qu'on vient de faire de sir Oliver Mowat, je dirai que Toronto vient de perdre en lui son citoyen le plus en vue, Ontario son enfant le plus estimé et le plus honoré, et le Dominion un patriote dont la fidélité aux intérêts du Canada et de l'empire ne s'est jamais démenti. Représentant dans cette Chambre la ville que sir Oliver Mowat, le grand vieillard d'Ontario, a habité durant plus de soixante ans, je suis fier d'être l'interprète de toute la population de Toronto en disant, à l'occasion de la mort de sir Oliver, que, depuis le jour où il a débuté dans la vie publique comme échevin de la ville, jusqu'à la fin de sa longue, utile et honorable carrière, jusqu'au jour où, chargé d'années et d'honneurs, il est entré dans l'éternel repos, il a joui du respect et de l'estime de ses concitoyens. La génération nouvelle et celle de l'avenir pourront s'inspirer de l'œuvre de sir Oliver Mowat pour se dévouer comme lui aux intérêts et à la prospérité du pays.

Mes collègues se joignent à moi pour exprimer leur plus sincère approbation des éloges décernés à l'homme d'Etat que la mort vient de nous enlever, et pour témoigner leur profonde sympathie à sa famille, dont tous les Canadiens partagent le deuil et la douleur.

La motion est adoptée.

COMMERCE DE BOIS.—COALITION.

M. SCOTT : Avant l'appel de l'ordre du jour, si la Chambre veut bien me le permettre, je ferai observer au gouvernement que j'ai communiqué, il y a déjà plusieurs jours, au ministère de la Justice, certaines représentations concernant une prétendue coalition des marchands de bois avec les fabricants de bois, coalition qui aurait eu pour effet une augmentation considérable du prix du bois à l'ouest du lac Supérieur. On est généralement d'avis que l'augmentation est due, au moins jusqu'à un certain point, à une entente ou coalition injuste des marchands avec les fabricants. Je voudrais donc savoir du gouvernement s'il s'est occupé des griefs portés à sa connaissance par moi-même et par certans autres députés de l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce cas a été signalé au gouvernement par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, par celui de Selkirk et par un autre citoyen qui s'occupe d'affaires publiques et qui est venu me voir samedi. On peut étudier ce cas à la lumière de deux articles de la loi. Le premier, un article du code pénal, traite des coalitions illégales, l'autre, un article de la loi concernant le tarif, pourvoit à ce qu'il soit fait une enquête dans tout cas de coalition ayant pour effet d'élever injustement le prix d'un article quelconque, et à ce que le droit dont cet article est frappé soit réduit ou aboli si la plainte est prouvée. C'est M. Greenway qui est venu me voir samedi ; il m'a signalé le cas et a appuyé tout particulièrement sur l'article relatif aux coalitions.

J'ai fait remarquer qu'avant que nous puissions agir, il faudrait que quelque personne responsable fît un commencement de preuve. Bien que l'attention de la Chambre ait été appelée sur la question, quelqu'un devrait sous sa responsabilité faire une déclaration formelle des faits. On m'a rapporté que M. Greenway prendrait cette responsabilité et qu'il nous enverrait une lettre relatant les faits. Tant que nous n'aurons pas reçu cette lettre, la question n'est pas devant nous d'une façon à nous justifier d'agir en la matière. M. Greenway dit qu'il enverra une déclaration d'ici à quelques jours.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je voudrais dire un mot sur la question soulevée

par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Il n'y a aucun doute qu'il existe une coalition.

M. l'ORATEUR : A l'ordre!

M. DAVIS : J'ai compris que l'honorable député a terminé son discours par la proposition d'ajournement.

M. l'ORATEUR : Il n'y a pas de motion devant le fauteuil.

M. DAVIS : Alors, je vais proposer que la Chambre s'ajourne. Je disais donc qu'il n'y a aucun doute qu'il existe présentement une coalition dans l'ouest dans le commerce de bois. Pour ma part, je ne crois pas qu'aucun changement que nous pourrions faire dans le tarif apporte du soulagement, pour la simple raison que la plus grande partie du bois utilisé dans le Nord-Ouest présentement est du bois non préparé, et qu'il n'y a pas de droits sur ce bois. Mais ce que le gouvernement devrait faire pour l'avenir serait, lorsqu'il accordera des permis de coupe de bois dans les Territoires du Nord-Ouest, d'insérer dans le bail un article disant que lorsqu'il sera prouvé qu'une coalition existe, le permis sera enlevé à ceux que l'on saura faire partie de cette coalition. Je crois qu'une condition de ce genre, insérée dans les permis de coupe de bois accordés par le gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest, aurait l'effet d'annuler les permis de ceux qui entreront dans une coalition et leur fera ainsi perdre tous droits à leurs concessions. Mon but est d'appeler l'attention du gouvernement sur la question, et si l'enlèvement des droits sur le bois préparé devait apporter remède au mal dont on se plaint, je serai satisfait. Je propose que la Chambre s'ajourne.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je ne m'attendais pas que cettte question serait discutée maintenant, mais puisque la Chambre s'en occupe, je crois qu'il est désirable que je donne communication à la Chambre de certains documents que j'ai devant moi. Plusieurs fois déjà, lorsque nous alléguons qu'un certain état de choses existait, on nous a demandé d'apporter nos preuves. Pour ma part je ne crois pas qu'un membre du parlement doive se faire détective; son devoir est de déclarer qu'un certain état de choses existe, et c'est le devoir de ceux qui sont chargés de conduire les affaires du pays d'accepter cette déclaration ou de montrer qu'elle est fausse. Cependant, si l'on veut mettre en doute l'existence d'une coalition écrasante entre les commerçants de bois, une coalition qui non seulement décide les prix auxquels le bois sera vendu, mais dicte aussi quels sont ceux qui vendront du bois ou n'en vendront pas, une coalition enfin dont le pouvoir s'étend sur tous les Territoires du Nord-Ouest, je dis que si un doute de ce genre peut exister, je vais prendre la liberté de donner lecture de documents qui éclaireront la Chambre et le pays tout entier. La correspondance que je vais lire a eu lieu entre un entrepreneur de haute réputation d'Alberta et les gérants d'une certaine scierie dans la Colombie Anglaise. Les lettres que je vais lire sont les originaux mêmes. Celles des gérants de la scierie sont écrites sur du papier qui porte imprimés en tête les noms de la maison, et elles sont signées de la main même de ces personnes, de sorte qu'il ne peut y avoir aucun doute. La correspondance commence au mois de septembre 1902.

Celui qui m'a donné ces lettres me dit qu'il était entrepreneur en bâtiments, et avait l'habitude d'acheter du bois pour ses constructions, mais à un moment donné, lorsque l'association coalisée se crut suffisamment forte, elle refusa de lui vendre du bois. Je vais lire les lettres par ordre de dates :

The Hastings Shingle Manufacturing Co., Limited.

Vancouver, C.A., 8 septembre 1892.

Cher monsieur,—On vient de me remettre votre lettre du 23 août dernier adressée à M. Austin McNair, vu que M. McNair n'est pas dans le commerce de bardeaux.Nous regrettons de ne pouvoir vous dire quels sont nos prix pour le bardeau, parce que nous constatons que vous n'êtes pas membre de la " Western Retail Lumbermen's Association " et comme il y a un membre de cette association dans votre ville, nous regrettons de ne pouvoir vous donner nos prix.

Vous remerciant de votre proposition,

Nous sommes, monsieur,
Votre tout dévoué,
THE HASTINGS SHINGLE MANUFACTURING CO.,
Limited,
J. D. McNair.

The British Columbia Mills, Lumber and Trading Company.

Vancouver, C.A., 24 septembre 1902.

Cher monsieur,—Nous avons reçu votre lettre du 20, et en notons le contenu. En réponse nous désirons vous dire que nous serions très heureux de continuer à vous expédier du bois à Cochrane, ainsi que nous vous en avons expédié dans le passé à Banff, mais vous êtes maintenant dans un district couvert par la " Western Lumbermen's Association," et il nous est impossible de vendre du bois à aucune personne qui n'est pas membre de cette association. Si vous pouvez entrer dans cette association nous serons heureux de vous dire quels sont nos prix. Le moyen a prendre pour devenir membre de cette association est d'écrire au secrétaire, M. Isaac Cockburn, de Winnipeg.

Vos tout dévoués,
BRITISH COLUMBIA MILLS, LUMBER AND TRADING CO.,
Succursale des scieries de Hastings,
per H. S. Galbraith.

Harrison River Mills, Timber and Trading Company, à responsabilité limitée.

Rivière Harrison, C.A., 24 septembre 1903.

Cher monsieur,—Merci de nous avoir demandé des renseignements au sujet du bois. Nous avons en mains le document où cette demande nous est faite. Veuillez nous dire si vous

faites partie de la " Western Retail Lumbermen's Association ". Si vous n'en faites pas partie, nous ne pouvons vous vendre et vous envoyer du bois dans ce pays-là, et dans ce cas, il faudra vous adresser à M. I. Cockburn, de Winnipeg, secrétaire de l'association, et vous faire admettre membre d'icelle. Cette formalité remplie, nous serons heureux d'exécuter vos commandes. Donnez-nous encore de vos nouvelles.

Bien à vous,
THE HARRISON RIVER
MILLS, LUMBER AND TRADING
COMPANY, à responsabilité limitée.
J. F. Boyd, secrétaire.

La Western Retail Lumbermen's Association.
20 septembre 1903.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 26 de ce mois, je vous prie de vouloir bien me dire quelles affaires il se fait à Cochrane. Combien de chars y vend-on par année ? Quel stock de bois ont les marchands déjà établis là ?

Bien à vous,
ISAAC COCKBURN.
secrétaire-trésorier.

M. l'Orateur, vous le voyez, le secrétaire-trésorier de cette association, qui demeure à Winnipeg, prenait sur lui de décider qui vendrait du bois à Cochrane, dans l'Alberta. Le 7 octobre, M. Cochrane a encore écrit la lettre suivante :

A en juger d'après ce que vous dites, il ne se fait pas assez d'affaires pour alimenter deux maisons de commerce de bois. Petu-être MM. Murphy Frères vous vendraient-ils leurs intérêts ? Je vais leur écrire et leur dire qu'il faut avoir un stock de bois assez considérable pour toujours être en état de répondre aux besoins du district.

(Signé) ISAAC COCKBURN.

C'est-à-dire que cet homme-là ne pouvait obtenir de bois des marchands de Cochrane. Il en voulait et ceux qui en avaient lui en refusaient. Il en a demandé à M. Cockburn à Winnipeg, et il s'est heurté à un **refus.**

Le 14 octobre, la Morrison River Mills, Trade and Lumber Company, à responsabilité limitée, a écrit la lettre suivante :

Nous venons justement de recevoir votre lettre du 10 de ce mois et regrettons d'apprendre que vous n'avez pu être admis à faire partie de la " Western Retail Lumbermen's Association ". Il nous fait peine d'avoir à vous dire que nous ne pouvons vous vendre de bois, même à Morley, si vous n'êtes pas membre de cette association. S'il n'y a encore personne à cet endroit, qui en soit membre, pourquoi ne demandez-vous pas qu'on vous fasse membre pour cet endroit? Dès que vous aurez réglé cette question d'admission, nous vous vendrons avec plaisir le bois dont vous aurez besoin.

Espérant recevoir de vos nouvelles, nous demeurons,

Vos, etc.,
LA HARRISON RIVER MILLS, LUMBER
AND TRADING COMPANY.
à responsabilité limitée,
J. F. BOYD, secrétaire.

La British Columbia Mills and Trading Company.
Vancouver, C.A., 15 octobre 1903

Cher monsieur,—Nous avons reçu votre lettre du 10 de ce mois et avons pris note de ce qu'elle contient. Il est vraiment malheureux que la " Western Retail Lumbermen's Association" n'use pas de plus de discernment au sujet de l'admission de ses membres, si la situation à Cochrane est aussi critique que vous le dites, et nous n'avons aucune raison de douter qu'elle le soit. Nous pensons bien que rien ne s'opposera à ce que nous vous vendions du bois à Morley. Nous vous conseillons d'envoyer tout de suite au secrétaire votre demande et l'honoraire relatifs à votre admission comme membre pour cet endroit-là. Nous écrivons en même temps à notre agent à Winnipeg de travailler activement à votre admission et nous l'autorisons à dire au secrétaire que votre solvabilité et votre droiture nous sont depuis longtemps connues et que vous méritez de faire partie de l'association. Nous vous faisons adresser à Morley une liste de nos prix, et nous serons heureux de recevoir vos commandes.

Bien à vous,
LA BRITISH COLUMBIA MILLS,
LUMBER AND TRADING COMPANY,
C. W. Beecher,
Adjoint au gérant général.

M. OLIVER.

Le 21 octobre, MM. Murphy frères, de Cochrane, Alberta, ont écrit la lettre suivante :

Messieurs,—Nous avons reçu votre lettre au sujet du bois. Veuillez nous dire quelle sorte de bois il vous faut. Si nous n'avons pas ce bois-là en mains, nous vous l'obtiendrons. Le prix en sera satisfaisant ; il sera aussi bas que possible.

Le 29 octobre, la British Columbia Mills, Timber and Trading Company, a écrit de son bureau chef à Vancouver, C.A., la lettre suivante :

Nous vous remercions de votre lettre du 18 de ce mois. Nous regrettons beaucoup de ne pouvoir vous expédier du bois à Morley pour l'y faire transborder et renvoyer à Cochrane et agir en même temps conformément à votre lettre et à l'esprit de notre arrangement avec la " Western Retail Lumbermen's Association. Si vous avez l'intention d'établir un commerce de bois à Morley nous ferons tous nos efforts pour vous faire admettre membre de l'association, et nous verrons en même temps ce qu'il y a à faire au sujet de votre inscription comme membre résident à Cochrane. En attendant nous vous offrons nos meilleurs souhaits de prospérité et vous prions de nous croire. Vos....

LA BRITISH COLUMBIA MILLS,
TIMBER AND TRADING CO.,
per H. A. Galbraith.

Le 29 octobre, la British Columbia Mills, Timber and Trading Company, a écrit la lettre suivante :

Depuis votre dernière lettre, notre agent de Winnipeg, qui s'est efforcé de vous faire admettre membre de l'association pour le district de Cochrane, nous dit qu'il ne voit pas de raison qui puisse vous empêcher d'être admis membre de l'association pour la ville de Morley, mais que vous ne pouviez pas le devenir pour le district de Cochrane. Dans les circonstances, nous espérons que vous enverrez votre demande et l'honoraire relatif à votre admission comme membre de l'association, pour Morley, à M. Cockburn ; et comme notre agent, M. Ovas, lui a laissé le soin de cette question, nous ne doutons pas que vous soyiez admis membre pour cet endroit.

Espérant que vous nous adresserez alors vos commandes que nous avons toujours eu et aurons toujours à cœur d'exécuter de notre mieux, nous demeurons,

Vos bien dévoués,

LA BRITISH COLUMBIA MILLS, LUMBER AND TRADING COMPANY.

C. W. Beecher,
Gérant général.

La preuve démontre bien clairement, M. l'Orateur, que nous sommes en présence d'une coalition pour restreindre le commerce et élever les prix, tel que prévu par l'acte concernant le tarif des douanes de 1897. Je demande donc, en ma qualité de représentant du territoire qui souffre de cette coalition, que l'on applique sans retard les dispositions de cette loi. Nous nous plaignons que le prix du bois préparé pour les planchers, les plafonds et les murs—a été augmenté de $9 par mille pieds durant les quatorze derniers mois, dans cette partie du pays que je représente. Une augmentation raisonnable dans les prix de cet article aurait peut-être été justifiable, mais il n'est survenu aucun changement dans l'état du marché à la Colombie Anglaise, durant cet espace de temps, qui puisse justifier une augmentation de $9 par mille pieds dans le prix du bois de cette catégorie.

Je considère que l'occasion n'a jamais été plus favorable qu'aujourd'hui pour attirer l'attention de la Chambre sur ces faits, alors que des dizaines de milles de nouveaux colons s'en vont s'établir dans les Territoires. Comme ces gens ne peuvent se procurer le moindre abri pour eux, leurs familles, leurs bestiaux et leur mobilier, sans acheter le bois de construction nécessaire à cette fin, une augmentation de $9 par mille pieds dans le prix de ce bois est une chose tellement grave, qu'elle peut constituer l'un des obstacles les plus sérieux au développement du courant d'immigration qui se dirige actuellement vers notre pays. Nous sommes tenus de nous occuper de cette question sans retard. Les colons sont rendus dans les Territoires, ils ont un besoin immédiat de ce bois, et cette fameuse " Western Retail Lumbermen's Association ", leur cause des embarras considérables en maintenant l'augmentation sur le prix de ce bois, dans la proportion que je viens d'indiquer.

Ces commerçants de bois, qui veulent avant tout voir prospérer leur commerce, ne sont pas absolument dépourvus d'intelligence. Ils ont publié, non pour le public, mais pour des fins particulières, une liste des membres de leur association. Or cette association de marchands de bois n'est rien autre chose qu'une organisation dirigée par les propriétaires de scieries, qui tiennent les commerçants en détail à leur merci, comme on a pu le constater par cette correspondance. Dans cette liste extraordinaire qu'ils ont publiée, les propriétaires de scieries y figurent à titre de " membres honoraires " et les marchands de détail, en qualité de " membres actifs." De sorte que l'on serait porté à croire que le commerçant, qui est à la merci du propriétaire de scierie, est cependant l'âme dirigeante de cette coalition inique. Le détaillant est celui qui traite directement avec l'infortuné consommateur, mais, comme ce dernier, il est la victime des circonstances, et c'est le propriétaire de scierie, le membre honoraire qui commande, comme cette correspondance le démontre bien.

J'ai porté tous les faits de la cause à la connaissance de la Chambre et du pays. Ils ne peuvent être contredits et j'aurais pu m'exempter de parler sur cette question, car ces faits sont tellement patents que personne ne peut les mettre en doute ou contester leur exactitude.

Quand une association de cette nature ne se contente pas seulement d'élever le prix d'un article d'une nécessité aussi pressante que le bois de construction, dans les circonstances actuelles, mais juge à propos de dire au peuple de ce pays qu'il ne fera des affaires que par sa volonté, il me semble qu'un pareil état de choses mérite d'attirer la plus sérieuse attention de la Chambre. Pour ma part, je considère que la première mesure à adopter serait de faire disparaître les droits sur le bois préparé, comme on les a fait disparaître, il y a quelques années, sur le bois de service à l'état brut.

M. LaRIVIERE : Je voudrais poser une question à mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver). S'il existe une coalition, comme il le prétend, et la chose est possible, est-ce que l'admission de ce bois en franchise, comme il le propose, aurait pour résultat de faire disparaître la coalition ?

M. OLIVER : Je ne suis ni prophète ni devin, mais je suis convaincu que l'enlèvement des droits aurait un effet très salutaire. Et comme l'état de choses qui existe à ce sujet est absolument celui qui est prévu par cet article de l'Acte du tarif qui a été accepté et voté par le parlement, je demande que l'on commence, à titre de mesure préliminaire, à mettre les dispositions de cet article en vigueur sans retard. Si, après cela, on constate que cette démarche n'est pas suffisante pour briser cette coalition, on aura recours à d'autres moyens.

M. McCREARY : M. l'Orateur, en réponse à la question posée par l'honorable député (M. LaRivière) et référant brièvement à la question qui nous occupe, je dirai que lors de mon passage à Winnipeg, il y a quelques jours, j'ai rencontré plusieurs marchands de bois ne faisant pas partie de la coalition, mais demeurant dans la ville où cette dernière association a ses quartiers généraux. Les membres de cette coalition s'étaient engagés à comparaître devant le conseil de ville pour y exposer leur cause, dans le cas ou le conseil voudrait faire une enquête à ce sujet. Je me rendis à l'assemblée avec les marchands de bois indépendants de l'association, mais les membres de la coalition refusèrent de répondre à l'accu-

sation portée contre eux, à moins que l'on consentit à entendre leur preuve privément, hors la connaissance des représentants de journaux et des commerçants indépendants, et que cette preuve fut gardée absolument secrète. Les commerçants indépendants de l'union comme le conseil de ville refusèrent, en présence de ces exigences, de prendre connaissance de leurs moyens de défense.

Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute qu'une coalition existe, qu'elle revêt le caractère le plus dommageable, qu'elle cause un tort considérable à l'ouest canadien et paralyse son développement. J'ai soumis au ministre de la Justice un document, comprenant vingt et une feuilles de papier écrites au clavigraphe, dans lequel il est démontré qu'une coalition existe actuellement et qu'elle a existé durant les deux dernières années. J'ai aussi produit—ou si je ne l'ai pas fait, ce document se trouve parmi mes papiers—une copie de la constitution et des règlements de cette association. Il devra lui être facile d'en arriver à la conclusion que cette coalition est actuellement en vigueur dans cette région et qu'il faut y mettre fin sans retard.

Le meilleur moyen, à mon avis, de la faire disparaître, c'est d'enlever les droits sur le bois préparé. Il est possible que cette mesure n'apporte pas tout le soulagement voulu. Pour ma part, je ne le crois pas, mais, des gens qui s'occupent de ce commerce et parmi lesquels figurent le maire Arbuthnot, de Winnipeg, ainsi que d'autres commerçants indépendants de l'associatian, me disent que l'admission de ce bois en franchise contribura pour beaucoup à faire disparaître la coalition. Si cette mesure n'obtient pas le résultat attendu, la commission pourra se mettre à l'œuvre et briser cette coalition par tous les moyens qu'elle jugera nécessaires d'adopter. Je demande au ministre des Finances de faciliter autant que possible la formation de cette commission, et je me ferai un plaisir de lui soumettre tous les documents et originaux de documents dont il pourra avoir besoin.

M. R. L. BORDEN : Je crois, M. l'Orateur, que l'admission du bois de construction de tous genre en franchise, tel que proposé, offre une certaine difficulté. Cette proposition ne semble devoir s'appliquer qu'aux articles imposables. J'ai ici l'article que l'honorable ministre invoque, lequel se lit comme suit :

> Que chaque fois que le Gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce il existe une coalition, association ou pacte de quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article ou un nombre quelconque d'entre eux, pour augmenter le prix de cet article ou pour accroître indûment de quelque façon les avantages de ces fabricants ou marchands aux dépens des consommateurs, le Gouverneur en conseil pourra commissionner ou autoriser tout juge de la cour Suprême ou de la cour d'Echiquier du Canada ou de toute cour Suprême ou haute cour dans tout province du Canada aux fins de procéder à une enquête sommaire et faire rapport au Gouverneur en conseil sur l'existence ou la non existence de telle coalition, association ou entente.

Puis viennent les dispositions concernant l'assignation des témoins, etc., et plus loin il est dit :

> —Si le juge fait rapport qu'il existe pareille coalition, association, pacte ou entente, ou s'il apparaît au Gouverneur en conseil que les désavantages qui en résultent pour les consommateurs sont facilités par le droit imposé sur l'article similaire à son importation, alors le Gouverneur général en conseil portera cet article sur la liste des articles admis à entrer en franchise, ou réduira le droit dont il est frappé, de façon à donner au public l'avantage d'une concurrence raisonnable en pareils articles.

J'ignore si les honorables députés ont étudié attentivement les différentes annexes du tarif, et elles sont si longues que je n'entends pas fatiguer la Chambre en les lisant toutes. Cependant, l'annexe qui contient l'énumération des bois de construction admis en franchise est très étendue. Elle me paraît comprendre toutes les espèces de bois dont on peut avoir besoin. Le bois travaillé qui est frappé d'un droit de vingt-cinq pour cent, est décrit comme suit :

> Planches, madriers et voliges, sciés, rabotés ou dressés sur une face ou les deux faces, si leurs bords sont joints ou rainés et bouvetés, vingt-cinq pour cent.

Vient ensuite l'autre item :

> Bois de service et bois de construction ouvrés, n.a.s., 20 pour cent.

Cette disposition du tarif est jointe à une autre disposition de l'annexe du tarif qui admet les bois de construction en franchise, dont l'énumération couvre toute une page du tarif et dont je ne donnerai pas lecture à la Chambre pour le moment. Les plaintes formulées par les populations de l'ouest à ce sujet sont une nouvelle preuve bien frappante d'un fait que j'ai déjà porté à la connaissance de la Chambre, c'est-à-dire que ces coalitions n'ont pas toujours besoin d'un tarif protecteur pour se former. Il existe des associations de cette nature aux Etats-Unis, il en existe à l'heure actuelle dans la libre-échangiste Angleterre, il en existe au Canada pour des articles de consommation dont la majeure partie entre au pays en franchise. Je partage l'opinion des honorables députés qui ont prétendu que cette augmentation injuste dans le prix du bois de construction pourrait être de nature à entraver sérieusement le développement de l'ouest, principalement dans les circonstances actuelles, et j'admets avec eux que cette question requiert l'intervention immédiate du gouvernement. Mais là où je diffère d'opinion avec ces honorables députés, c'est sur la valeur du remède qu'ils croient devoir être apporté au mal. Si la loi telle qu'elle existe peut fournir le remède demandé, ce remède et dans les dispositions du code

citées cet après-midi et dans le sens indiqué par le ministre des Finances.

M. SPROULE : Le véritable remède à apporter à cet état de choses se trouve dans le code criminel. Quand, il y a quelques années, le code criminel a été amendé à la demande spéciale de feu le député de York-ouest (M. Wallace), et quand l'article que je vais lire fut soumis à la considération de la Chambre, le seul et unique but qu'il avait en vue était de protéger le public contre ces coalitions :

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de pas plus de $4,000 et de pas moins de $2,000, ou d'un emprisonement ne dépassant pas deux ans, et si c'est une corporation, elle est passible d'une amende de pas plus de $10,000 et de pas moins de $1,000, tout individu qui illégalement conspire, se coalise, convient ou s'entend avec un autre, ou avec une compagnie de chemin de fer, de steamers, de bateaux à vapeur ou de transport—

(a) Pour limiter indûment les facilités de transport, de production, de fabrication, de fourniture, d'emmagasinage ou de commerce de tout article ou denrée qui peut faire l'objet d'un trafic ou d'un commerce ;

(c) Pour empêcher, limiter ou diminuer indûment la fabrication ou la production de tout tel article ou denrée, ou pour en élever déraisonnablement le prix ; ou

(d) Pour prévenir ou diminuer indûment la concurrence dans la production, la fabrication, l'achat, l'échange, la vente, le transport ou la fourniture de tout article ou denrée, ou dans les tarifs d'assurances sur la vie ou les propriétés.

En 1899, comme résultat de la prétention de ceux qui avaient étudié la question, il fut constaté qu'il était presqu'impossible d'établir, à la satisfaction des juges, que les prix avaient été indûment augmentés ou que la concurrence avait été " indument " empêchée, et j'eus l'honneur de soumettre à la Chambre un bill, qui constitue le chapitre 65, à l'effet d'amender le code criminel en enlevant le mot " indûment." Ce bill fut adopté par les deux Chambres, il devint loi et cette partie du code criminel est maintenant d'une application beaucoup plus effective et plus pratique. J'ai constaté l'autre jour qu'une poursuite intentée contre la coalition du charbon de Brantford avait réussi. Les auteurs de cette coalition étaient accusés de s'être entendus entre eux pour élever indument le prix de la houille, et ils furent condamnés, il y a quelques jours passés, par la cour d'Assises. Je suis bien convaincu que si la coalition entre les commerçants de bois est telle qu'on nous l'a fait connaître, ses auteurs pourraient être mis en accusation et condamnés. Si les lettres que nous a lues l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) sont exactes, et je suis bien certain qu'elles le sont, ces gens ont enfreint les dispositions de l'article 520 du code criminel, et sont susceptibles d'être poursuivis en vertu de ces dispositions. Je considère que ce serait là le seul moyen de les combattre, car, quand bien même on enlèverait les droits, il entre tant de bois de construction en franchise, qu'il est assez difficile de les atteindre, avec chance de succès, dans cette région.

Vu les circonstances particulières et les moyens auxquels on a eu recours pour soumettre cette question à l'attention de la Chambre, je suis fortement porté à croire que tout ceci est fait dans le but d'augmenter la popularité de M. Greenway durant les prochaines élections provinciales, plutôt que pour toute autre chose. Il y a longtemps que l'on se plaint de cette coalition. Pourquoi M. Greenway, ces commerçants de bois et ces constructeurs de l'ouest n'ont-ils pas eu recours au code criminel ? Pourquoi ne se sont-ils pas prévalus de ce moyen direct qu'ils avaient sous la main pour mettre fin à cette coalition et faire punir sévèrement les coupables ? Je crois que c'est au code criminel que l'on aurait dû avoir recours dans un cas comme celui-ci, au lieu d'essayer de faire disparaître les droits sur le bois de construction, et si ces gens eussent été sincères dans leur désir de venir en aide à la population de l'ouest, comme ils le prétendent, ils auraient adopté la ligne de conduite que je viens d'indiquer, au lieu de venir dans cette Chambre essayer d'aider à M. Greenway, comme ils sont en frais de le faire.

M. CLANCY (Bothwell) : J'ai parcouru très attentivement les rapports du commerce et de la navigation et je n'ai pu y trouver pour un seul dollar de bois de construction imposable entré au pays durant le cours de l'année dernière. Je crois donc devoir faire remarquer aux honorables députés qui cherchent à améliorer la position, en enlevant les droits, qu'il n'est pas entré de bois de cette classe au Canada durant la dernière année.

M. SCOTT : M. l'Orateur, on me permettra peut-être de donner de nouveau lecture des représentations que j'ai soumises au ministre de la Justice afin de bien faire comprendre à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui les idées que lui et d'autres députés ont émises, pour mettre fin à l'état de choses qui existe dans cette partie du pays, sont le résultat des représentations que j'ai faites.

M. SPROULE : Quelle est la date de cette lettre ?

M. SCOTT : Ma lettre au ministre de la Justice porte la date du 25 mars.

M. SPROULE : Du mois de mars dernier.

M. SCOTT : Après avoir relaté les conditions, je dis :

Vu les faits ci-dessus énumérés, qui peuvent être complétés, j'ai l'honneur de suggérer au gouvernement de faire une enquête immédiate sur l'état du commerce, dans le but d'appliquer, s'il le juge à propos, les dispositions de l'article 18 du tarif des douanes de 1897, ou les dis-

positions de l'article 520 du code criminel de 1892, tel que modifié par l'acte de 1900.

Je propose de plus que le gouvernement s'occupe de trouver un remède aux griefs dont on se plaint, en amendant les règlements concernant les concessions forestières de manière à exposer tout porteur de telle license à la perdre du moment qu'il fera partie d'un pareil syndicat, coalition, association, pacte ou entente, ou autrement, ayant pour but de conserver une certaine domination sur les opérations des fabricants et des marchands.

Quant à la prétention émise par l'honorable député (M. Clancy) qu'il ne s'importe que très peu de bois de construction imposable au Canada, je dois dire que ceux qui se plaignent, c'est-à-dire, les consommateurs et les commerçants indépendants, prétendent que l'association se sert des bois soumis à des droits comme d'un moyen pour imposer pour ainsi dire une taxe sur tout le bois brut apparemment admis en franchise. Les membres de la coalition refusent de vendre du bois à toute personne qui en achète en dehors des limites du Canada. Le marchand est tenu d'acheter tout son bois de construction d'une personne faisant partie de l'association, autrement ce marchand ou le consommateur ne peuvent obtenir de bois préparé des membres de cette même association. C'est pour cette raison qu'ils prétendent que l'enlèvement des droits sur le bois préparé devra être d'un grand secours. Mais, comme l'a dit l'honorable député d'Alberta ainsi que d'autres membres de cette Chambre, si ce remède n'est pas suffisant de nouvelles instances seront faites auprès du gouvernement pour qu'il ait recours à d'autres moyens.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas entendu dire que le ministre de la Justice aît répondu à votre lettre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette l'absence momentanée du ministre de la Justice, car il aurait traité lui-même ce point particulier de la question. Toutefois, tout en n'étant pas avocat, je crois pouvoir dire que si cette question doit être traitée au point de vue du droit criminel, c'est au procureur général du Manitoba qu'il appartient de s'en occuper, car ce sont les procureurs généraux des différentes provinces qui doivent intenter les procédures sous l'empire du code criminel.

M. SPROULE : Pas du tout. N'importe quel particulier peut le faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, mais par l'entremise du procureur général. Je veux tout simplement dire qu'il n'appartient pas à ce parlement ou au ministre de la Justice d'intenter des procédures criminelles.

M. SPROULE : Je n'ai jamais prétendu le contraire.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'attire tout simplement l'attention sur ce point. Quant à ce qui regarde les Territoires du Nord-Ouest, ils occupent une position exceptionnelle, et la procédure pourrait être un peu différente ; mais je crois que l'on a prétendu que le siège principal des affaires de cette coalition se trouvait dans les provinces du Manitoba et de la Colombie Anglaise.

M. SCOTT : Elle couvre tout le pays qui s'étend du lac Supérieur en gagnant vers l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces combinaisons, si elles existent, se trouvent, je crois, dans la province du Manitoba et dans celle de la Colombie Anglaise, bien qu'elles puissent étendre le rayon de leurs opérations jusque dans les Territoires.

M. SCOTT : Du lac Supérieur à l'océan Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose est possible, mais cette coalition, si elle existe quelque part, se trouve dans les provinces, bien que le rayon de ses affaires puisse s'étendre aux Territoires, et ici peut se présenter la question de savoir si on a le droit de poursuivre dans les Territoires, des gens qui ont leur domicile dans les provinces et qui ne font que passer dans les limites de la juridiction territoriale. Mais, voici que je suis en frais d'entrer dans la discussion du côté légal de la question, ce que je n'ai pas l'intention de faire. Dans les provinces, c'est aux procureurs généraux qu'il appartient de prendre l'initiative de ces mesures et non au pouvoir fédéral. S'il s'agissait de procéder en vertu des dispositions du tarif des douanes, il est certain que c'est au gouvernement fédéral qu'il appartiendrait de prendre l'initiative, mais c'est encore là une procédure judiciaire qui doit être faite régulièrement.

La motion de M. Davis proposant l'ajournement est rejetée.

QUESTIONS.

BUREAU DE POSTE D'AMHERST, N.-E.

M. BELL (par M. R. L. Borden) :

1. Une partie de l'édifice du bureau de poste d'Amherst, N.-E., est-elle occupée par un ou plusieurs locataires ?
2. Quel loyer paient-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux chambres dans cet édifice furent occupées durant plusieurs années, par feu W. M. Fullerton, avocat, etc., qui ne payait pas de loyer. A son décès, survenu il y a huit ou neuf ans passés, son frère prit possession de la plus grande des deux chambres et continua de l'occuper jusqu'à son décès, survenu il y a quelques mois passés. Avec sa permission, A. D. Ross, P.P., a, depuis deux ans, occupé la plus petite chambre.

INSPECTEUR VETERINAIRE EN CHEF.

M. MONK :

1. Quels sont les appointements de l'inspecteur vétérinaire en chef du Canada ?
2. Quel a été l'objet de son voyage en Angleterre qui a duré d'avril à novembre 1901 et pour lequel une dépense de $1,062.70 est inscrite en détail dans le rapport de l'auditeur général ?
3. Quel montant a été payé à l'inspecteur en chef pour frais de voyage depuis le 30 juin dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) :

1. $2,750 par année, $2,500 au 1er février 1903.

2. La visite de l'inspecteur en chef, alors le Dr. McEachran, en Angleterre en 1901, avait pour but de lui permettre de prendre part à la conférence sur la tuberculose tenue dans ce pays ; cette visite a duré du 3 juillet au 1er septembre, et ses dépenses se sont élevées à $602.

L'inspecteur en chef actuel, dont la nomination date du 1er février 1902, fut envoyé en Angleterre dans le mois de mars 1901, en qualité d'officier vétérinaire de la quarantaine, et il y est demeuré jusque dans le mois de novembre de la même année. Ses fonctions consistaient à faire l'inspection et l'épreuve, à l'aide de la tuberculine, du bétail acheté pour être exporté au Canada.

3. $485.19.

M. CHS. A. L. FISHER.

M. MONK :

1. Quels sont les appointements de Charles A. L. Fisher, employé dans le département de l'Agriculture, en qualité d'inspecteur de travaux publics ?
2. Quels travaux publics ont été inspectés par lui depuis le 30 juin dernier ?
3. A-t-il fait un rapport écrit de cette inspection ?
4. Quel est le chiffre de ses frais de voyage depuis le 30 juin 1902 ?
5. A-t-il subi un examen conformément aux prescriptions de l'Acte du service civil.
6. Est-il un médecin dûment qualifié ?
7. Par qui a-t-il été recommandé au ministre de l'Agriculture ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 1. $1,500 par année.

2. Travaux de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Selkirk-ouest, Manitoba, dans la direction du nord. Mackenzie et Mann (chemin de fer Canadian Northern), à l'ouest de Carman, Manitoba. Mackenzie et Mann (chemin de fer Canadian Northern), depuis Grandview, Manitoba. Mackenzie et Mann (chemin de fer Canadian Northern), au nord de Beaver, Manitoba. Chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Yorkton, Territoire du Nord-Ouest, dans la direction du nord-ouest. Chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Forest, Manitoba, dans la direction de l'ouest. Chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Waskada, Manitoba, à l'ouest. Chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Wellwood, Manitoba, à l'ouest. Chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Snowflake, Manitoba, dans la direction du sud-ouest. Chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Kirkella, Manitoba, dans la direction du nord-ouest. Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Lardo à Gerrard, Colombie Anglaise. Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Field à Ottertail, Colombie Anglaise. Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, de Cascade à Carson, Colombie Anglaise. Mines de Payne, tramway et autres travaux de construction à Sandon, Colombie Anglaise. Chemin de fer et Compagnie de houille d'Alberta, depuis Lethbridge, Territoires du Nort-Ouest. Crow's Nest Coal Works, Fernie, Colombie Anglaise. Chemin de fer du sud de Crow's Nest, travaux jusqu'à la ligne internatinale, Colombie Anglaise. Consolidated Lake superior, travaux au Saut Ste-Marie, Ontario. Travaux au canal Welland, près Colborne, Ontario. Chemin de fer de la Baie-James, depuis Parry-Sound, Ontario. Travaux aux brise-lames, Depot-Harbour, Ontario. Travaux à la St. Anthony Lumber Company, Whitney, Ontario. Travaux au canal du rapide des Galops à Cardinal, Ontario. Même canal à l'ouest de Cardinal, Ontario. Travaux du havre de Montréal, Québec. Travaux du pont à Québec. Travaux à la Compagnie intercoloniale de charbon, à Westville, Nouvelle-Ecosse. Travaux de la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse, New-Glasgow, Nouvelle-Ecosse. Travaux du chemin de fer de Cumberland et de la Compagnie de charbon, à Springhill Mines, Nouvelle-Ecosse. Travaux de la Dominion Coal à Glace Bay, Nouvelle-Ecosse. Travaux de la Compagnie Sydney et Louisbourg, à Glace Bay, Nouvelle-Ecosse. Travaux de la Compagnie Dominion Iron and Steel, à Sydney, Nouvelle-Ecosse. Travaux du chemin de fer du Cap-Breton, depuis Port-Hawkesbury, Cap-Breton. Travaux de la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness, depuis Pointe-Tupper, Cap-Breton. Travaux du chemin de fer Halifax et Sud-ouest, depuis New-Germany, Nouvelle-Ecosse. Travaux du pont de Hillsborough, près de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard. Travaux du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, depuis Charlottetown jusqu'à Murray-Harbour, Ile du Prince-Edouard.

3. Oui ; il est publié dans le rapport annuel du ministre pour l'année 1902, pages 54 et 59 inclusivement, jusqu'au 31 octobre 1902.

4. Quatre cent cinquante dollars et cinquante-deux centins.

5. Non ; cet examen n'est pas nécessaire.

6. Non ; la loi ne l'exige pas.

7. Ce n'est pas l'habitude de répondre à des questions de cette nature.

RECENSEMENT DE 1901—COUT JUSQU'A JDATE.

M. MONK demande :

1. Quel est le total des dépenses jusqu'à ce jour pour le recensement de 1901 ?
2. Quel montant a été dépensé pendant le mois de mars 1903 pour le recensement de 1901 ?
3. Quand le travail nécessaire pour faire le recensement de 1901 et pour compléter les rapports, sera-t-il terminé ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. La somme totale dépensée pour le recensement de 1891 jusqu'au 7 avril 1903 est de $1,121,573.01.

2. Le total dépensé pendant le mois de mars est de $8,585.31.

3. Les recenseurs ont complété leurs travaux pendant l'année 1901, et la compilation sera probablement terminée avant la fin de l'année courante.

IMMIGRANTS POUR L'ONTARIO.

M. ROBINSON (Elgin) demande :

Le gouvernement a-t-il tenté d'induire une partie des immigrants venant en Canada à s'établir dans l'Ontario ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : Dans sa propagande en faveur de l'immigration au Canada, le gouvernement laisse les immigrants libres de choisir les endroits où ils veulent s'établir.

FERMES EXPERIMENTALES — PRODUCTION DU BEURRE.

M. MONK demande :

1. Quelle quantité totale de beurre a été fabriquée par les fermes expérimentales de l'Etat pendant l'année expirée le 30 juin 1902 ?
2. Quelle quantité de ce produit a été exportée ?
3. Quel est l'agent préposé à la vente de ce beurre ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. La quantité fabriquée à la ferme expérimentale centrale a été de 3,646 livres. On ne fait pas de beurre aux fermes succursales.

2. Il n'en a pas été exporté. Le beurre fabriqué à la ferme centrale a été vendu à Ottawa.

3. Il n'y a jamais eu d'agent préposé à la vente de ce beurre.

DEPENSES DES CANAUX.

M. DAVIS demande :

Quel est le total des sommes dépenses dans l'Ontario depuis la confédération pour les canaux et leurs réparations ?
2. Quel est le total dépensé dans la province de Québec pour le même objet pendant la même période ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : La somme totale dépensée pour canaux dans la province d'Ontario, y compris les réparations, a été, depuis la confédération jusqu'au 1er avril 1903, de $50,298,183.93, et le total des sommes dépensées pour les canaux dans la province de Québec jusqu'au 17 avril 1903, est de $34,753,175.63.

BUREAU DE POSTE DE NAPANEE.

M. SPROULE demande au nom de M. Taylor :

1. Une partie du bureau de poste de Napanee, Ontario, est-elle occupée par un ou plusieurs locataires ?
2. Dans l'affirmative, quel loyer est payé par le locataire ou l'occupant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Oui, par M. Gilbert Bogart, l'ex-directeur de la poste.

2. On ne perçoit pas de loyer. M. Bogart qui a été pendant trente-huit ans maître de poste à Napanee, a toujours occupé deux chambres dans l'édifice du bureau de poste, et depuis sa démission, il y a un an, il dit avoir continué à occuper ces deux chambres avec la permission du percepteur des douanes.

TRANSPORT DES MALLES A PARKHILL.

M. SHERRITT demande :

1. Qui a actuellement l'entreprise pour le transport des malles de Sa Majesté entre le bureau de poste de Parkhill et la gare du chemin de fer ?
2. Quel montant l'entrepreneur reçoit-il par année pour ce service ?
3. Un nouvel arrangement a-t-il été fait récemment pour l'exécution future de ce service?
4. Dans l'affirmative, à qui l'entreprise a-t-elle été donnée, et pour quelle somme ?
5. Ce transport a-t-il été donné par adjudication publique ? Et, dans la négative, pourquoi? Qui a recommandé le changement et pourquoi cet ouvrage a-t-il été enlevé à l'entrepreneur qui fait actuellement ce service ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) :

1. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc—douze voyages par semaine et M. George Simpson, douze voyages par semaine.

2. Le paiement à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est fait à même la subvention annuelle pour ce service et pour d'autres. M. Simpson reçoit 13¾ centins par voyage, aller et retour, soit $85.13 par année.

3. L'arrangement avec M. George Simpson expire le 30 juin prochain. Il n'a pas été renouvelé. Un arrangement pour quatre années à partir du 1er juillet 1903, aux mêmes prix et conditions que celles de M. Simpson a été fait avec M. Sanford Tudor. La loi n'exige pas que l'on demande de soumissions pour des dépenses de $85.13 par année. On n'a pas en conséquence fait d'annonces. A l'expiration de l'arrangement avec M. Simpson, le gouvernement fédéral

sera parfaitement libre de s'assurer les services d'une autre personne pour faire ce transport, et M. Simpson n'a aucun droit supérieur à celui des autres aspirants parmi lesquels le ministère doit faire son choix. Le ministère ayant confiance que M. Tudor donnerait pleine et entière satisfaction a fait des arrangements avec lui. Ce n'est pas l'habitude de dire quels motifs ont inspiré le ministère dans des cas de ce genre.

ASHCROFT — BARKERVILLE — TRANSPORT DES MALLES.

M. BENNETT demande :

1. Existe-t-il un contrat pour le transport des malles entre Ashcroft et Barkerville, C.A., et sur les lignes d'embranchement ?
2. Quand le contrat a-t-il été conclu, pour quelle période et pour quel prix ?
3. Le contrat a-t-il été renouvelé sans qu'il ait été demandé de nouvelles soumissions en la manière ordinaire par voie d'annonces dans les journaux ou par des affiches ?
4. Si des soumissions ont été demandées, dans quels journaux les avis ont-ils été publiés, ou de quelle manière les concurrents en ont-ils eu connaissance ?
6. Le ministre des Postes se propose-t-il de demander à l'avenir des soumissions, et quand? Ou a-t-il l'intention de permettre aux entrepreneurs actuels de transporter les malles sans faire appel à la concurrence ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) :

1. Oui.
2. 1er octobre 1899 pour une période de quatre années. Prix $23,250.
3. Non.
4. On n'a pas demandé de soumissions.
5. Le contrat est encore en vigueur, au taux de $23,150 par année.
6. La question est à l'étude.

PRIX DE LA FICELLE A LIER.

M. McCREARY demande :

Les prix de la ficelle à lier fabriquée au pénitencier ont-ils été fixés ? Dans l'affirmative, quel est le prix de chaque espèce de ficelle ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable H. G. Carroll) :

1. Oui.
2. Manille pure 650 pieds, 11½ centins la livre ; manille pure, 600 pieds, 10¾ centins la livre ; Kingston Special, 50 pieds, 9½ centins la livre. Par lots d'une tonne pour les cultivateurs, ¼ de centin de moins par livre.

GREVES A LA COLOMBIE.

M. PUTTEE demande :

1. Une commission a-t-elle été nommée pour s'enquérir des troubles ouvriers dans la Colombie Anglaise ?
2. Quels sont les noms des commissaires ?
3. Quelles sont les instructions données aux commissaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) :

1. Oui.
2. L'honorable Gordon Hunter, juge en chef de la Colombie Anglaise, et le Révérend Elliot S. Rowe.
3. Leurs instructions sont de faire une enquête sur la nature et les causes des conflits ouvriers, grèves ou lockouts dans la Colombie Anglaise. Pour ces fins les commissaires ont tous les pouvoirs qui sont conférés aux commissaires par le chapitre 114 des Statuts Refondus, et ils peuvent tenir des séances à différents endroits de la province.

VOIES ET MOYENS—BUDGET.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion du ministre des Finances, demandant :

Que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté, et la motion de M. Borden (Halifax) en amendement.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : M. l'Orateur, je puis féliciter l'honorable chef de l'opposition d'avoir fait, vendredi dernier, la critique la plus anodine possible de l'exposé budgétaire le plus intéressant qu'il m'ait jamais été donné d'entendre. Je ne veux pas dire que sous certains rapports l'honorable député ait oublié d'être suffisamment agressif, mais quant à la question du budget en elle-même, je ne saurais que le complimenter d'avoir accouché d'un discours qui n'était pas le moindrement de nature à froisser les susceptibilités de mon honorable ami le ministre des Finances. Le chef de l'opposition s'est trouvé, je le sais, dans un assez grand embarras. Il y a six ans aujourd'hui même, la députation s'en souvient encore, le bouillant prédécesseur de l'honorable député faisait trembler les murs de cet édifice, tant il s'élevait avec véhémence contre la ruine complète dans laquelle le ministre des Finances allait plonger l'industrie canadienne. Sir Charles Tupper prédisait l'anéantissement de l'industrie, et c'est précisément ce qui explique la difficulté de la situation où s'est trouvé son si digne successeur. Ayant encore présentes à la mémoire les paroles de ce prophète de malheur, il a dû voir combien les prédictions faites en 1897 concordaient peu avec l'état actuel des affaires, et conclure de là que moins il appuierait sur les calamités qu'on avait alors prédites comme devant résulter de notre politique, le mieux ce serait pour son parti et pour lui-même.

Je m'aperçois que l'honorable député a hérité ou développé en lui ce goût des découpures, auquel son prédécesseur nous avait si bien habitués. Il m'a fait beaucoup d'honneur en étudiant de si près mes discours et mes écrits. J'aime à croire que, pour son bien, il en fait une lecture assidue. J'ai, toutefois, certaine crainte que la bonne semence ne tombe sur un terrain rocailleux

et n'y soit étouffée par les ronces de la protection. En tous cas, j'espère, comme disait Cromwell, que malgré sa méchanceté il verra luire le jour de grâce.

Mais vu qu'il aime à s'arrêter à ce qu'il y a de curieux dans les ouvrages du passé, je lui conseillerai de lire et de lire avec soin les discours prononcés dans cette Chambre, par son honorable prédécesseur de 1873 à 1878 et après cette dernière date. Il verra tout d'abord que, de 1873 à 1878, sir Charles Tupper a toujours proclamé dans cette Chambre, et cela de la façon la plus énergique, que le principal devoir d'un gouvernement est de faire naître et de maintenir la prospérité. Il verra ensuite que depuis 1878, sir Charles Tupper a toujours attribué au gouvernement dont il faisait partie et s'est toujours attribué à lui-même le mérite de la prospérité qu'il prétendait voir régner dans le pays. S'il était présent, il expliquerait sans doute à la Chambre, avec autant d'énergie et de chaleur, d'une voix aussi forte et peut-être avec autant de suite et de logique que, dans l'ordre éternel des choses, la prospérité d'un pays n'est attribuable à un gouvernement que lorsqu'il est conservateur.

Je l'ai dit, mon honorable ami le chef de l'opposition s'est trouvé embarrassé. On lui a présenté le plus fort excédent dont le pays ait jamais été gratifié, et il n'a pu signaler une seule taxe comme injuste et oppressive. Il n'a pas été capable de suggérer une réduction de droits sur un seul article nécessaire à la vie. C'est le contraire qu'il a fait. Il a insinué que, dans une couple de circonstances, l'honorable ministre des Finances s'était prononcé contre quelques-unes des taxes qu'on laisse encore subsister, mais il a pris le plus grand soin de dire qu'il n'était pas lui-même opposé à ces taxes et ne désirait pas le moins du monde prêcher la réduction ou la suppression d'une seule d'entre elles. Bien qu'il ait eu à s'occuper du budget de dépenses le plus fort qui se soit encore vu au Canada, il a eu tout particulièrement soin de déclarer que tout ce qu'il trouvait à y redire c'était que, sous certains rapports qu'il a eu la bonté de préciser, nous n'avions pas suffisamment dépensé.

Le seul blâme que mon honorable ami ait cru devoir nous adresser quant au chiffre très élevé des dépenses, chiffre correspondant à un excédent également très élevé et au commerce le plus considérable dont le pays ait jamais pu se vanter, c'est que, dans son opinion, le peuple ne paie pas assez cher ce qu'il achète. D'après lui, il faudrait rendre le peuple moins libre d'acheter et lui faire payer les marchandises plus cher qu'il ne les paie sous l'empire du tarif actuel.

Nous pouvons facilement comprendre que l'honorable député, en discutant un tarif tel que celui qui a été présenté à la Chambre par l'honorable ministre des Finances se trouve déplorablement gêné par ses propres déclarations préalables et par celles de son parti. Il peut s'efforcer de déguiser les sentiments qu'il éprouve, mais je crains qu'il n'ait pas été bien agréable pour lui de constater que mon honorable voisin de siège ait pu passer en revue tous les indices de prospérité que mon honorable ami et son parti avaient coutume de signaler autrefois comme dénotant la prospérité d'un pays, ainsi qu'un grand nombre d'autres indices plus importants qu'ils n'ont jamais pu signaler, mais qui ont caractérisé l'administration des affaires du Canada sous un gouvernement libéral. M. l'Orateur, il n'est peut-être pas étonnant que, dans ces circonstances, l'honorable député se soit adressé à moi. Il n'est pas étonnant qu'il m'ait dit presque en propres termes : Vu ma position exceptionnelle, je ne puis réellement pas entreprendre de critiquer le budget du ministre des Finances, mais vous pourriez le faire. Et il a eu la complaisance d'insinuer que je pourrais le faire convenablement. Je suis très obligé à mon honorable ami de sa bonne opinion à mon égard. J'ai presque envie de faire la moitié du chemin pour me rendre au désir de mon honorable ami et voici ce que je vais faire pour lui faire plaisir : Je vais définir, pour son édification, les conditions dans lesquelles je pourrais pour me servir de ses propres termes, chanter l'un de mes anciens refrains et me livrer à quelques-unes de ces critiques que j'étais enclin à diriger il y a quelques années contre les ministres alors que j'étais dans l'opposition. Par exemple, si nous avions aujourd'hui un système d'impôt excessivement injuste et oppressif, en vertu duquel nous mettrions virtuellement deux dollars dans les goussets de certains particuliers pour chaque dollar qui irait dans le trésor public, je serais peut-être disposé à me livrer à des critiques sévères. Si je constatais aujourd'hui une stagnation complète du commerce qui durerait depuis un quart de siècle, si le commerce en était encore à son point de départ de 1873, je pourrais admettre qu'il y aurait matière à critique. Si je voyais notre population augmenter aussi lentement qu'elle augmentait durant la période du régime conservateur, alors que, si l'on eut dit la vérité, on aurait démontré que durant dix ans d'administration conservatrice, la croissance totale du Canada avait été moindre que ce qu'elle a été, à mon avis, durant n'importe quelle année d'administration libérale, je pourrais avoir eu occasion de touver à redire. Si nous étions en face de trois ou quatre années de déficits successifs, je serais disposé à critiquer et à critiquer très sévèrement le budget. Mon honorable ami reconnaît-il le tableau ? Reconnaît-il l'état de choses qui a prévalu de 1891 à 1896 ? Apprécie-t-il le contraste entre cette période et la période subséquente de 1896 à 1903 ? Se rend-il compte de la condition à laquelle dix-sept ans de maladministration ininterrompue de la part d'un gouvernement

conservateur avaient réduit le peuple du Canada, et de la condition à laquelle sept années d'administration libérale l'ont élevé ? M. l'Orateur, je vais débarrasser mon honorable ami d'une ou deux fausses impressions. Dans les comptes publics, si mon honorable ami veut consulter les archives, il trouvera les déficits suivants : En 1894, il y a eu un déficit de $1,210,000 ; en 1895, $4,156,000 ; en 1896, $530,000. Qu'il examine maintenant les antécédents de l'administration libérale. Il constatera en 1900 un surplus de $8,054,000; en 1901, $5,648,000; en 1902, $7,290,000 ; et en 1903, nous aurons un surplus de $13,000,000.

Et s'il veut jeter un regard rétrospectif vers l'an de grâce 1873, il constatera que le volume total du commerce du Canada s'élevait alors à environ $217,000,000 ; et vingt-trois ans plus tard, en 1896, il s'élevait à $230,000,000. Durant ces vingt-trois ans, il avait augmenté à raison d'environ un demi-million par année. Qu'il consulte le rapport du commerce et de la navigation, et il constatera que de 1896 à 1902 l'augmentation brute du volume du commerce du Canada a été de $184,000,000, et je crois qu'avant la clôture du présent exercice financier cette augmentation atteindra probablement près de $230,000,000. Je ne désire pas en cette occasion en dire trop long sur la question de la population que j'ai traitée il y a environ un an. Mais je dirai qu'il y a tout lieu de croire que depuis notre arrivée au pouvoir l'exode a été enrayé, le courant de l'immigration s'est déversé dans le pays, et selon toute probabilité, depuis 1897 jusqu'à la présente année, la moyenne de l'augmentation de la population du Canada a été de 125,000 à 200,000 par année et atteindra probablement 250,000 durant l'année courante.

M. l'Orateur, celui qui a préparé le canevas que l'honorable député nous a paraphrasé il y a un jour ou deux a dû avoir à l'esprit une antique maxime de droit dont mon honorable ami, qui est bon avocat, a dû se prévaloir souvent au cours de son expérience comme membre du barreau. On me dit que c'est une maxime bien connue parmi mes amis les avocats, que celle en vertu de laquelle, si l'on est chargé d'une mauvaise cause, on injurie l'avocat de la partie adverse. Et mon honorable ami, s'il n'a attaqué ni condamné le budget, n'a guère hésité à attaquer l'avocat de la partie adverse. Il y a une déclaration faite par l'honorable député que j'ai approuvée de tout cœur. Il a donné à entendre que le tarif, après tout ce qu'on a dit et ce qu'on a fait, n'est qu'un simple facteur lorsqu'il s'agit de déterminer la prospérité d'un pays. Cela est vrai. Il est très possible qu'un pays puisse, dans certaines conditions, prospérer en dépit d'un mauvais tarif. Il est très possible qu'il puisse se produire des circonstances dans lesquelles un pays ne prospère pas en dépit d'un bon tarif. Un bon tarif peut amoindrir la misère et un mauvais tarif peut l'exagérer. Mais je ne dis pas, et je n'ai jamais dit, que le tarif soit l'unique facteur qui puisse déterminer la prospérité d'un pays. Un peu plus tard, je me propose de passer en revue le détail de quelques-unes de nos dépenses, et je serai alors heureux de donner à mon honorable ami les raisons qui me portent à croire que nous ne dépensons pas prodigalement ni follement les forts surplus que nous avons été assez heureux pour avoir, ni les fortes recettes que nous touchons. Je désire aussi, un peu plus tard, parler un peu de notre attitude envers l'Allemagne et de l'effet de notre tarif de préférence ainsi que du programme général qui devrait être adopté maintenant. Pour le moment, cependant, je préfère m'occuper du discours de mon honorable ami et appeler l'attention, un peu en détail, sur quelques-unes des remarques qu'il a faites. Je crois que mon honorable ami s'est montré plutôt enclin—à son insu peut-être—à déprécier les progrès faits par le Canada. J'ai examiné avec un certain soin le tableau qu'il a préparé indiquant les chiffres relatifs d'augmentation de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et d'autres pays, ainsi que du Canada. Ce document qui a été préparé assez habilement, a été préparé dans un but quelconque soit par l'honorable député lui-même, soit par le particulier qui, comme je l'ai dit, a rédigé son canevas.

Je défie qui que ce soit de lire le tableau de l'honorable député, dans lequel il démontre qu'un grand nombre d'autres pays que le Canada ont fait de grands progrès depuis quelques années, sans s'apercevoir que celui qui l'a compilé avait l'intention, lorsque ce document serait mis entre les mains des fidèles par tout le pays, comme il ne manquera pas de l'être, de dissimuler autant que possible les progrès que le Canada a faits comparativement aux autres nations. Si les honorables députés veulent consulter ce tableau, ils y verront que les Etats-Unis accusent une augmentation de $700,000,000. La Grande-Bretagne, de $800,000,000, les colonies australiennes, de $145,000,000, la France—bien que je croie qu'il y a là une erreur—$680,000,000, et il admet que le Canada a augmenté de $184,000,000. Pour le lecteur ordinaire, qui ne sait pas au juste ce que ces chiffres représentent, la seule conclusion à tirer—et la seule, je crois, que l'on a voulu en faire tirer—c'est qu'après tout, nous n'avons pas lieu de tant nous vanter à propos des progrès du Canada, vu que d'autres pays ont augmenté aussi rapidement que nous. J'avais un peu prévu que quelque chose de ce genre arriverait. Que les honorables députés veuillent me faire l'honneur de consulter la page xviii du dernier rapport du ministre du Commerce :

Pays.	1895.	1901.	Augmentation, 1901 au-dessus de 1895.	Percentage de l'augmentation.
	$	$	$	pour 100
Canada	200,204,242	392,499,953	192,295,711	96·05
Japon	133,084,033	251,605,612	118,521,579	89·06
Australie, Commonwealth d'	276,385,168	448,314,198	171,929,030	62·21
Etat-Unis	1,525,362,564	2,258,802,809	733,440,245	48·08
Pays-Bas	1,050,913,000	1,511,204,358	460,291,358	43·80
Italie	429,424,191	596,938,670	167,514,479	39·01
Allemagne	1,770,379,422	2,344,939,000	574,559,578	32·45
Belgique	591,708,471	781,500,118	189,791,647	32·08
République Argentine	207,633,260	271,817,196	64,183,936	30·91
Royaume-Uni	3,128,380,466	3,903,127,860	774,747,394	24·77
France	1,369,084,100	1,617,745,000	248,661,200	18·16
Espagne	281,020,130	291,284,871	10,264,741	3·65
Colonie du Cap	146,281,249	150,114,017	2,832,768	2·62

Ils y verront que, durant les six années depuis 1896 jusqu'au 30 juin 1902, le commerce du Canada a augmenté de $200,000,000 à $392,000,000, soit une augmentation de 96 pour cent. Après nous vient le Japon, qui a augmenté de $135,000,000 à $251,000,000 soit une augmentation de $118,000,000 ou 89 pour cent. Puis vient l'Etat de l'Australie, dont le commerce de $276,000,000 a été augmenté à $448,000,000, soit une augmentation de $171,000,000 ou au taux de 62 pour cent. Les Etats-Unis ont augmenté de $1,525,000,000 à $2,258,000,000, c'est-à-dire $733,000,000 ou 48 pour cent. Les Pays-Bas ont augmenté en chiffres ronds de $1,000,000,000 à $1,500,000,000 en tout $460,000,000 ou 43 pour cent. L'Italie a augmenté de $420,000,000 à $596,000,000, une augmentation de $167,000,000 ou de 39 pour cent. L'Allemagne a augmenté de $1,770,000,000 à $2,344,000,000, une augmentation de 32 pour cent. La Belgique a aussi augmenté au taux de 32 pour cent. La République Argentine a augmenté au taux de 31 pour cent. Vient ensuite le Royaume-Uni qui a augmenté de $3,128,000,000 à $3,903,000,000, une augmentation de $774,000,000—soit, pour le Royaume-Uni, une augmentation de 24 pour cent. La France, d'après mes calculs, a augmenté de $1,369,000,000 à $1,617,000,000 soit une augmentation de $248,000,000 ou 18 pour cent. Or, ce sur quoi je veux attirer l'attention, c'est sur le fait que le tableau présenté par le chef de l'opposition, bien que ses faits soient assez exacts, a été arrangé de façon à ce que le lecteur ordinaire,à moins qu'il ne soit très au courant des détails de ces supputations, en arrive à la conclusion qu'après tout, les progrès faits en Canada ne signifient pas grand'chose. Dans mon tableau, le Canada occupe le rang qui lui convient, à la tête de la colonne. La proportion des augmentations est indiquée et cette proportion est de 96 pour cent pour le Canada, contre 48 pour cent pour les Etats-Unis; 96 pour cent pour le Canada contre 24 pour cent pour le Royaume-Uni. Et, M. l'Orateur, cela n'est pas tout à fait dépourvu de signification, car les honorables députés verront, s'ils consultent mon rapport et s'ils consultent le discours de l'honorable député, que le Canada est le premier sur ma liste et le dernier sur sa liste. Maintenant, mon honorable ami dit que nous devrions avoir bien soin des manufacturiers du Canada, vu que nous produisons de $750,000,000 à $800,000,000 valant de produits manufacturés. Je voudrais savoir, par curiosité, ce que mon honorable ami entend par produits manufacturés et ce qu'il comprend dans ces grands totaux.

M. BORDEN (Halifax): Une question de ce genre nous a été soumise il y a environ un an ou un an et demi, alors que l'on a considéré comme article manufacturé tout ce qui est produit au moyen de la force motrice. Et je crois avoir dit dans mes remarques que cette expression comprenaient tous les produits ainsi fabriqués.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, je constate qu'il définit l'expression " produits manufacturés " comme signifiant les articles produits au moyen de la force motrice. Or, je voudrais savoir ce qu'il veut nous donner à entendre. Veut-il nous donner à entendre que les $750,000,000 ou $800,000,000 valant de produits dont il parle sont des produits ordinairement désignés comme étant des produits manufacturés? Car, je soupçonne fortement que dans la liste dont il a parlé figurent une foule de choses qui ne sont pas ordinairement comprises sous le terme générique de " produits manufacturés." Je trouve par exemple dans la liste qu'il a dû consulter, à mon avis, que les scieries figurent au montant de $52,000,000, dans les $750,000,000 ou $800,000,000 de produits manufacturés. Je crois que les moulins à farine y figurent pour $42,000,000. Je constate que le sucre, dont la matière première a une valeur de $15,000,000, figure pour $17,000,000 de produits manufacturés. Je crois que mon honorable ami constatera qu'il peut être induit en une erreur grossière s'il prend ces relevés bruts qui sont ordi-

nairement fournis au sujet du montant brut des articles manufacturés et s'il les applique à la discussion d'un programme que nous pourrions suivre. Je crois que la vérité à ce sujet c'est que ces relevés sont pris en grande partie dans le recensement de 1891, et ce recensement contient certainement une foule d'articles qui ne sont guère connus comme articles manufacturés dans l'acception ordinaire du terme. Si ma mémoire m'est fidèle, cete liste comprend neuf ou dix millions de fromage; il y a aussi neuf ou dix millions de travaux de forge; la liste comprend un grand nombre de millions d'articles de modistes et de couturières et une grande variété d'autres choses qui sont sans aucun doute des produits utiles, mais qui ne peuvent raisonnablement être classés dans la catégorie des articles manufacturés.

Puis, l'honorable député institue une comparaison entre les recettes provenant des impôts sous l'ancien régime et sous le régime actuel. Ici, M. l'Orateur, mon opinion diffère du tout au tout de celle de l'honorable député. Je dis à mon honorable ami que les déclarations qu'il a faites sont de nature à induire en erreur, parce qu'il n'a tenu aucun compte d'un fait d'importance majeure. Il n'a pas fait la moindre attention à la différence entre l'impôt réel prélevé aux dépens du peuple par un tarif de revenu, même lorsque ce tarif est élevé. La différence est celle-ci, qu'en substance la majeure partie des taxes va dans le trésor en vertu du tarif actuel, tandis que sous le régime qui a précédé le nôtre, une proportion énorme des impôts que le peuple canadien était obligé de payé n'allait pas dans le trésor public mais servait à augmenter les profits de simples particuliers. Avec notre tarif, les gens ont au moins la satisfaction de savoir que ce qu'on leur fait payer augmente le trésor et peut être employé dans l'intérêt de tout le monde. L'honorable député ne semble pas du tout pouvoir comprendre—bien que je m'imagine que certains de ses amis, les manufacturiers le comprennent—que, quoi qu'on en ait dit, notre tarif est un tarif de revenu et leur tarif est un tarif protectionniste.

Le tarif que le nôtre a remplacé était un tarif de protection, et la meilleure preuve en est que sous notre régime les exportations et les importations on augmenté énormément, sourtout les importations. Il est de l'essence même d'un tarif protectionniste, comme il l'a démontré dans d'autres parties de son discours, d'exclure les marchandises et de diminuer le revenu ; il est de l'essence même d'un tarif de revenu de recevoir des marchandises et de voir à ce que les impôts qui peuvent être prélevés sur ces marchandises aillent au trésor et soient employés dans l'intérêt de tout le monde. Un peu plus loin, j'ai remarqué que l'honorable député a fait certaines déclarations à l'effet que le ministre des Finances aurait, en certains cas, désapprouvé plusieurs des droits qui existent dans le tarif actuel. Mais l'honorable député ne propose pas de les réduire ; il ne propose pas de les abolir ; il ne propose pas d'enlever un seul des impôts existants. De fait, il nous dit qu'il ne s'en plaint pas ; il ne propose pas de les réduire ; il considère que sous ce rapport le tarif n'a nul besoin d'être amendé.

Puis il s'étend assez longuement sur ce qu'il nomme le pourcentage des dépenses. Or, j'ai démontré que si ma prétention est juste, si, comme je l'ai dit, les impôts que nous prélevons diffèrent des impôts prélevés par les prédécesseurs de l'honorable député en ce sens que nos impôts vont au trésor et que leurs impôts étaient partagés entre le trésor et de simples particuliers, alors il n'y a pas la moindre base pour établir une comparaison entre les impôts prélevés en vertu des deux systèmes. Mais, M. l'Orateur, je nie formellement l'exactitude des calculs de l'honorable député, en tant qu'ils sont basés sur la population. Il y a environ un an, j'ai eu l'honneur de soumettre à cette Chambre une variété de relevés qui tous tendaient à démontrer, à mon avis, que le recensement de 1891 était un leurre impudent. Les honorables députés se rappelleront avoir vu cette table encombrée de preuves établissant d'une façon concluante, je le répète, que les fraudes les plus grossières et les plus palpables avaient été commises dans le recensement de 1891. Je n'ai aucun doute, d'après l'examen que j'en ai fait alors et que j'en ai fait depuis, que le recensement de 1891 a exagéré la population d'alors de plusieurs centaines de mille. Il est absolument impossible de constater le chiffre exact de cette exagération. Je n'ai aucun doute que durant les quatre ou cinq années de la dépression très sérieuse qui ont suivi 1891, l'augmentation de la population du Canada ait été très lente, si même il y a eu une augmentation quelconque. Si cela est vrai—et je recommande aux honorables députés qui doutent de ces faits d'examiner de nouveau la preuve—alors je prétends que les déclarations faites par l'honorable député en ce qui concerne la dépense *per capita* sont tout à fait dénuées de fondement. Je crois que les faits réels sont ceux-ci : En 1895 ou 1896, la population réelle du Canada avait à peine atteint les chiffres nominaux du recensement de 1891 ; depuis lors, grâce à la cessation de l'exode, grâce aux énormes progrès du Nord-Ouest, grâce au courant de l'immigration qui a afflué vers le Canada sous notre régime, la population du Canada a augmenté de 125,000 à 150,000 ou peut-être 200,000 unités par année ; et depuis six ou sept ans la population du Canada s'est accrue de 800,000, peut-être 900,000 individus. M. l'Orateur, si l'honorable député veut faire un calcul, je lui recommanderais de reviser sa déclaration sur cette base, et s'il le fait, il n'aura que bien peu de raison de se flatter du résultat d'une comparaison *per capita* entre les dépenses de 1896-97 et celles de 1903.

Je remarque encore que l'honorable député en critiquant nos dépenses a grand soin de déclarer qu'il ne s'oppose pas à une dépense libérale ; de fait, il désire plutôt que l'on fasse une forte dépense supplémentaire. Eh bien, M. l'Orateur, il peut avoir raison à certains égards. Je n'ai pas, pour le moment, l'intention d'examiner la question à ce point de vue.

Je constate que mon honorable ami, lorsqu'il en vient à discuter le volume de nos exportations aux Etats-Unis et de nos importations dans la république voisine, insiste sur le fait que nos exportations dépassent de beaucoup nos importations. Je constate, dis-je, que mon honorable ami oublie un détail fort intéressant, en vérité. Il ne tient aucunement compte du numéraire et des lingots, de l'or, sous quelque forme que ce soit, que nous exportons aux Etats-Unis. J'aimerais connaître l'opinion de l'honorable chef de l'opposition sur ce point. Les rapports du commerce et de la navigation indiquent que nous avons exporté, en chiffres ronds, pour $70,000,000 de marchandises aux Etats-Unis, et nous avons importé de ce pays pour environ $114,000,000 d'articles divers. Il soustrait arbitrairement $24,000,000, et par ce moyen, il réduit de $70,000,000 à $47,000,000 le chiffre de nos exportations. L'honorable chef de l'opposition croit-il que le Canada est devenu plus pauvre pour avoir cédé quelques tonnes de poudre d'or, en retour des $24,000,000 qui représentent les bénéfices appréciables que le pays a retirés d'autre part ? J'aimerais entendre mon honorable ami nous énoncer son avis sur ce point.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : En faisant ce calcul, j'ai suivi l'exemple d'un grand financier qui siège du côté de la droite, je veux parler de l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton).

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crains bien que mon honorable ami n'ait pas compris les théories énoncées par l'honorable député de Norfolk-nord. A tout événement, ce dernier peut défendre l'attitude qu'il a prise. Mais je voudrais savoir si le chef de l'opposition va relever le défi que je lui porte. A mon sens, un membre de cette Chambre qui pose au critique, lorsqu'il s'agit de finances, devrait pouvoir répondre à cette question : Pensez-vous que le Canada s'est appauvri tant soit peu en abandonnant quelques tonnes de poussière d'or, pour obtenir en échange des avantages réels représentant une valeur de plusieurs millions de dollars ? Je voudrais connaître l'opinion personnelle du chef de l'opposition sur ce sujet.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami de Norfolk-nord doit prendre part à ce débat, et il pourra répondre plus à point à cette question de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'en ai aucun doute. Cependant, l'honorable député, avec cette prudence et cette subtilité qui sont la caractéristique d'un avocat, ne veut pas se risquer à énoncer une opinion sur ce point. Toutefois, c'est un détail essentiel de cette question. Quant à moi, un pays ne s'appauvrit pas parce qu'il échange une certaine quantité de poudre d'or contre des avantages plus nombreux en tout genre. Voilà l'opinion que j'exprime sans réserve aucune, sans crainte comme sans partialité, sans même redouter les foudres de mon honorable ami de Norfolk-nord.

L'honorable chef de l'opposition a insisté sur le fait—parfaitement vrai, du reste—que notre commerce avec les Etats-Unis a considérablement augmenté, par suite du développement sensible de nos industries, et de la grande demande de matières premières que nos manufacturiers ont dû chercher aux Etats-Unis. Mais mon honorable ami doit se rappeler, ainsi que tous les membres de cette Chambre, que lorsqu'il est question de notre commerce avec la république américaine, lorsque nous comparons le volume d'affaires que nous faisons avec les Etats-Unis, au commerce que nous entretenons avec la mère patrie, il s'agit d'une question de géographie autant que d'une question de tarif presque. Il est évident, le fait n'a pas besoin d'être démontré que, n'étaient nos tarifs réciproques si barbares, cette situation géographique nous porterait naturellement à entretenir des relations commerciales plus étroites avec les Etats-Unis, à l'avantage des deux pays. A l'heure qu'il est, tout le monde sait qu'il est infiniment plus facile à nos manufacturiers et à nos marchands de communiquer avec les industriels et les négociants des Etats-Unis, qu'avec les maisons d'affaires de l'autre côté de l'Atlantique. Il ne faut que vingt-quatre heures pour qu'une lettre partie des vieilles provinces du Canada, atteigne sa destination, et même dans les centres les plus populeux de la république voisine ; dans une heure, on peut communiquer par télégraphe ou par téléphone, entre ces points éloignés. De plus, l'industrie, les conditions de la vie chez le peuple américain, particulièrement chez la population des Etats du Nord, sont tellement semblables aux nôtres, qu'il est très facile pour les Américains de comprendre les besoins de notre marché. D'un autre côté, il n'est pas aussi aisé au peuple de la mère patrie de communiquer avec nous, de nous fournir ce dont nous avons besoin. Il n'est donc pas étonnant que notre commerce avec les Etats-Unis augmente considérablement, si nous le comparons à celui que nous faisons avec la Grande-Bretagne.

Mon honorable ami a parlé ensuite du tarif différentiel. Il a voulu démontrer les résultats de cette politique en ce qui concerne les marchandises anglaises. Il prétend que les droits sur les articles imposables qui nous viennent de la Grande-Bretagne, sont d'environ 24 pour 100, tandis qu'ils sont

de 25 pour 100 sur les marchandises imposables que nous achetons des Etats-Unis. Il tire de ce fait la conclusion, assez naturelle, peut-être, que cette préférence que nous accordons à l'Angleterre se résume à peu de chose, que notre tarif est réellement et substantiellement presque aussi favorable à la république américaine qu'à la mère patrie. C'est une question qui mérite d'être étudiée. Je me suis imposé la tâche de rechercher les effets réels de notre tarif de préférence envers la Grande-Bretagne. J'avoue, d'abord, que l'honorable chef de la gauche a pleinement raison à un certain point de vue. Il a pris les rapports du commerce et de la navigation, il a consulté la colonne des articles imposables, et il a conclu de tout cela que la moyenne des droits, d'après le tarif différentiel, est de 24 pour 100. Mais s'il avait étudié la question plus à fond, il aurait constaté que cette préférence ne peut s'apliquer qu'à une faible partie de nos importations d'Angleterre. Les vins, les spiritueux et, si si je ne me trompe, les tabacs, ne tombent pas sous ce tarif. Voilà ce que le chef de l'opposition aurait pu constater, s'il avait étudié sérieusement cette question. Pour cela, il lui aurait fallu retrancher la valeur des marchandises et les droits dont elles étaient chargées. Il devait tenir compte aussi du montant d'environ $5,000,000 qui représente le volume de nos exportations d'Angleterre. S'il avait fait ce calcul, il aurait découvert que nos importations d'Angleterre—je parle des marchandises imposables sujettes au tarif de préférence—s'élevaient à $28,730,000 en chiffres ronds, et que les droits sur ces articles représentaient $5,395,000.

C'est un autre fait que je veux signaler, non seulement à mon honorable ami, non seulement à la Chambre, mais au peuple anglais, fait que le chef de l'opposition aurait pu constater, s'il avait mieux étudié ce sujet : sous le tarif différentiel, nous n'avons prélevé que 18 8-10 par 100 au lieu de 24 pour 100 de droits sur ces $28,730,000. Puisque je parle de cette question, autant vaut dire immédiatement que, lors de la dernière conférence coloniale, cet homme si habile qu'on appelle M. Chamberlain, ne connaissant ce sujet que d'après des renseignements très incomplets, à mon avis, s'est plutôt occupé à ne pas faire valoir les effets du tarif différentiel. Je considère que cela est malheureux pour notre pays. Je veux, maintenant, appeler l'attention de la Chambre sur ce fait : mon honorable ami a appuyé son argumentation sur les rapports du commerce et de la navigation. Il établit une comparaison relativement à notre commerce avec l'Angleterre ; il se base sur une moyenne d'années, et il s'écrie : Après tout ce qu'on a dit et fait, notre commerce d'importations de la Grande-Bretagne n'a pas beaucoup augmenté, puisque, durant les cinq années de l'administration libérale, la moyenne de ce commerce n'a pas sensiblement augmenté. Quels sont les faits ? Si mon honorable ami voulait étudier plus à fond les rapports du commerce et de la navigation, il constaterait qu'en 1890, les marchandises imposables—et c'est la seule manière de faire une comparaison—que nous avons exportées d'Angleterre, représentaient la somme de $33,000,000. En 1897, sous le tarif établi par nos prédécesseurs, ce commerce ne s'élevait qu'à $20,000,000. Mais depuis 1897, ces mêmes exportations se sont élevées à $35,000,000. En présence de ces faits, M. l'Orateur, je me crois fondé à dire que l'homme, qu'il soit Anglais ou Canadien, qui affirme que cette préférence n'a pas eu pour effet d'augmenter notre commerce d'importation de la Grande-Bretagne, ne sait pas grand chose du sujet dont il parle. Je prétends que les résultats de notre politique fiscale ont été, sous ce rapport, très marqués et bien importants ; qu'il ne faut pas s'arrêter à la surface des choses, mais qu'en examinant attentivement les faits, on constate qu'il y a deux résultats dignes d'occuper l'attention de cette Chambre et celle des consommateurs anglais. On verra d'abord que notre commerce d'importation d'Angleterre—je parle des marchandises imposables—bien que moins considérable que celui que nous faisons avec les Etats-Unis, se trouve plus avantageux que ce dernier. C'est une question qu'il m'a été donné d'étudier à fond, lorsque la commission mixte s'est réunie à Washington, et j'affirme, sans crainte d'être démenti par ceux qui connaissent les détails de cette question, que les marchands anglais retirent de ces $35,000,000 de marchandises que nous achetons de la Grande-Bretagne, un bénéfice beaucoup plus considérable que celui que les manufacturiers américains réalisent sur les $60,000,000 de marchandises imposables qu'ils expédient au Canada. Il y a plus, et le fait doit nécessairement se produire : notre commerce avec l'Angleterre est chose naturelle ; ces relations ne nous sont pas imposées. D'autre part, notre commerce avec les Etats-Unis, dans les circonstances particulières qui existent aujourd'hui, est passablement factice ; il nous est imposé, pour ainsi dire, et il est évident que, quels que soient les effets que notre politique fiscale ait pu avoir, sous certains rapports, sur nos exportations des Etats-Unis, en thèse générale, notre tarif a certainement eu pour résultat de diminuer les profits que les fabricants américains retiraient de leur commerce avec les consommateurs canadiens.

Mais, M. l'Orateur, il y a autre chose à considérer. En consultant les rapports du commerce des différents pays, je constate un fait dont, à mon avis, devraient tenir compte nos amis de la Grande-Bretagne. A l'heure qu'il est, nous importons pour $50,000,000 de marchandises de la mère patrie. Les Etats-Unis dont la population est de 75,000,000 d'âmes ont importé d'Angleterre, en 1899 et en 1900, pour $90,000,000 ou $100,000,000 de

marchandises, pour chaque année. Je crois que ce commerce a augmenté au cours des deux dernères années, à cause, surtout, des fluctuations qui se sont produites dans le marché américain, à la suite des grèves des ouvriers travaillant aux aciéries et dans les houillères de la république voisine. Mais un fait reste acquis et mérite considération : en moyenne, une famille, au Canada, consomme, par année, pour environ $50 de marchandises anglaises, tandis qu'une famille aux Etats-Unis, dans le même temps, n'en consomme que pour $6. Autrement dit, le Canada consomme sept fois plus de marchandises anglaises que ne le font les Etats-Unis.

Le chef de l'opposition a reproché à l'honorable ministre des Finances et au gouvernement dont ce dernier fait partie, de n'avoir obtenu aucun résultat appréciable dans toutes les négociations concernant notre commerce avec l'étranger. Il a prétendu que nos efforts pour renouer nos relations commerciales avec les Etats-Unis, n'avaient abouti à rien ; que nous avions cherché, en France et en Allemagne, un marché pour nos produits, et que nous n'avions essuyé que des rebuffades. Eh bien ! M. l'Orateur, je vais dire à l'honorable député ce que le gouvernement et le pays ont fait depuis ces dernières années. Nous avons démontré à la population de la république voisine—et cela d'une façon évidente—que nous pouvions vivre sans elle, que nous pouvions augmenter notre commerce plus rapidement qu'elle ne pouvait le faire elle-même, que nous pouvions, avec succès, lui faire concurrence sur les marchés de l'univers, si elle ne voulait pas nous permettre d'expédier nos produits sur ses propres marchés. Que la Chambre me permette de lui dire que la connaissance et surtout l'expérience de ce fait seront des raisons puissantes qui obligeront les Etats-Unis à nous faire des concessions.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DU COMMERCE : Montrons aux Américains ce que nous pouvons faire sans eux ; prouvons-leur que nous sommes des concurrents dont il faut tenir compte ; prouvons-leur que le commerce du Canada augmente, que notre population s'accroît aussi rapidement que la leur, et nous constaterons qu'ils seront mieux disposés à commercer avec nous, à de meilleures conditions que celles qu'ils ont voulu nous imposer dans le passé.

Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) nous a demandé ce que nous ferions si les cultivateurs canadiens abandonnaient leurs fermes pour s'en aller aux Etats-Unis, afin d'y trouver de l'emploi dans les manufactures. Il a laissé entendre, je crois, que jamais cette éventualité ne s'est présentée sous l'administration de nos prédécesseurs.

Eh bien ! M. l'Orateur, je crois me rappeler ce temps béni où florissait la politique nationale, alors que chaque train de chemin de fer qui partait du Canada était bondé de gens qui allaient chercher de l'ouvrage aux Etats-Unis. Les rapports du recensement démontrent qu'au cours des dix-sept ou dix-huit années de l'administration conservatrice, la population du Canada, sans tenir compte des 886,000 immigrants qu'on prétend avoir attirés dans ce pays, a diminué non pas de dix ou de cent par mille, mais par millions—je parle des fils des citoyens de ce pays.

Il y a deux autres sujets que le chef de l'opposition a discutés et sur lesquels je désire exprimer mon opinion. Mon honorable ami a été assez bon de nous dire que la politique de son parti était de protéger la classe agricole. Voilà qui est louable, bien désirable et très important, en vérité, et je concours pleinement dans cette idée, mais j'aimerais à savoir comment l'honorable député pourra atteindre cette fin. L'an dernier, le Canada a produit 100,000,000 de boisseaux de blé, et il est probable que cette année cette récolte sera de 200,000,000 de boisseaux, peut-être même 300,000,000 de boisseaux. Nous consommons au Canada de 20,000,000 à 30,000,000 de boisseaux de blé par année. Mon honorable ami veut-il me dire comment il veut, au moyen de la protection, ajouter un sou à la valeur du blé récolté au Canada ? J'aimerais connaître sa réponse et savoir comment il pourra protéger les producteurs de blé, alors que la récolte est de 200,000,000 de boisseaux et que nous n'en dépensons que 20,000,000. Je n'ai pas de préjugé, et j'accepterai favorablement toutes les idées qu'on pourra établir à ma satisfaction.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi imposez-vous un droit de 12½ pour 100 sur chaque boiseau de blé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député peut s'adresser à ses amis pour obtenir cette explication ; ces derniers, du reste, ne se plaignent pas de cet impôt. Mais je puis faire connaître immédiatement à l'honorable député, s'il le désire, ce que je pense de cette question. A mons sens, ce droit ne représente rien pour nos cultivateurs. J'aimerais savoir comment mon honorable ami veut protéger les producteurs de blé du Canada. Nous vendons pour environ $20,000,000 de fromage au marché anglais surtout. Je suppose que nous en consommons pour environ $2,000,000. L'honorable chef de l'opposition voudra-t-il me dire quelle protection il pourra nous offrir là-dessus ? Ce montant représente, ou à peu près, le volume de nos exportations de lard fumé et de jambon. Comment mon honorable ami peut-il protéger ce commerce ? La vérité telle qu'elle est, c'est qu'il ne peut protéger aucunement le cultivateur canadien, et qu'il se rend bien compte de son impuissance. Impossible pour lui de trouver un moyen quelconque de favoriser, par son système de protection, le producteur de blé du Canada. Par contre, il lui est possible, et il est prêt

à en saisir l'occasion, de diminuer énormément la valeur commerciale du blé que nos cultivateurs récoltent. J'avoue immédiatement qu'il peut faire cela, car dans cet ordre d'idées, le champ est ouvert à ses théories erronées.

M. l'Orateur, voici une déclaration bien hasardée—je cite des expressions mêmes doit s'est servi l'honorable député :

Dans quelle position sommes-nous vis-à-vis des Etats-Unis ? Nous leur achetons environ $72,000,000 d'articles ouvrés et nous leur en vendons $6,000,000. Nous leur achetons $28,000,000 de produits agricoles et d'animaux et nous leur vendons moins de $3,000,000 des mêmes articles.

Je ne sais qui a entrepris de faire l'éducation politique de mon honorable ami, mais celui-là ne l'a pas muni d'arguments de grande valeur. La déclaration qu'il a faite, n'est pas sage, mais, je ne dis pas que mon honorable ami a voulu nous tromper. Il est vrai, et je concède le fait, que le montant nominal des marchandises de ce genre que nous avons exportés des Etats-Unis en 1902, s'élève à environ $28,000,000. Mais en quoi consistaient ces articles? Je ne citerai à la Chambre qu'un item, le plus considérable, peut-être. En 1902, nous avons importé des Etats-Unis pour environ $8,663,000 de blé et nous avons exporté pour environ $7,443,000 de cette céréale, pour le plus grand préjudice des cultivateurs canadiens. De plus, nous avons importé de la république voisine, de la même manière, une foule de marchandises imposables, représentant un montant toal de $14,752,000. Outre ce dernier montant, nous avons exporté, en Angleterre, des marchandises pour $7,812,000 ce qui laisse $6,940,000 d'articles imposables qui, jusqu'à un certain point, ont fait concurrence aux produits de nos fermes.

Je veux m'attarder à discuter les détails de cette question de nos importations. Je veux démontrer combien ces importations représentant une valeur de $23,000,000 et dont a parlé mon honorable ami, ont nui terriblement aux cultivateurs de ce pays. Après les denrées alimentaires, viennent les fruits comme articles d'importation de première importance ; nous en avons acheté pour environ $1,947,000. Les oranges tiennent la tête de ce commerce d'importation, pour le plus grand désavantage de nos cultivateurs. Viennent ensuite les raisins, les amendas, les pruneaux, dont nous avons importé pour une valeur de près de $750,000, au détriment des cultivateurs du Canada, qui ont, si je ne me trompe, commencé dernièrement à se livrer sur une grande échelle à l'industrie de la préparation du raisin, des pruneaux et des amandes. Quant aux articles admis en franchise et qui font concurrence aux produits de nos fermes, ils sont de nature à nous causer de l'appréhension par la quantité qui entre dans le pays. Nous avons importé pour environ $14,000,000 de marchandises sujettes à l'impôt et nous en avons expédié la plus grande partie en Europe. De plus, nous avons importé pour environ $12,000,000 d'articles admis en franchise. Le principal des ces articles c'est le blé-d'Inde, pour la fabrication des balais, et j'avoue candidement ignorer si cet article peut faire concurrence aux produits similaires de nos fermes, et je suis prêt à accepter toute démonstration au contraire. Un autre item très important, c'est notre commerce de bananes; nous avons importé pour $714,800 de ce fruit; nos importations d'ananas se chiffrent dans les $90,000, au grand désavantage, sans doute, des cultivateurs du Canada. Ce qu'il faut bien remarquer, c'est que ces fruits ne sont pas des produits des Etats-Unis.

Nous les importons des ports de New-York et de Boston, parce que c'est la route la plus courte pour les marchés de l'ouest du Canada. Nous avons importé pour $669,000 de chanvre brut, pour $2,480,000 de blé-d'Inde et nous en avons exporté en Europe pour $1,200,000, outre les $1,200,000 que représente la valeur des bestiaux que nous avons engraissés avec ce maïs et que nous avons exportés en Europe. L'honorable chef de l'opposition veut-il dire que les cultivateurs du Canada se trouvent à perdre quelque chose par l'importation du blé-d'inde dans les conditions que je viens d'énumérer ? Nos cultivateurs se trouvent-ils plus maltraités que ne le sont nos amis les manufacturiers auxquels nous accordons remise des droits sur tout ce qu'ils exportent et pour lequel ils ont payé l'impôt ?

Nous avons importé pour $1,714,000 de graine de lin. Je ne crois pas que cela nuise sérieusement à nos cultivateurs ; il en serait peut-être autrement du tabac que nous importons et qui représente une valeur de $1,900,000. L'item suivant se rapporte aux fourrures et aux peaux brutes. Les cultivateurs qui sont dans cette Chambre croient-ils que le $1,000,000 de ces produits que nous avons importés aient nui à leurs intérêts ? Nous avons importé, surtout, des républiques de l'Amérique du Sud, mais par voie des Etats-Unis, pour environ $2,174,000 de cuirs et de peaux et nous en avons exporté pour environ le même montant. Nos importations de soie brute s'élèvent à $330,000, au grand préjudice des cultivateurs du Canada, et celles de la laine brute à $221,000 ; mais nous avons exporté pour à peu près le même montant de ces produits. Le résultat réel est celui-ci : des $28,000,000 représentant, d'après mon honorable ami, nos exportations de produits agricoles et de bestiaux qui font concurrence aux produits similaires du Canada, nous avons exporté au moins la moitié, ce qui a eu pour effet de donner du trafic à nos navires océaniques et à nos chemins de fer. La balance se compose surtout d'articles comme les bananes, les soies brutes, etc., que j'ai mentionnées et qui ne peuvent nuire à nos cultivateurs.

Pour me résumer, je constate que sur les $28,000,000 qui représentent les produits agricoles et les bestiaux, environ $5,500,000,

d'après un calcul raisonnable, sont le montant représentant la concurrence que les produits agricoles du Canada font aux produits similaires américains.

L'honorable député déclare lui-même que nous vendons pour environ $8,000,000 de ces mêmes articles aux Etats-Unis. Le fait est que sur cette frontière de 4,000 milles on trouvera toujours nombre d'endroits où se feront des échanges mutuels. N'étaient nos tarifs, nous pourrions échanger ces produits à notre avantage mutuel et sur une plus grande échelle. Je ne puis comprendre, après avoir étudié cette question dans tous ses détails, que les cultivateurs du Canada se trouvent dans cette position malencontreuse que veut leur assigner, bien à tort, je crois, mon honorable ami. Mais il a répété cette déclaration, et évidemment ses amis et lui-même ont l'intention de s'en servir sur les tréteaux publics pour essayer de prouver l'injustice criante que le tarif actuel causerait aux cultivateurs de ce pays. Je suis convaincu, pourtant, que si l'on examinait sérieusement cette question, on constaterait qu'il y a un échange raisonnable et juste de ces différents produits. Nous ne vendons pas à nos voisins autant de marchandises que nous voudrions, et il serait à l'avantage réciproque des deux pays d'échanger leurs produits dans une proportion plus considérable. Il est manifestement contraire aux faits de dire que nous achetons pour $28,000,000 des Américains et que nous ne vendons à ces derniers que pour $8,000,000. La plus grande partie de ces importations est expédiée en Europe, et celles qui concernent davantage notre pays, se composent d'articles dont l'importation ne peut nuire à nos cultivateurs, ou que le pays ne peut produire, tels que les peaux, les bananes et les autres fruits de l'Amérique du Sud.

Je ne crois pas devoir en dire plus long au sujet du discours de mon honorable ami. Je crains que le temps ne me manque pour faire ce que j'aurais désiré, c'est-à-dire, analyser minutieusement nos dépenses. Mais je soumettrai à la Chambre certains faits de nature à prouver amplement, je crois, que nous n'avons pas été après tout si extravagants ni si négligents dans l'administration des affaires publiques. Voyons, par exemple, le rapport soumis à cette Chambre, par M. Foster, en 1896, alors qu'il était ministre des Finances. Il avait alors estimé les dépenses du service public pour 1897 à quelque chose comme $38,300,000. Mon honorable ami (M. Fielding) nous a présenté l'autre jour un état estimatif de $50,750,000. La différence ne laisse pas que d'être considérable, car elle représente environ 12 millions. Si les honorables gentlemen de la gauche pouvaient prouver que nous avons follement et inutilement grevé le budget de l'Etat de ces 12 milllions, alors nous mériterions une vive réprimande. Mais quand nous en arrivons à analyser ces dépenses, que voyons-nous ? En premier lieu, nous constatons que, sur cette augmentation de 12 millions, au moins 6 millions ont directement passé d'un gousset dans un autre. Ces 6 millions se composent de divers détails tels que l'augmentation du fonds d'amortissement; de nouvelles dépenses pour chemins de fer et canaux, qui nous reviennent sous forme de recettes ; et des dépenses supplémenaires pour le territoire du Yukon, dépenses dont M. Foster n'avait pas à s'occuper, et pour lesquelles nous avons reçu à venir à ce jour pleine compensation sous forme d'accroissement de revenu provenant de ce même territoire. Cela étant, les dépenses, dont nous avons à rendre compte, se trouvent réduites à quelque chose comme 6 millions. Mais à quelle cause doit-on attribuer cette augmentation de 6 millions ? La cause en est due, en grande partie, à la nécessité qui s'est imposée pour nous d'améliorer et de développer notre service des phares et notre service côtier, et tous ceux qui savent à quoi s'en tenir sur les conditions du commerce, au Canada, reconnaissent que ce sont là des dépenses au sujet desquelles il ne faut pas lésiner. Même mes honorables amis de la gauche nous ont déjà sollicité d'augmenter encore ces dépenses. Il y a là des sommes considérables.

Nous en arrivons ensuite à l'augmentation de nos dépenses pour l'immigration, et je crois pouvoir ici prédire que pour chaque penny que nous avons déboursé, le pays devra recevoir, et cela prochainement, un dollar en retour. Puis il y a les dépenses pour l'agriculture en général. Ici encore le pays a reçu et continue à recevoir des rentrées considérables sous forme d'augmentation dans l'exportation de nos produits agricoles. Il y a aussi une forte augmentation Pour l'administration des Territoires du Nord-Ouest, par suite de l'affluence considérable de nouveaux colons dans cette partie du pays. Dira-t-on que c'est là une dépense inutile? Et il en est ainsi sur toute la ligne. Je n'appuierai pas plus longtemps là-dessus, d'abord parce que je n'ai pas beaucoup de temps à ma disposition, et ensuite parce que l'honorable gentleman lui-même ne nous a pas accusés de nous être livrés à des dépenses extravagantes et inutiles. Au contraire, il reconnaît qu'il est utile de dépenser largement et libéralement, et même il déclare qu'il serait prêt, sous plusieurs rapports, à dépenser plus que nous ne le faisons.

Mais laissez-moi attirer votre attention sur ces trois choses. Tout d'abord, en comparant les dépenses de 1896-7 avec les dépenses en 1903, il est bon de ne pas oublier que la population du pays s'est accrue considérablement. Cette augmentation a été, selon moi, de 800,000 à 900,000 âmes. Dans tous les cas, en ne nous en tenant—ce que je ne suis pas prêt à admettre—qu'aux chiffres du recensement de 1901, cette augmentation est certainement de 500,000 ou 600,000. Par conséquent, de plus fortes dépenses sont justifiables et nécessaires. En

second lieu, il faut se rappeler que les revenus de la population du Canada ont certainement doublé depuis sept ans, et qu'une dépense reconnue aujourd'hui justifiable avec un commerce de 400 millions de dollars, aurait pu sembler déraisonnable et extravagante lorsque le mouvement commercial n'était pas supérieur à $200 millions, avec un revenu proportionné. En troisième lieu, il nous faut considérer que coïncidant avec la prospérité extraordinaire du Canada, il s'est produit par tout le pays une forte augmentation dans les salaires et le coût des matériaux, d'où il s'ensuit que les travaux exécutés aujourd'hui par le ministre des Travaux publics et par d'autres membres du gouvernement entraînent nécessairement de bien plus fortes dépenses. L'augmentation seule des salaires a amené de bien plus fortes dépenses qu'en 1896. Par conséquent, si l'on considère ces trois choses, on s'apercevra qu'il ne serait guère juste d'accuser le gouvernement de dépenses énormes et injustifiables. La population a augmenté, et le volume du commerce s'est accru; notre revenu a augmenté, les salaires ont augmenté, et il y a aussi eu une forte augmentation dans le coût des matériaux. En voilà assez, je crois, pour justifier cette augmentation de 6 millions.

Mon honorable ami désire savoir ce que je pense des surplus. Je n'ai pas d'objection à accéder à son désir. Un surplus peut-être appliqué à trois excellents usages. Tout d'abord, on peut l'appliquer à la réduction des taxes. En second lieu, on peut l'appliquer au paiement de la dette publique, et en troisième lieu on peut l'appliquer à de grands travaux d'utilité publique. Tout cela est excellent. La question de savoir comment employer un surplus doit être résolue, en ayant égard aux circonstances du moment et en prenant en considération lequel de ces trois moyens il convient le mieux d'adopter. Tout cela dépend de multiples circonstances. Il peut s'agir d'un vieux pays ou d'un pays neuf. Cela peut aussi dépendre de la situation où se trouve le peuple, soit qu'il jouisse de prospérité ou qu'il soit dans la gêne. Enfin, cela dépend aussi beaucoup des chances de développement rapide du pays. Je n'hésite pas à dire, pour ce qui est du Canada, et en ayant en vue les conditions où se trouve actuellement le Canada, que le meilleur moyen d'utiliser nos surplus c'est d'ouvrir nos territoires à la colonisation, de construire des voies de communication, d'abaisser les taux de transport et de tirer ainsi tout le parti possible de nos avantages. S'il s'agissait de savoir ce qui convient le mieux au Canada de ces deux choses: que le gouvernement s'entremette activement pour augmenter la population et la production, ou qu'il paie la dette publique et diminue les taxes, il y aurait là matière à examen. Mais, dans le cas actuel, je crois que la Chambre et le pays appuieront le gouvernement quand celui-ci vient de tirer parti des grandes ressources que nous possédons. M. l'Orateur, il y a pour les nations comme pour les individus un point d'apogée, et comme une occasion suprême qu'il faut saisir quand elle se présente. Le Canada touche en ce moment à ce point culminant, et nous agirons sagement en profitant des circonstances.

Je désirerais dire quelques mots au sujet de la récente conférence de Londres et des demandes qui ont été faites au Canada. J'ai déjà parlé de la question de la préférence, et j'ai été jusqu'à exprimer mes regrets que les ministres anglais qui ont pris part à cette conférence n'aient pas été mieux avisés au sujet des avantages que le commerce britannique retirerait de la préférence. Je suis heureux d'avoir été assuré par mon honorable ami que les faits ont été pleinement exposés comme il fallait avant que la conférence eût terminé ses séances.

Je suis aussi heureux d'apprendre, par de récents articles de journaux d'Angleterre, qu'on commence là-bas à s'apercevoir que la préférence pourrait offrir une grande valeur à la fois réelle et substantielle. Il y a encore une autre question, se rattachant incidemment à l'administration des affaires et des finances de ce pays, dont j'aimerais à dire quelques mots. On a demandé au Canada de donner sa coopération à la défense de l'empire. Cette demande nous a été présentée de diverses manières. On nous a demandé combien nous serions disposés à fournir pour la marine, et on nous demandera combien nous sommes disposés à donner pour le maintien de l'armée nécessaire à la défense de l'empire. Nous avons ici deux voies ouvertes devant nous, et il peut être opportun d'en dire quelques mots afin de savoir laquelle de ces deux voies il conviendrait le mieux de suivre, non seulement dans les intérêts du Canada mais dans les intérêts de tout l'empire. Un grand nombre de nos conseilleurs paraissent être d'avis que le meilleur moyen, pour le Canada, d'aider l'empire, serait de mettre une forte somme d'argent à sa disposition, et de maintenir ici une armée permanente plus ou moins considérable. Eh bien ! il nous est possible, sans doute, de maintenir une petite armée permanente—pas trop considérable, toutefois. Cela est possible. La dépense en serait élevée. Nous en retirerions bien peu d'avantages, et l'empire en retirerait encore moins. Nous n'aiderions que bien peu l'empire britannique en mettant à sa disposition un, deux, trois ou quatre bataillons d'une petite armée permanente. Mais il y a, selon moi, un bien meilleur moyen d'y arriver, et ce moyen conviendrait bien mieux à nos populations, serait bien plus dans l'intérêt de la Grande-Bretagne et aiderait bien plus efficacement l'empire si le besoin s'en faisait sentir. Ce moyen consiste à nous approprier les enseignements mis en évidence par la dernière guerre boer ; c'est-à-dire faire en sorte que ce soit partie de l'éducation de chaque adulte, au Canada, d'apprendre les premiers

éléments d'exercice militaire, d'apprendre comment se servir du fusil et de devenir un tireur d'expérience et entraîné. Je crois que, pour une somme insignifiante, représentant à peine la moitié de ce qu'il en coûterait pour le maintien de la plus petite armée permanente qu'on se proposerait d'avoir, nous aurions ainsi, en quelques années, un corps de cinq cent mille tireurs qui pourraient rendre, à 1,000 mètres et plus, la partie chaude à l'ennemi. Et je dis que si vous adoptez cette sorte d'entraînement, vous pouvez former un noyau militaire permettant d'aider substantiellement l'empire aux jours de péril. C'est en ce sens que je voudrais voir évoluer l'énergie du peuple canadien et du département de la Milice. On a l'habitude de s'écrier, parmi les Anglo-Saxons, chaque fois qu'il se présente un jour de congé : " Il fait beau. Sortons donc et allons tuer quelque chose." Cette exclamation peut sembler barbare, mais elle n'en est pas moins caractéristique. Il n'y a pas un jeune homme ayant un peu de sang dans les veines, d'un bout à l'autre du Canada, qui n'aimerait à devenir, pourvu qu'on lui en fournisse l'occasion et qu'il ait la force nécessaire, qui même ne ferait de grands sacrifices pour devenir un excellent tireur. Je conseillerais de tirer parti de ces dispositions naturelles, et d'entraîner nos jeunes gens de telle sorte qu'on pourrait au besoin mettre en campagne une forte armée qui, si j'en juge par ce qui s'est passé en Afrique, rendrait d'immenses services à l'empire, ou encore à notre propre pays si, ce qu'à Dieu ne plaise, nous ne trouvions un jour dans l'obligation de défendre nos familles et nos foyers contre un ennemi envahisseur. Voilà un moyen qui, dans mon opinion, sans faire le moindrement violence aux conditions dans lesquelles nous sommes, sans apporter le moindre dérangement à nos occupations, nous mettrait à même d'aider substantiellement la mère patrie. Et je suis heureux de dire que le ministre de la Milice (l'honorable sir F. Borden) commence déjà à s'entremettre en ce sens. Si cela se réalisait, d'autres avantages, qui ne seraient pas non plus à dédaigner, en seraient probablement la conséquence. Toute personne, au courant de l'entraînement nécessaire pour devenir un bon tireur sait que cela est impossible si l'on n'a pas des habitudes de sobriété et de tempérance. De plus, cet entraînement contribuera beaucoup à inspirer à notre peuple confiance en ses propres forces et à nous faire respecter des autres nations.

Maintenant, M. l'Orateur, quelle est la politique de l'opposition et quelle est la politique du gouvernement ? Mon honorable ami (M. Borden) nous a dit, dans son discours et dans sa motion, que sa politique c'est l'impôt, encore l'impôt, et toujours l'impôt. J'ai fait remarquer qu'il nous est possible de protéger une partie de notre population, mais qu'il nous est impossible de protéger tout le monde. On peut avantager de la sorte quelques personnes, mais on ne peut pas avantager toute une population. Je doute beaucoup que la politique qu'il défend, et que quelques-uns de nos manufacturiers nous demandent d'adopter—non pas, ainsi que l'a déclaré l'honorable gentleman, parce qu'il se présente dans le moment de sérieuses difficultés, mais parce qu'ils redoutent de se voir exposés prochainement à la concurrence des Etats-Unis —je doute beaucoup, dis-je, que cette politique aurait réellement pour conséquence les résultats qu'ils espèrent. Autant que je puis prédire par les signes des temps, il n'y a aucun doute qu'il n'y ait en ce moment quelque danger de surproduction et de développement, tant au Canada qu'aux Etats-Unis. Il y a le danger de l'encombrement du marché. Et le meilleur conseil que je puisse donner à la Chambre et au pays c'est que, dans les circonstances, il serait bon que les intéressés, industriels et autres, se rendissent compte de la situation, et qu'ils missent à profit ces années d'abondance, afin d'être mieux en mesure de traverser les années de disette qui viendront nécessairement un jour ou l'autre. Je leur conseillerais donc de ne pas trop agrandir leurs opérations, de ne pas trop produire ; de payer leurs dettes, s'ils en ont contractées ; de faire en sorte qu'ils aient des munitions de réserve ; de se concerter (je suis loin de m'opposer à cela) avec les autres manufacturiers et avec les chefs de la finance et nos principaux banquiers. Ils disent avec beaucoup de raison que notre marché est limité et qu'il y a danger d'encombrement. Mais la manière d'éviter l'encombrement, ce n'est pas en allant aveuglément de l'avant et sans précautions, en développant sans cesse leur pouvoir productif. C'est, au contraire, en prenant toutes ses dispositions pour le jour qu'ils redoutent de voir arriver où ils auront à lutter contre le marché à sacrifice des Etats-Unis.

M. l'Orateur, la politique du gouvernement a été annoncée par mon collègue, et elle se résume en ceci : Traiter chacun avec équité et ne nous laisser mener par personne ; insister auprès de ceux qui viennent nous voir pour leur demander de nous exposer clairement et sans ambages ce qu'ils désirent, et pourquoi ils le désirent. Mon honorable ami ne mérite que des éloges pour avoir dit aux manufacturiers qui venaient le voir qu'il refusait de se concerter avec eux dans les coins, et pour s'être exprimé comme suit : " Dites ce que vous voulez, messieurs, et nous allons prendre la chose en considération. Mais parlez ouvertement, afin que le public sache ce que vous voulez et pourquoi vous le voulez, et afin que toutes les classes dont les intérêts peuvent être affectées par votre demande puissent avoir chance d'être entendues par nous ".

M. l'Orateur, nous désirons, partout où ce sera possible, ouvrir nos nouveaux territoires à la colonisation. Nous désirons, partout où ce sera possible, prêter la main à tous les efforts en construisant des che-

mins de fer et autres voies de communication, afin d'exploiter ces nouveaux territoires. Nous désirons abaisser à leur extrême limite les taux de transport. Surtout nous désirons, dans toute la mesure de notre pouvoir, le développement des industries agricoles et de toutes les autres industries. Nous désirons encourager une immigration bien choisie ; et j'espère et j'ai foi—et sous ce rapport je crois que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a aussi la chose à cœur—que l'immigration qui afflue en ce moment au Canada sera aussi satisfaisante sous le rapport de la qualité qu'elle est considérable sous le rapport de la quantité. J'ai plus d'une fois déclaré devant cette Chambre, et je ne vois aucune raison de ne pas le faire aujourd'hui, que les immigrants venant de nos anciennes provinces de l'Est, et les immigrants des Etats-Unis, soit qu'ils possèdent des capitaux ou non, sont d'une bien plus grande valeur pour nous, homme pour homme, que ceux qui nous arrivent de l'autre côté de l'océan. Surtout, je désire qu'on arrête l'exode de notre propre population ; je désire que ceux qui, autrefois, s'en allaient aux Etats-Unis restent au pays, et qu'ils emploient leur énergie, leur habileté et leurs ressources à développer les immenses territoires qui se déroulent à l'infini dans notre Nord-Ouest.

Pour le reste, M. l'Orateur, je dis à mes honorables amis de la droite, et je dis à mes honorables amis de la gauche : Poursuivez votre chemin comme nous l'avons fait : estimez-vous satisfaits d'agir comme nous l'avons fait ; et on peut prédire sans exagération que dans dix ans l'homme qui occupera alors la position de ministre des Finances, pourra se présenter devant cette Chambre pour annoncer qu'au lieu d'un commerce de 400 millions de dollars nous avons un commerce de 1400 millions, et qu'au lieu d'un revenu de 600 millions il y a une recette de 1600 millions. Et je ne serais aussi aucunement surpris d'apprendre qu'au lieu d'un surplus de 13 millions le ministre des Finances de l'avenir, s'il marche sur nos traces et procède comme nous l'avons fait, aura un surplus réel de 30 millions. Il n'y a là rien d'impossible, et la chose est déjà arrivée maintes et maintes fois dans la république avoisinante. Ne sommes-nous pas, nous Canadiens, aussi énergiques et aussi en mesure de tirer parti de notre territoire que les Américains l'ont été dans le passé ?

Je vous le demande, M. l'Orateur, et je le demande à cette Chambre, je demande aussi au peuple du Canada : Quelle politique préférez-vous ? En 1878, M. l'Orateur, la soi-disant politique nationale fut inaugurée par ces honorables gentlemen, avec toutes les chances possibles en leur faveur. Cette politique coïncidait avec un retour de prospérité, qu'elle n'avait aucunement contribué à ramener. Ces messieurs avaient leurs coudées franches. Ils avaient d'habiles chefs à leur tête, servis par une puissante majorité; ils pouvaient puiser sans compter dans une caisse regorgeant d'espèces métalliques; l'appui d'un Sénat servile leur était acquis, et ils avaient affaire à des collèges électoraux dont ils avaient, dans une large mesure, remanié à leur guise la carte politique. Je vous ai dit la situation à laquelle ce régime avait abouti en 1896 ; une gestion financière signalée par quatre années de déficit : vingt-cinq années de stagnation commerciale ; la dépopulation du pays, le déshonneur national. Comparez ces dix-sept années avec les sept années de notre administration, notre excédent de $13,000,000, avec leurs quatre années de déficit; ce million d'âmes que nous avons ajouté à la population du pays, au cours de ces sept années avec les misérables résultats qui ont signalé leurs dix-sept années d'administration. Non, jamais depuis la création du monde, il n'avait été donné à un peuple intelligent leçon de choses comparables à celle qui ressort de l'étude de la statistique financière du pays et de nos relevés du commerce et de la navigation, relativement aux deux régimes, libéral et conservateur. Continuons donc à marcher dans cette voie, et pour ma part, j'envisage l'avenir sans crainte.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

L'honorable M. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : M. l'Orateur, je dois à la courtoisie du député de Bothwell (M. Clancy) le privilège d'adresser la parole à la Chambre, ce soir. Son chef l'avait chargé de répondre au discours prononcé cet après-midi par le ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright). Je lui ai demandé s'il serait assez bon de me céder sa place, étant donné que j'ai quelques engagements qui m'obligent de m'absenter de la Chambre, les derniers jours de la semaine, et il a bien voulu acquiescer à ma prière. Le gouvernement a décidé de ne pas apporter de modifications au tarif. Le ministre des Finances (M. Fielding) et le ministre du Commerce nous ont fait connaître les motifs qui ont inspiré cette décision. Sans doute, le gouvernement est convaincu de la légitimité de l'attitude qu'il a adoptée. On ne saurait incriminer ses motifs. Le ministre des Finances, avec l'adresse et l'habileté dont il est coutumier, s'est efforcé de convaincre la Chambre que, de fait, c'est la seule ligne de conduite que le gouvernement pût adopter. Il nous a dit que le pays était prospère, et c'est la première raison qu'il a alléguée pour justifier l'attitude prise par le gouvernement, en refusant de faire un remaniement général du tarif. Il nous a, en outre, informés que le cabinet a demandé au gouvernement anglais de nous accorder la préférence com-

merciale. Les autorités britanniques n'ont pas encore répondu à cette demande. Le gouvernement tient à obtenir une réponse, avant d'effectuer le remaniement général du tarif, ainsi que nous l'a dit le ministre des Finances. La troisième raison qu'on a allégué, c'est qu'il a été entamé des négociations entre le gouvernement canadien et celui des Etats-Unis en vue d'effectuer, si la chose est possible, une convention commerciale. De l'avis des messieurs qui occupent les banquettes ministérielles, ces raisons sont assez puissantes pour les engager à temporiser. Personne ne songe à nier que le pays soit prospère. Il serait, en vérité, inexplicable qu'un jeune pays, aussi riche que l'est le Canada, ne fût pas prospère à l'heure qu'il est. Les bonnes récoltes se succèdent depuis plusieurs années. Il règne dans le monde entier une ère de prospérité et de progrès. Notre pays n'est pas le seul qui soit prospère. Chez toutes les nations civilisées il passe en ce moment comme une vague puissante de prospérité et de progrès.

Le ministre des Finances nous a déclaré avec un sentiment d'orgueil que le premier juillet prochain, les recettes publiques auront atteint le chiffre éloquent de $65,000,-000. Il se réjouit également de ce qu'il est en mesure de nous annoncer un excédent de $13,500,000. Il y a trois sources principales de recettes dans notre pays : les douanes, l'accise et les recettes provenant des travaux publics, des chemins de fer et Canaux et autres travaux. Il y a, en outre, dans une certaine mesure, des recettes découlant de la vente des terres et d'autres sources. Sans aucun doute, l'accise est pour ainsi dire, exclusivement un mode de taxation. Les douanes sont un mode de taxation, lorsqu'on en fait l'application dans un certain sens. Quand on les applique dans l'autre sens, elles sont tout à la fois le moyen de prélever les recettes et de développer les industries nationales. En 1897, nos importations de marchandises imposables pour consommation domestique se sont élevées à $66,220,-725 et les importations de marchandises en franchise douanière dans le même but, ont monté à $40,397,002, soit une totalité de $106-617,676. Les droits perçus sur ce volume d'importations ont atteint le chiffre de $19,-891,996. La moyenne des droits perçus sur cette somme est de 18,613 pour 100. En 1902, nos importations de marchandises imposables, pour consommation domestique, se sont élevées à $118,657,496 et nos importations d'articles en franchise douanière, à $77,822,-694, soit une totalité de $196,480,190. Sur cette totalité, la moyenne du droit perçu est de 16,466 pour 100, tandis que sur les marchandises imposables elle est de 27,265.

En 1902, la totalité des recettes demandées aux douanes a été de $32,000,000; chiffre fort considérable comme on le voit. Nous avons payé cette somme, parce que nous avons importé de l'étranger $196,480,190 valant de marchandises. La totalité de notre commerce en 1902, a atteint le chiffre de $423,910,-044. Les importations ont monté à $212,-270,158 et les exportation, à $211,640,286.

Nos importations des Etats-Unis se sont élevées à $129,794,147 et nos exportations au même pays, à $71,197,684, y compris les lingots, les marchandises de l'étranger et le reste. Par conséquent la balance du commerce nous est défavorable, en ce qui concerne les importations et les exportations en général, et cela au montant de $50,000,000. Je le répète, la totalité de nos importations pour consommation domestique s'élève à $196,480,190, et sur cette totalité nous avons importé des Etats-Unis pour la même fin, $114,774,696 valant de marchandises, et il reste $82,435,494 d'articles importés de l'étranger pour les mêmes usages. La totalité de nos importations de la Grande-Bretagne s'est élevée à $66,607,784 ; celle de nos exportations de produits domestiques en tout temps, à $196,019,763. Sur cette totalité, nos exportations de produits domestiques aux Etats-Unis s'est élevée à $66,607,784 ; celle de nos exportations en Grande-Bretagne, à $109,347,345. J'appelle l'attention sur la nature de nos exportations de produits domestiques aux Etats-Unis. Dans la totalité de 66,-607,784 valant de produits exportés aux Etats-Unis, figurent $33,145,856 valant de minéraux ; $4,184,403, de produits des pêches ; $4,139,262 d'animaux et de leurs produits ; $2,555,216, de produits agricoles et $6,024,373 d'articles fabriqués. Quant à nos exportations en Grande-Bretagne, elles se décomposent comme voici : $6,374,877 de produits des pêches; $14,154,467, de produits des forêts, $52,687,998, d'animaux et de leurs produits; $27,973,503 des produits agricoles, soit une totalité de produits de la ferme de $82,661,501. Nous avons exporté en Grande-Bretagne $7,322,602 d'articles fabriqués. Cet après-midi, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a appuyé sur le fait qu'à son avis, les importations de produits agricoles des Etats-Unis au Canada ne font pas encore gravement tort aux intérêts de nos populations agricoles. La chose est possible; cependant, on se le rappelle, à la dernière session du parlement, il a surgi un débat fort intéressant et fort important, au cours duquel tous les députés du Nord-Ouest se sont plaints amèrement de ce que l'importation des chevaux des Etats-Unis ruinent une des plus grandes et des plus importantes industries des Territoires du Nord-Ouest. Ce qui est vrai de cette industrie l'est également des autres industries. Nous importons de grandes quantités de produits et beaucoup de chevaux et de moutons.

Nous importons aussi de grandes quantités de maïs. Tout le monde s'accorde à dire que le maïs est un des produits qu'il faut importer en franchise dans un pays comme le nôtre. Or, je le demande, M. l'Orateur, ne serait-il pas de bonne politique pour ce pays-ci de faire subir au tarif un relèvement de

droits sur les produits agricoles, qui atteindrait en moyenne les droits élevés que nos voisins ont imposés sur les produits canadiens ?

Des VOIX : Très bien !

L'honorable M. TARTE : Si le tarif canadien était au niveau du tarif américain, en ce qui concerne les produits agricoles, n'est-il pas probable que notre industrie agricole se développerait dans une voie où les capitaux craignent aujourd'hui de s'engager ?

Des VOIX : Très bien !

L'honorable M. TARTE : En 1902, nos exportations d'articles fabriqués aux Etats-Unis ont monté à $6,024,373, et nos importations similaires des Etats-Unis ont atteint le chiffre de $69,536,000. Il y a un sujet d'études fort intéressantes dans la statistique commerciale des Etats-Unis. Il ressort des derniers relevés du commerce des Etats-Unis que la masse des importations venant de ce pays se dirigent vers Ontario, Québec, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Il se déverse dans ces quatre provinces $90,935,713 valant d'importations des Etats-Unis. Et cependant, les exportations de ces mêmes provinces aux Etats-Unis n'atteignent que le chiffre de $27,599,746, de sorte que la balance du commerce qui leur est défavorable monte à $62,333,967.

Quant aux provinces maritimes, leurs importations des Etats-Unis s'élèvent à $7,841,571, tandis que leurs exportations au même pays montent à $5,496,697. La Colombie-Anglaise est la seule province qui ait une balance de commerce favorable dans ses rapports avec les Etats-Unis ; car tandis qu'elle y exporte $9,385,720 valant de produits, elle n'en importe que pour $7,011,930.

Ces données statistiques n'ont, sans doute, pas le mérite de la nouveauté, mais au point de vue de la thèse que je vais établir, j'ai cru nécessaire de les présenter à la Chambre. L'enseignement qui s'en dégage, c'est que dans nos relations commerciales avec les Etats-Unis, nos voisins l'emportent sur nous. Il est incontestable qu'ils déversent au Canada un énorme volume de marchandises de tout genre, tandis que nos exportations chez eux se résument à peu de chose. Ils ne nous font guère de faveur en nous achetant nos bois, puisqu'ils en ont besoin. N'était le besoin qu'ils ont de ces articles, ils ne les achèteraient point.

Nos exportations d'articles fabriqués et de produits agricoles aux Etats-Unis se font sur une fort petite échelle. Je le demande, est-ce là une situation agréable et avantageuse au pays? Ne serait-il pas dans l'intérêt du Canada de mettre fin sans retard à un pareil état de choses ? Est-ce commettre une bien grave exagération, d'affirmer que même ceux qui ont grandi dans les idées du libre-échange ou de taxes fiscales modérées se rangeraient à notre avis, s'ils n'avaient quelque prétexte pour élucider la question Est-il au Canada un seul homme d'affaires, quelles que soient ses opinions politiques qui oserait affirmer qu'un pays se trouve dans une bonne situation financière quand la balance du commerce lui est toujours défavorable ? Non, personne ne saurait dire que ce soit là une bonne situation économique et le ministre des Finances a si bien saisi la force de cet argument inattaquable qu'il nous a donné les raisons qui militent en faveur de la temporisation sur cette question. Le gouvernement, dit-il, espère négocier quelque convention avec les Etats-Unis. Quelle convention? Pour le coup, le gouvernement ne compte pas abaisser les droits sur les articles fabriqués en ce qui concerne les Etats-Unis. Il ne nous a pas donné à entendre qu'il se propose de le faire, et d'ailleurs, jamais gouvernement quelconque, au Canada, en présence du tarif si élevé des Etats-Unis n'oserait regarder comme possible l'abaissement de notre tarif en faveur des Etats-Unis. Comment pourrions-nous concurrencer nos voisins, au point de vue industriel ? Il ressort du dernier recensement des Etats-Unis qu'il y a dix billions de dollars en capitaux tant nationaux qu'étrangers placés dans les industries des Etats-Unis ; qu'en 1900 cet immense capital a produit treize billions d'articles fabriqués; que la population de salariés employés dans ces industries excède six millions d'âmes, soit à peu près la population totale du Canada. Je le demande encore une fois, comment pourrions-nous concurrencer une nation aussi puissante que les Etats-Unis ?

On nous dit que le Canada bénéficierait du régime de la réciprocité avec les Etats-Unis pour les produits naturels. Aux partisans de ce régime je dois déclarer qu'à mon avis, ils ne réussiraient pas à l'obtenir. Les principes et le régime protectionnistes sont solidement ancrés dans l'esprit du peuple américain, non pas seulement, qu'on le remarque bien, dans l'esprit des industriels et des classes ouvrières, mais surtout dans l'âme des populations agricoles. Au lieu de chercher à obtenir la réciprocité, notre impérieux devoir serait plutôt d'adopter un régime protectionniste pour nos produits domestiques.

En 1901, les Etats-Unis ont exporté $943,811,020 valant de produits agricoles. Comment est-il possible de lutter avec un peuple aussi bien outillé que l'est celui des Etats-Unis en ce qui concerne ses industries agricoles ?

Le ministre du Commerce nous a dit que le Canada exporte quantité de produits agricoles. Il est un fait dont il semble n'avoir pas tenu compte, en comparant notre situation avec celle des Etats-Unis ; c'est que ces produits naturels agricoles se consomment dans le pays même. De fait, il ne s'exporte qu'environ trente pour cent du blé produit aux Etats-Unis. Au delà de soixante-dix pour cent de cette production se consomme au pays. Il ne s'exporte pas plus de vingt-cinq pour cent du maïs produit aux Etats-

Unis. Le reste se consomme au pays même, et ce que je dis du maïs et du blé s'applique également à tous les autres produits naturels. La réciprocité avec les Etats-Unis, à mon avis, ne serait d'aucun avantage au pays. Il nous serait impossible de rien vendre à nos voisins qu'ils ne produisent eux-mêmes, et si nous leur ouvrions nos portes, ils inonderaient le pays des produits qu'ils exportent aujourd'hui en Angleterre et ailleurs. Bref, ils donneraient le coup de grâce à nos intérêts agricoles et nous rendraient la concurrence impossible dans le commerce d'exportation. Les Etats-Unis n'offrent pas de marché à nos populations agricoles ni à nos industriels. L'année dernière combien avons-nous exporté d'articles fabriqués ? En 1901, nos exportations d'articles fabriqués ont monté à $16,012,208. En 1902, nous en avons exporté pour $18,000,000. Voyons comment les Etats-Unis soutiennent la comparaison à cet égard. En 1901, les exportations des Etats-Unis se sont élevées à $412,155,066. En 1901, nos exportations de produits agricoles ont atteint le chiffre de $24,781,486. En 1902, nous en avons exporté $37,152,688 valant. Je regrette vivement de ne pouvoir tomber d'accord ni avec le ministre des Finances ni avec le gouvernement, lorsqu'ils allèguent comme raison pour ne pas remanier le tarif, qu'il n'est pas expédient de le faire, tant que les négociations avec les Etats-Unis n'auront pas abouti. Voilà longtemps que nous temporisons. Mainte et mainte fois, depuis un quart de siècle, nous avons tenté de négocier quelque traité avec nos voisins. Le chef du cabinet dans un remarquable discours qu'il a prononcé en présence de l'association des industriels l'année dernière, a promis publiquement que nous n'enverrions plus de députations aux Etats-Unis. Aujourd'hui, les Etats-Unis viennent à nous. Eh bien ! j'ai bien quelque expérience en pareille matière et je soupçonne qu'avant l'échange des documents que j'ai lus à la Chambre, il est bien intervenu quelque entente. Toutefois, ces lettres sont venues fort à propos, cette session-ci, et sans aucun doute le gouvernement avait le droit de nous donner cette excuse, ou plutôt, ce prétexte, cela soit dit en toute déférence.

L'autre excuse qu'on nous a donnée c'est que le cabinet a demandé au gouvernement anglais la préférence commerciale et qu'il attend la réponse de ce dernier. M'est avis que le gouvernement anglais nous a déjà donné une réponse fort claire. Le premier ministre et quelques-uns de ses collègues ont pris part à la conférence coloniale. Au cours de cette conférence, ils se sont efforcés de conclure quelque convention avec les autorités britanniques, et le seul résultat c'est qu'elles refusent aujourd'hui d'admettre nos bestiaux. Depuis que la conférence coloniale a terminé ses travaux, nous avons éprouvé un autre refus : on ne veut pas nous permettre d'entrer en concurrence pour l'approvisionnement des viandes destinées à l'armée anglaise. Si nous attendons que le gouvernement anglais nous accorde la préférence sur les marchés de la Grande-Bretagne, j'appréhende fort que le remaniement du tarif ne se fasse que lorsque nos cheveux auront blanchi.

Je dois dire que, de concert avec nombre de députés, j'ai été quelque peu étonné d'apprendre que le premier ministre et ses collègues s'étaient engagés, à la conférence coloniale, à accorder à la Grande-Bretagne une préférence supplémentaire sur les articles fabriqués, en retour de quelque préférence qui nous serait accordée d'autre façon.

Une VOIX : Non.

L'honorable M. TARTE : Oui, la phraséologie du mémoire de nos ministres est fort claire à ce sujet ; ils y déclarent expressément qu'ils sont disposés à accorder une préférence supplémentaire, moyennant certaines conditions qui ne sont pas clairement définies. Et à ce sujet, aujourd'hui je puis dire ici tout haut ma pensée, avec plus de franc-parler qu'autrefois. Je n'hésite pas le moins du monde à dire que nous sommes déjà allés trop loin, bien trop loin relativement à cette préférence accordée à l'Angleterre. Peut-être le privilège accordé en premier lieu était-il justifiable. Je dirai plus tard à quelles conditions on a établi cette préférence. A mon avis, le peuple canadien, à l'heure qu'il est, n'est pas d'humeur à tolérer qu'on accentue davantage la préférence commerciale accordée aux marchandises de provenance anglaise. J'espère ne blesser les justes susceptibilités de personne en disant que les raisons qu'on a alléguées pour justifier le refus de remanier le tarif cette année, sont des raisons diplomatiques.

Les membres du gouvernement sont presque tous hostiles au régime protectionniste. Et en parlant ainsi, je ne divulgue aucun secret; puisque ces messieurs ont donné pleine publicité à leurs vues à ce sujet. Je me contente de commenter un fait de notoriété publique. Les membres du cabinet, à une forte majorité, sont partisans d'un régime fiscal modéré, ou de droits peu élevés.

Quelques VOIX : Très bien.

L'honorable M. TARTE : Oui, et ils ont parfaitement le droit d'être partisans de ce système. Il faut convenir qu'on ne saurait révoquer en doute leur bonne foi. Ils sont partisans d'un tarif modéré, et certains d'entre eux, si la chose était possible, préconiseraient un fort abaissement de droits, sinon l'établissement du libre-échange. Les véritables raisons qui ont empêché le remaniement du tarif l'anné dernière, et surtout cette année, sont consignées dans l'exposé budgétaire du ministre des Finances. Il nous dit qu'il faut viser à rendre la vie aussi bon marché que possible au pays, et le ministre du Commerce, cet après-midi, s'est fait l'écho de ces sentiments. Le ministre des Finances nous dit qu'il faut bien se donner garde de provoquer l'hostilité des masses

populaires et surtout des populations du grand Nord-Ouest. Il faut se rendre compte, nous a-t-il dit, de ce fait-ci : C'est que la direction des affaires du pays passe de l'est à l'ouest. Si nous tenons à attirer l'immigration, ajoute-t-il, si nous voulons peupler nos magnifiques territoires de l'ouest, il faut faire en sorte que le tarif soit aussi modéré, que possible. A son avis, un tarif élevé est hostile à l'immigration et aux intérêts des masses populaires.

Mon honorable ami, le ministre des Finances, est très versé dans la science de l'économie politique. Et il faut lui rendre ce témoignage qu'il est parfaitement sincère dans l'expression de ses sentiments. Oui, il me fait plaisir de déclarer ici qu'il n'est pas d'homme plus honorable que le ministre des Finances. Quelles que puissent être nos divergences d'opinion sur certains points, j'ai toujours été convaincu, chaque fois que nous avons discuté ensemble quelque question d'importance, que j'avais affaire à un homme parfaitement sincère et loyal. A son avis donc, un tarif élevé est hostile à l'immigration. Me permettra-t-il d'établir ici une comparaison sur laquelle j'appelle son attention et celle du pays ? Nous sommes censés vivre sous un régime fiscal assez modéré, sous le régime de la douane fiscale, tandis que les Etats-Unis vivent sous le régime protectionniste le plus élevé qui soit au monde. Le tableau suivant indique le nombre d'immigrants venus au Canada et aux Etats-Unis respectivement pendant les années désignées :

IMMIGRATION—LE CANADA ET LES ETATS-UNIS.

Canada.	
De 1897 à 1900	141,261
1901	49,149
1902	67,379
Etats-Unis.	
1897	230,832
1898	229,290
1899	311,715
1900	448,572
1901	487,908
1902	648,743
1903 (au 1er juin)	355,492

Et la semaine dernière, le chiffre de l'immigration aux Etats-Unis a atteint son apogée. Que dirai-je des inscriptions de homesteads au Canada et aux Etats-Unis ? En 1900, il y a eu 7,426 inscriptions de biens de famille; en 1901, on en a compté 8,167; et 14,633 en 1902. Or, en une seule année aux Etats-Unis il a été enregistré 111,319 homesteads, embrassant une superficie de 15,455,000 acres. Bref, en une seule année, aux Etats-Unis les inscriptions de biens de famille ont égalé la totalité des inscriptions au Canada depuis 1872, et cela sous le régime protectionniste le plus prononcé qui soit au monde.

Le ministre des Finances est convaincu que le tarif élevé est hostile aux intérêts agricoles. Eh bien! comparons les résultats qu'a produit le tarif élevé des Etats-Unis, avec ceux d'un tarif modéré comme celui en vogue ici.

Nos tarifs ont toujours été modérés; ceux des Etats-Unis, ont toujours été élevés. Dès l'établissement même de la république jusqu'à nos jours, les tarifs des Etats-Unis ont toujours été, en règle générale, deux fois plus élevés que ceux du Canada. D'après le recensement de 1900, la population des Etats-Unis est estimée à 75,997,687 âmes. En 1900, la population rurale y était de 40,364,613 âmes, soit une augmentation de 4,549,605 durant la période décennale, soit encore 12:7 pour 100. Les exportations de produits agricoles nous offrent encore une statistique intéressante.

En 1870	361,188,483
1880	675,961,091
1890	629,820,080
1895	553,210,026
1900	885,858,123
1901	943,811,020

C'est donc une augmentation de 132 pour 100 que les exportations agricoles accusent, sous le régime du protectionnisme le plus prononcé qui soit au monde. Le progrès accusé par les exploitations et les produits agricoles est également digne d'intérêt.

AUGMENTATION DANS LE NOMBRE DES FERMES ET LA VALEUR DE LEURS PRODUITS.

Nombre des fermes.	
1870	2,659,985
1880	4,008,907
1890	4,564,641
1900	5,781,988
Soit une augmentation depuis 1890 (en chiffres ronds) de	1,200,00
Valeur des fermes.	
1870	$ 9,262,803,861
1880	10,197,096,776
1890	13,279,252,649
Animaux.	
1870	$ 1,525,276,457
1880	1,500,464,609
1890	2,208,767,573
En 1890, la valeur totale des fermes américaines était de	$15,982,267,689
En 1870, elle était de	8,899,366,998

Nous n'avons pas encore le résultat du recensement de 1900 pour tout le pays. Cependant, le ministère de l'Agriculture rapporte une augmentation de $350,000,000 dans la seule production des céréales entre 1900 et 1896. La valeur des animaux, sur les fermes du pays, qui était de $1,727,926,084 en 1896, était de $1,981,054,115 en 1900.

L'exportation des produits agricoles est allée continuellement en augmentant aux Etats-Unis en dépit de la grande consommation intérieure.

1897	$ 569,879,297
1898	853,683,570
1899	784,766,142
1900	835,858,123
1901	944,059,568
Chaque année il y a eu un excédant considérable des exportations sur les importations, le dernier excédant étant de	415,718,885

Voilà pour les produits agricoles et l'immigration. Etudions maintenant la question de la population sous l'empire du plus fort tarif protecteur qu'il y ait au monde. En 1870, la population des Etats-Unis était de 38,588,371 ; le 1er juin 1901, elle atteignait 77,647,000. Les Etats-Unis ont donc doublé leur population au cours des trente dernières années, en maintenant toujours un tarif protecteur comme il n'en existe pas ailleurs. Qu'a fait le Canada pendant ce temps-là ? Nous avons un grand pays, aussi riche que celui de nos voisins en minéraux, en terres arables et sous tous les autres rapports. En 1870, notre population était de 3,689,255 ; le recensement de 1891 nous donne une population de 5,371,315. Si notre population était augmentée dans la même proportion que celle des Etats-Unis, le Canada devrait renfermer aujourd'hui 7,378,514. Il nous en manque, par conséquent, 2,007,199. En 1891 la population du Canada était de 4,833,239. De 1891 à 1901, elle ne s'est accrue que de 538,076. En 1891 la population des Etats-Unis était de 63,884,000, et en 1901, de 77,-647,000, soit une augmentation de 13,803,036.

Le ministre du Commerce et le ministre des Finances ont fait un brillant tableau du commerce canadien. Ils nous ont dit que nous avancions à grandes enjambées. Je me réjouis de ce qu'il en soit ainsi. Nous faisons certainement des progrès, mais ne pourraient-ils pas être plus marqués qu'ils le sont ? Parce qu'un homme réussit dans ses affaires, est-ce une raison, s'il est habile et actif, pour ne pas chercher à faire mieux que par le passé? Pour bien juger du commerce d'un pays, il est utile de voir où en est la balance du commerce. Cette balance du commerce est en quelque sorte la comptabilité d'une nation. Le ministre du Commerce nous dit que depuis quelques années cette balance est en notre faveur, mais il a oublié d'ajouter que l'an dernier elle nous a été légèrement défavorable. En 1902, nous avons importé pour $212,270,158 ; nos exportations ont été de $211,640,286. La balance du commerce contre nous a donc été de $629,-872, et par consquent, nous perdons du terrain. Le ministre des Finances le sait, comme le savent tous ceux qui étudient les documents officiels et le mouvement commercial du pays. Nous perdons du terrain tous les ans. En 1901, la balance du commerce en notre faveur n'a pas été aussi forte que celle de l'année précédente : Elle n'a été que de $6,072,107.

Antérieurement elle était plus élevée. Nous perdons du terrain parce nous importons trop et que notre tarif n'est pas assez élevé. Pourquoi perdrions-nous du terrain, quand nous avons de si vastes ressources à notre disposition ? Les Etats-Unis en perdent pas eux. Voyez quelles sont leurs balances de commerce. Je signale tout particulièrement au ministre des Douanes les chiffres qui vont suivre. Je sais que ses sympathies sont en faveur de la protection, je ne crains pas de le répéter. Sur cette question, je connais ses idées aussi bien qu'il les connaît lui-même. Il est protectionniste aussi convaicu que moi, bien qu'il ne le dise pas aussi ouvertement. Il a fait de son mieux pour maintenir le tarif aux taux actuels et je l'en félicite. C'est donc avec un plaisir marqué que je signale à son attention les résultats obtenus ailleurs avec un tarif qu'il aimerait à voir en vigueur ici.

Aux Etats-Unis, en 1897, les exportations ont excédé les importations de $286,263,144; en 1898, de $615,432,676; en 1899, de $529,-874,813 ; en 1900, de $544,541,898 ; en 1901, $664,592,826 ; en 1902, de $478,398,453. Durant les six dernières années, l'excédent des exportations sur les importations aux Etats-Unis a dépassé deux milliards cinq cent millions de dollars. A quoi attribuer cela? Uniquement au fait que les Etats-Unis maintiennent un tarif de 49:83 pour 100 sur les marchandises imposables et de 28:91 pour 100 sur l'ensemble des importations, tandis qu'en 1901 le tarif canadien n'était que de 24:835 pour 100 sur les marchandises imposables et de 12:424 pour 100 sur les marchandises imposables et admises en franchise et en 1902 de 25:182 pour 100 sur les marchandises imposables et de 13:207 sur l'enseble des importations.

Le développement des industries manufacturières aux Etats-Unis a été quelque chose de merveilleux. Quand nous, les partisans d'un régime fiscal résolument national, parlons d'industries, cela paraît géner ceux de nos amis qui ne partagent pas notre manière de voir. Le mot "industriel" semble leur répugner. On préfère les désigner sous le nom de requins, de voleurs, ou autres épithètes aussi malsonnantes. Les industriels se sont passablement désintéressés du présent débat. Nous n'en avons que quelques centaines dans le pays et l'honorable ministre des Finances a trouvé parmi eux autant d'amis et de partisans que l'opposition. Pendant la dernière élection de Maisonneuve, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) et ses amis, avaient tenu à avoir la signature des grands industriels de Montréal sur son bulletin de présentation. Il ne s'agit pas d'une lutte entre les industriels et la masse de la population. Nous ne formons qu'un seul peuple au Canada, du moins je l'espère.

En 1870, les exportations des produits industriels des Etats-Unis se sont élevées à $68,279,764, et en 1901, à $412,155,066, soit 28:22 pour 100 de toutes les exportations des Etats-Unis dont la production agricole entre pour 64:62 pour 100 dans ce total. En 1900, la production industrielle des Etats-Unis a été de $13,019,604 ; 5,310,598 ouvriers y étaient employés et le capital engagé était de $9,853,630,789. En fait d'exportations, les Etats-Unis sont à la tête des nations du monde. L'an dernier ces exportations ont atteint le chiffre merveilleux de $1,487,764,991. L'Angleterre vient en-

suite avec une exportation totale de $1,365,-048,400. L'Allemagne occupe le troisième rang avec $1,338,783,000, et la France se trouve quatrième, avec $804,069,800.

L'honorable ministre des Finances est fier de son excédent et il nous prédit qu'au premier juillet il atteindra $13,500,000.

Il a eu plusieurs excédents depuis qu'il est en charge du ministère des Finances et il aimerait peut-être à savoir en quoi consistent les excédents des Etats-Unis. En 1900, les revenus des Etats-Unis ont été de $669,-595,431, et les dépenses de $590,068,371, donnant un excédent de $79,527,060. En 1901, les recettes ont été $609,316,530 et les dépenses de $621,598,546, soit un excédent de $77,717,944. En deux ans les recettes ont excédé les dépenses de $157,245,040.

Après avoir cité ces chiffres, après avoir indiqué les résultats obtenus avec le tarif relativement peu élevé du Canada et le haut tarif protecteur des Etats-Unis, je suis en droit de demander : en quoi consiste et que signifie la politique fiscale de ce pays ? Les Etats-Unis ont maintenu un tarif non seulement pour se procurer un revenu, mais aussi pour se protéger. A l'heure qu'il est, nous prétendons avoir un tarif de revenu et l'an dernier la balance du commerce a été contre nous. Quelle sorte de tarif avons-nous ? N'est-ce pas un tarif dont le seul objet est de prélever des taxes ; n'est-ce pas un tarif d'expectative et d'immobilisation ? A l'heure qu'il est, nous ne faisons autres chose que de nous agiter sur place. Notre tarif, à l'heure qu'il est, est virtuellement ce qu'il était en 1879.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : On l'a abaissé quelque peu au lieu de l'élever.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Il a été abaissé d'abord par l'ex-ministre des Finances (M. Foster). J'appartenais à cette époque au parti conservateur et je sais que la province de Québec ne partageait pas sa manière de voir quand il a réduit les droits sur certains articles. Nous sentions qu'il s'engageait dans une voie fausse. Le parti libéral arriva au pouvoir en 1896, et en 1897 eut lieu la revision du tarif. Un fort contingent du parti conservateur, surtout dans la province de Québec, s'était joint au parti libéral. Cette province, depuis nombre d'années, avait été une province libérale-conservatrice. Ce n'est pas la place ici de discuter les raisons qui ont porté un si grand nombre d'entre nous, après la mort de sir John A. Macdonald, à se séparer de nos anciens alliés d'Ontario et à tendre la main au parti libéral alors dirigé par sir Wilfrid Laurier.

M. SPROULE : Ça été là votre erreur.

L'honorable M. TARTE : Je ne le crois pas. Je ne regrette rien de ce que nous avons fait. Pour ma part du moins je ne regrette rien. Je considère que ce fut une bonne chose pour le pays que le parti conservateur fut défait aux élections de 1896. Il aurait encore mieux valu pour le pays qu'il fût défait plus tôt. Il ne faut pas qu'un parti, quel qu'il soit, reste trop longtemps au pouvoir.

M. CLARKE : Il serait temps d'en changer.

M. HOLMES : L'honorable député n'aurait rien à espérer de ce changement.

L'honorable M. TARTE : Le tarif a été revisé en 1897, à la suite d'une longue enquête. Le ministre des Finances et quelques-uns de ses collègues—j'étais du nombre —visitèrent plusieurs villes pour connaître l'opinion publique et étudier les intérêts en jeux. Quelques-uns de ces ministres étaient protectionnistes comme je l'étais alors et comme je le suis aujourd'hui. Personne ne peut me reprocher de n'avoir pas fait tout en mon pouvoir pour maintenir un tarif aussi élevé que possible.

J'ai lutté du mieux que j'ai pu et nous sommes arrivés à un compromis. Il ne serait pas juste de dire que le tarif tel que revisé n'a pas donné de bons résultats. Mais je prétends qu'il n'a pas produit tout le bien que nous aurions pu attendre d'un tarif plus élevé, et si les anciennes doctrines de certaines libéraux avaient été mises en pratique nous n'aurions pas même le tarif actuel et le pays aurait été conduit à la ruine. Mais en 1897, il était absolument impossible d'accepter le libre-échange et les partisans de ce régime ont été les premiers à le reconnaître. Cette concession leur a peut-être été pénible, mais ils ont eu bien tort de se chagriner, car je ne connais pas un homme qui, ayant été un certain temps dans la vie publique, n'a pas été obligé de changer son orientation plus d'une fois.

Après la revison de 1897 le tarif était d'environ 2 pour 100 moins élevé qu'avant. C'est tout ce que nous avons fait et quand j'entendais cet après-midi l'honorable ministre du Commerce s'élever contre l'ancien tarif que j'avais approuvé, quand je l'entendais nous dire que le tarif de 1879 qui a été en vigueur jusqu'en 1897 n'avait fait que permettre aux industriels d'empocher l'argent du peuple, je me demandais ce que peut bien faire le tarif actuel, car il est très peu différent de l'ancien. Sur certains articles et à l'égard des Etats-Unis il est même un peu plus élevé. Qu'on ouvre le statut et on constatera que sur un certain nombre d'articles les droits ont été élevés pour nous permettre d'accorder une préférence à l'Angleterre. En nous contentant de maintenir notre tarif, nous sommes restés stationnaires pendant que d'autres nations avec lesquelles nous avons des relations commerciales, augmentaient le leur. Les Etats-Unis ont élevé leurs droits autant que possible. En 1897, ils les ont encore augmentés, non pour se procurer un revenu, mais pour protéger leurs industries.

L'an dernier, l'honorable ministre des Finances dans son exposé budgétaire déclara qu'il n'y aurait pas de changements dans le tarif à cette session, parce que les rapports du recensement concernant les industries n'étaient pas encore compilés et parce que la conférence de Londres devait avoir lieu prochainement; mais ses paroles que j'ai citées dans une circonstance antérieure, étaient de nature à laisser entendre que le tarif serait revisé cette année. L'an dernier, il s'est montré beaucoup plus explicite que la semaine dernière. Il n'a pas alors prétendu que l'opinion publique se révolterait contre un tarif élevé et n'a pas laissé entendre que l'attitude de la population de l'ouest est un obstacle à l'imposition de droits plus élevés. Il se contentait de dire qu'il n'était pas prêt à reviser le tarif pour certaines raisons qu'il donnait, mais il ajoutait qu'il se rendait compte qu'il était survenu dans le monde des conditions et des circonstances qui nous obligeraient à reviser notre tarif avant longtemps. Je répète que ces paroles ont été interprétées comme une promesse de revision pour cette année. C'est ainsi qu'elles ont été interprétées par les hommes d'affaires. Aujourd'hui il ne promet plus de revision, et il dit même qu'il est à craindre qu'une revison dans le sens d'une plus grande protection n'amène une hausse dans les prix et ne provoque l'hostilité des gens de l'ouest.

Pourquoi la population de l'ouest s'agiterait-elle pour combattre un tarif national, plus que celle des autres parties du Canada? J'aimerais à le savoir. Nous sommes prêts à tous les sacrifices pour le Nord-Ouest mais il faut que cette population se montre, en fait de commerce comme en toute autre chose, aussi canadienne que nous.

Le ministre des Finances prétend que les industriels n'ont pas besoin d'une plus forte protection, mais de plus de main-d'œuvre et d'un marché plus étendu. Qu'on donne aux industries du pays le tarif qu'il leur faut et la main-d'œuvre et l'espace viendront d'eux-mêmes. Mon honorable ami le ministre des Finances me permettra-t-il de lui dire que cet argument est le plus faible dont il se soit jamais servi dans cette Chambre?

Comment, les industriels, manqueraient de main-d'œuvre, manqueraient d'espace dans un pays comme celui-ci. Ce raisonnement n'est pas digne du talent de l'honorable ministre. Il prétend que les industriels maintiennent leurs positions. L'an dernier nous avons exporté pour $6,000,000 de produits industriels aux Etats-Unis et les Américains en ont exporté au Canada pour $69,000,000. En présence de pareils chiffres comment peut-on dire que nos industriels sont maîtres du marché ?

L'honorable ministre n'a pas dû bien peser la valeur des chiffres qu'il avait sous les yeux, car il n'aurait pas employé un pareil argument. Dans ce discours mon honorable ami s'est servi de certaines expressions qui pourraient être mal interprétées. Voici ses paroles:

> Dans un avenir prochain, il deviendra peut-être urgent d'apporter à notre loi fiscale d'autres modifications que celles que je propose aujourd'hui ; or, en pareilles circonstances, l'étendue et la nature de ces modifications seront subordonnées, dans une large mesure, à l'attitude que tiendront à l'égard du Canada certains pays.

Quelle sera la nature de ces modifications? Dans les divisions électorales où le sentiment populaire est favorable à l'abaissement des droits, on interprètera les paroles du ministre des Finances comme hostiles à la protection, et d'autres candidats, comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, diront aux électeurs : Nous avons la promesse d'une modification du tarif dans le sens de la protection. Un pays ne peut pas se contenter de pareils procédés ; sur une question aussi importante, il lui faut une politique clairement définie.

L'honorable ministre des Finances prétend que nos industriels maintiennent leurs positions. Dans sa propre province, il y a une industrie très importante qui, si elle était encouragée et protégée comme elle devrait l'être, comme cette même industrie est protégée et encouragée aux Etats-Unis, deviendrait une source de richesses pour le Canada. L'honorable ministre me permettra-t-il de lui dire que depuis six mois $25,000,000 ont été engloutis dans cette industrie ? Depuis six mois $25,000,000 ont été perdus directement et indirectement dans l'industrie métallurgique.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est parce qu'elle est protégée ; c'est ce qui la fait péricliter.

L'honorable M. TARTE : Dans ce cas, comment se fait-il que le ministre des Finances vienne justement d'accorder un tarif protecteur sur les rails d'acier ? C'est en grande partie parce que l'industrie du fer n'est pas suffisamment protégée que les actions ont subi une dépréciation si considérable.

Personne, de ceux qui connaissent la situation, ne niera cela. Il y a encore d'autres industries qui périclitent et qui n'ont été maintenues en opération que parce qu'on croyait voir une promesse dans les paroles prononcées par l'honorable ministre des Finances, l'an dernier. Je ne veux pas jouer le rôle de prophète de malheur, mais je crois avoir de bonnes raisons pour dire que si mon honorable ami n'apporte pas bientôt de nouveaux changements au tarif, d'autres industries périclieront, des pertes considérables auront lieu, des difficultés financières surgiront. Je connais dans Ontario et dans la province de Québec des industries qui ne peuvent pas se maintenir avec le tarif actuel. Les membres de la droite que je voudrais voir ici ce soir en grand nombre, sont presque tous absents, et ce qui me surprend le plus, c'est de constater que parmi tant de députés

libéraux qui m'ont déclaré partager ma manière de voir, qui m'ont écrit et répété qu'ils étaient en faveur de la protection, il y en ait si peu qui aient pu faire triompher leur opinion auprès du gouvernement. Je déclare franchement et sincèrement que j'étais convaincu que le parti libéral auquel j'ai appartenu ces dix dernières années mettrait à exécution la politique qu'en 1896 on s'attendait à le voir adopter. Je pèse mes paroles. Je sais ce qui s'est passé ; je connais les arrangements qui ont eu lieu entre certains hommes publics et je puis en parler sans divulguer aucun secret. Je sais ce qui a eu lieu au cours de l'élection de 1896, à Montréal.

Je vois dans cette enceinte des hommes qui, à la demande des chefs du parti libéral, sont allés trouver les industriels et leur ont promis que non seulement le tarif ne serait pas abaissé, mais qu'il serait même modifié dans un sens plus favorable quand le temps serait venu. On ne se cachait pas pour le dire. Je ne nommerai personne, mais parmi ceux qui m'entendent il y en a qui savent que tout cela est la pure vérité.

Je ne suis plus ministre parce que je ne pouvais pas rester dans le cabinet dans de pareilles conditions. J'ai conservé les relations les plus cordiales avec la plupart de mes anciens collègues, et j'ai pour eux le plus grand respect, mais je ne pouvais pas continuer à faire partie du cabinet avec la conviction où j'étais que la politique suivie n'était pas celle qui convenait au pays, surtout après les promesses de 1896. L'honorable ministre des Finances et mes honorables amis des provinces maritimes devraient se rappeler les leçons du passé. Avant la Confédération, ils étaient presque tous libre-échangistes.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et nous le sommes encore.

L'honorable M. TARTE: Je sais qu'il y en a parmi nous, de très respectables et de très vénérables, qui sont encore libre-échangistes. Je respecte leur opinion mais je leur demande de considérer la position telle qu'elle est aujourd'hui. Le nombre de leurs représentants dans le parlement diminue. Pourquoi? Parce que leur population a diminué. Parce qu'ils n'ont pas assez d'industries. Ils sont fiers des industries de Sydney ; nous en sommes fiers aussi, et nous sommes prêts à les aider à les développer. Mais si nous devons mettre en pratique les théories libre-échangistes auxquelles quelques-uns d'entre eux sont restés profondément attachés, nous abolirions les droits sur le charbon et nous ne consentirions pas à l'imposition d'un droit sur les rails d'acier. Ils ne voudraient pas de cela, et cependant quand nous leur demandons d'être logiques, de protéger certaines de nos induseries, ils répondent qu'ils sont en faveur du libre-échange. Ils sont protectionnistes pour ce qui concerne leurs propres industries, mais ils refusent de se joindre à nous pour préparer un tarif s'appliquant à tout le pays.

On me demande quelle sorte de tarif je voudrais avoir. Ce soir même des amis m'ont dit: allez-vous nous dire quel tarif vous donneriez au pays, si vous étiez en état de le faire? Je n'ai aucune objection à dire ce que je ferais si j'étais encore " le maître de l'administration." Ma politique serait d'encourager, de développer et de protéger les intérêts industriels et agricoles du Canada, aussi efficacement que le tarif américain encourage, développe et protège les intérêts industriels et agricoles des Etats-Unis.

Je ne dis pas que notre tarif devrait être aussi élevé que celui des Etats-Unis ; mais nous devrions établir le nôtre sur les mêmes principes que le leur. Suivons l'exemple que nos donnent nos voisins.

C'est pour nous une mince consolation, ce me semble, que d'entendre dire, quand nous réclamons des droits plus élevés, que l'ouest tend à prendre le pas sur l'est. A mon humble avis, il ne devrait être question, en ces matières, ni de l'est, ni de l'ouest. Nous ne devons considérer que l'intérêt du pays, du pays tout entier. L'orientation de notre politique commerciale ne doit pas être une affaire locale, mais une question nationale.

Suivant moi, les meilleurs débouchés que nous ayons pour nos produits—et le temps ne fera qu'accentuer cet état de choses—sont le marché intérieur et le marché anglais.

Permettez-moi de vous citer quelques paroles de M. Carnegie sur l'importance qu'il y a pour une nation de conserver son propre marché :

La " loi de la surproduction ", suivant l'expression que je me suis permis d'employer, attire de plus en plus l'attention dans les milieux où l'on s'occupe d'économie politique. Les établissements industriels se développent d'année en année dans de telle proportions qu'ils deviennent gigantesques. La cause en est que plus la production est considérable, moins le produit est cher. Ayant la réputation de ne jamais arrêter leurs machines et de procurer à leurs ouvriers un travail constant, ces établissements—et c'est là un point important—attirent les meilleures mains et les retiennent.

Dans un temps de dépression commerciale, le manufacturier qui fabrique sur une grande échelle peut vendre à perte dans les régions les plus reculées du globe et même sur le marché intérieur une certaine partie de ses produits, car il sait qu'en somme il serait encore plus désavantageux pour lui de diminuer sa production ou de fermer temporairement ses portes. Ainsi, les fabricants qui ont à leur disposition le marché intérieur le plus avantageux peuvent, sans trop s'obérer, alimenter les marchés étrangers sans retirer aucun profit direct de la vente de leurs marchandises, et même à perte dans les cas de nécessité.

Les politiciens donnent beaucoup trop d'attention aux marchés étrangers situés à de grandes distances, car ces débouchés ne peuvent jamais être avantageux, et ils donnent trop peu d'attention aux mesures destinées à améliorer les conditions du marché intérieur qui est de beaucoup de plus avantageux de tous.

Nos amis américais ont fait des progrès merveilleux sous l'empire d'un tarif élevé,

mais de toutes les classes de la nation, c'est peut-être celle des agriculteurs qui a retiré les plus grands avantages du régime douanier des Etats-Unis. A ce sujet, permettez-moi de vous citer un court passage du rapport définitif de la commission industrielle, page 96 :

Au point de vue agricole, le tarif adopté par les Etats-Unis trouvera justification dans ce fait que, par son influence indirecte, il a procuré un marché national aux produits de la ferme.

Dans son rapport bien connu sur l'encouragement des manufactures, Alexander Hamilton, pendant qu'il était secrétaire du trésor, considérait cette relation comme le point le plus important de sa mémorable politique. Il déclarait que l'établissement des manufactures créait un marché intérieur pour les produits agricoles. La diffusion des manufactures dans le pays rapprochait le consommateur du lieu où la production était la plus abondante, évitait de longs transports, et assurait la création d'un marché proche et beaucoup plus stable que n'importe quel marché étranger.

Voilà le langage du bon sens.

Un autre fait qui a une influence directe sur le développement de l'agriculture par le tarif, c'est que le prix des produits de la ferme est dans une grande mesure déterminé par le prix que l'excédent des produits agricoles du pays rapporte sur les autres marchés du monde où la concurrence que font les autres nations est très active. La conservation d'une portion toujours croissante de la surproduction agricole pour la consommation domestique et l'exportation d'une portion toujours décroissante de la récolte, tendent à maintenir le prix des produits de la ferme à un niveau plus élevé sous l'empire d'un régime virtuellement prohibitif. Voilà une considération qui induit les agriculteurs à produire moins de ces articles dont une partie exportée à l'étranger doit subir la concurrence des autres nations, tels que les grains; et plus de ces articles dont la consommation domestique a de plus en plus besoin, tels que les menus fruits, les produits de la laiterie, la volaille, les œufs, etc.

Cela veut dire que pour élever le prix des produits agricoles, il faut recourir à une culture variée et intensive, sans avoir besoin d'envoyer le surplus de la récolte faire concurrence aux producteurs étrangers sur une aussi grande échelle que par le passé.

Maintenant, je demanderai quel est le député à la portée de ma voix,—et j'en appelle au libre-échangiste le plus convaincu—quel est le député capable d'affirmer que les grands centres, tels que Montréal, Québec, Saint-Jean, Hamilton, ne sont pas les meilleurs marchés pour la classe agricole.

Nos cultivateurs ne produisent pas seulement pour exporter. Le plus clair de leurs revenus provient de la vente des produits qu'ils transportent au marché chaque jour ou chaque semaine.

Si votre politique accroit la population et développe les industries du pays, vous agrandissez du même coup le marché intérieur au profit de la classe agricole. Voilà une chose que l'on ne peut contester et qui cependant, ne semble pas faire beaucoup d'impression sur les partisans d'un tarif modéré. Ils aiment mieux s'en tenir à leurs théories que d'envisager les faits tels qu'ils sont.

Je viens de parler du marché anglais. De toutes les nations du monde, l'Angleterre est celle qui importe le plus d'aliments. Mais nous ne sommes pas seuls à lui en fournir. Les Etats-Unis, l'Allemagne, la France, le Danemark, en un mot tous les pays du monde exportent des produits en Angleterre.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : La libre-échangiste Angleterre.

L'honorable M. TARTE : Après avoir été la très protectionniste Angleterre. Elle est maintenant libre-échangiste, c'est vrai ; mais il est également vrai aussi que la libre-échangiste Angleterre protège ses agriculteurs contre les produits canadiens. N'est-il pas vrai que la libre-échangiste Angleterre refuse de recevoir le bœuf canadien afin de protéger ses agriculteurs ? M. Hanbury nous l'a déclaré ouvertement.

On me dit que l'Angleterre est libre-échangiste. Y a-t-il dans cette enceinte un député prêt à affirmer que nous pouvons introduire dans ce pays le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. S'il y a ici un homme prêt à faire une pareille affirmation, qu'il se lève et qu'il demande l'avis de la Chambre sur cette question.

Consolidons les intérêts de notre agriculture en adoptant un tarif vigoureux. En d'autres termes, fortifions la position de nos agriculteurs. Imitons, en cette matière, la politique des Etats-Unis. Donnons une base solide à nos intérêts agricoles, et ensuite entrons en concurrence avec les autres nations sur tous les marchés du monde.

Il y a deux choses qui vont ensemble ; le transport et le tarif. Nous devons les organiser scientifiquement. Nous n'avons pas de temps à perdre. Dans le passé, nous n'avons pas marché, nous n'avons fait que piétiner sur place.

L'honorable ministre du Commerce a rappelé cette après-midi que nous avions perdu, par l'émigration, plusieurs millions de nos compatriotes que les Etat-Unis ont attirés. Ils ont traversé la frontière et sont devenus citoyens américains. Les provinces maritimes ont, peut-être, été plus éprouvées que n'importe quelle partie du pays. La province que j'habite a vu un grand nombre de ses fils prendre le chemin de la terre étrangère.

Pourquoi avons-nous perdu un aussi grand nombre de nos enfants ? Parce qu'il y a de l'autre côté de la frontière une nation qui, grâce à une vigourense politique, a su développer ses industries.

En 1894, sous l'administration Cleveland, les Etats-Unis ont abaissé leur tarif, tout en le maintenant encore très élevé. Une dépression commerciale se fit sentir immédiatement et une crise devint imminente au sein de la république voisine. Le parti démocrate fut défait et, en 1897, le congrès américain revisa le tarif. Permettez-moi de

vous lire le titre du bill qui fut présenté à cet effet : " Un acte aux fins d'accroître les ressources du trésor et d'encourager les industries des Etats-Unis." Voilà des mots bien clairs et que ne laissent subsister aucun doute sur le but que l'on visait par le tarif de 1897.

Dans un livre très intéressant intitulé : " The elements of National Economy," voici en quels termes le professeur Robert Ellis Thompson parle du tarif des Etats-Unis :

Neuf fois dans l'espace de cent ans, le peuple américain a changé sa politique douanière, emporté quelquefois, sous l'influence de théories spécieuses, de la protection vers le libre-échange, mais toujours ramené par une rude expérience à la politique de protection. Cette dernière a été en vigueur le plus longtemps ; et les deux périodes de sa plus longue durée sont celle qui suivit l'établissement du gouvernement (1789-1801) et celle que nous traversons actuellement. Quatre fois on a renversé le tarif que nous avions construit, comme un échafaudage, afin d'ériger l'édifice encore incomplet de notre développement industriel ; mais toujours l'ouvrage a été repris, sinon depuis le fondement, du moins d'un point beaucoup plus bas que celui que nous avions atteint sous l'empire du tarif protecteur que l'on revisait. Cette fois-ci, la nation est bien déterminée à conserver l'échafaudage jusqu'à ce que l'édifice soit couronné de son toit.

Voilà la politique que je voudrais voir appliquer au développement de ce pays. J'aimerais que l'on se mit à l'œuvre immédiatement. J'ai confiance que cette session ne se terminera pas sans que cette question vitale soit étudiée à fond. Pour ma part, je ferai de mon mieux dans ce sens.

Le gouvernement a modifié un ou deux articles du tarif, mais ce n'est pas là une politique définie. Il nous avoue qu'il ne sait pas quand il sera avantageux pour le pays de remanier notre tarif et qu'il n'est pas encore fixé sur la nature des changements à faire dans notre système douanier.

L'honorable leader de l'opposition a fait une motion qui est virtuellement la répétition de celle qu'il a présentée l'an dernier. Qu'on me permette de le féliciter du discours qu'il a prononcé. Les deux côtés de la Chambre admettent que c'est l'un des meilleurs que nous ayons jamais entendus dans cette enceinte sur la question du tarif. Il fait plaisir d'entendre discuter avec autant de compétence et de savoir un sujet aussi important que celui qui nous occcupe en ce moment. Le ministre des Finances a prononcé un discours habile. Le ministre du Commerce a aussi fait un de ses brillants plaidoyers que nous sommes toujours heureux d'applaudir, quoique nous ne partagions pas toutes les opinions qu'il a émises.

Bien que la motion de l'honorable leader de l'opposition soit faite dans un sens qui me plait, je ne dis pas cependant que je l'approuve sans réserve. Le discours de mon honorable ami (M. R. L. Borden) est plus clair que sa motion. Cette dernière sonne une bonne note, mais, avec votre permission, M. l'Orateur, j'aimerais à la compléter et à bien définir l'attitude que je prends devant le pays en proposant, à une phase plus avancée du débat, la motion suivante dont je donne avis et que je soumets à l'attention de mes amis de la droite et de la gauche :

Afin d'assurer la stabilité et le progrès des industries, de faciliter l'établissement d'industries nouvelles, d'inspirer plus de confiance aux capitalistes canadiens et anglais, de procurer à nos cultivateurs et à ceux que nous invitons à venir partager avec nous les bienfaits de nos institutions et la richesse que la providence nous a donnée, tout l'avantage d'un marché intérieur prospère, de se rendre aux légitimes demandes des classes laborieuses désireuses de voir leur travail récompensé par des salaires raisonnables et permanents pour le confort de leurs familles, de protéger notre marché contre l'envahissement des produits agricoles et industriels du dehors, contre les trusts étrangers, contre la main-d'œuvre bon marché, de provoquer le développement et l'expansion plus rapide de nos vastes ressources, d'amener de meilleures relations commerciales entre les provinces et entre la Confédération et la mère patrie :

Cette Chambre est d'avis qu'il est impérieux pour le gouvernement de réviser sans délai le tarif actuel, de façon à ne laisser aucun doute sur la détermination du peuple d'adopter et de maintenir une politique fiscale suffisamment protectrice de ses industries nationales.

Aussi d'adopter une politique très ferme concernant les moyens de transport qui donnera à nos produits accès facile, rapide et peu coûteux aux marchés intérieurs et étrangers.

Voilà la motion que je présenterai plus tard. Je n'entrerai pas aujourd'hui dans la discussion des articles du tarif. En d'autres termes, je n'indiquerai pas les différentes industries qui, suivant moi, méritent l'attention immédiate de cette Chambre. J'espère que cette question sera discutée à fond au cours de la présente session afin que nous puissions faire connaître nos vues et que le pays prononce ensuite en connaissance de cause.

J'ai confiance que le gouvernement se rendra un meilleur compte de la situation. Oui, je l'espère encore. J'ai parcouru la province d'Ontario, j'ai été invité à adresser la parole à plusieurs réunions libérales, et j'ai constaté partout l'existence d'un fort mouvement d'opinion en faveur d'un tarif plus élevé. Les membres du gouvernement qui représentent les autres provinces dans le cabinet ne connaissent peut-être pas le sentiment de la province d'Ontario sur cette question aussi bien que je crois le connaître. L'on me dira sans doute que le gouvernement a gagné les élections partielles qui ont eu lieu; mais nous savons tous à quoi nous en tenir sur la signification de ces élections qui se font d'ordinaire sur des questions d'ordre secondaire. Nous savons quelle grande influence le gouvernement exerce sur le corps électoral.

L'on me dira peut-être que la politique que je préconise engendre les trusts et les coalitions. Mes honorables amis qui approuvent la politique douanière de la Grande-Bretagne, voudront bien ne pas oublier que les co-

alitions exercent une plus grande influence au sein de la libre-échangiste Angleterre qu'aux Etats-Unis. Les trusts y sont peut-être plus nombreux que dans la république voisine. Aux Etats-Unis les coalitions n'ont pas la haute-main sur un dixième des intérêts industriels. Ce n'est donc pas là un argument qui puisse nous être opposé.

Toutes les nations du monde s'arment pour la lutte commerciale. J'ai dans la main le tarif que l'Allemagne vient d'adopter. Je suis heureux de voir le ministre des Finances et le gouvernement se décider enfin à user de représailles à l'égard de l'Allemagne. Pourquoi n'ont-ils pas adopté la même politique à l'égard des Etats-Unis ? Le tarif de nos voisins est tout aussi injuste envers notre pays que celui de l'Allemagne. Si le principe que le gouvernement proclame et qu'il demande à ses partisans d'approuver, est bon et sain lorsqu'il s'agit de l'Allemagne, il devrait également l'appliquer aux Etats-Unis.

Permettez-moi un dernier mot au sujet des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba. L'une des influences—peut-être la principale —qui empêchent un remaniement du tarif provient des Terrioires du Nord-Ouest. Je sais à quoi m'en tenir à ce sujet. Mais nos amis du Nord-Ouest commettent une erreur en prenant cette attitude d'opposition. Nous sommes prêts à leur fournir des moyens de transport faciles, commodes et à bon marché. Ils n'ont jamais frappé en vain à la porte des vieilles provinces. Nous avons voté volontiers tous les crédits dont ils avaient besoin et nous sommes prêts à le faire encore—c'est là du moins mes dispositions à leur égard ; et c'est parce que je connais le sentiment de la province de Québec que je parle ainsi. Nous sommes prêts à tout faire pour développer les Territoires du Nord-Ouest. Pourquoi voudraient-ils acheter des Etats-Unis plutôt que de nous. Les Les vieilles provinces sont, dans une large mesure, des provinces manufacturières. Si nous créons des voies de transport à bon marché entre l'ouest et l'est, pourquoi ne vendrions-nous pas nos marchandises aux habitants des Territoires ? Nous sommes prêts à faciliter les moyens de transport par terre et par eau. Formons un faisceau compact de toutes les parties de la confédération canadienne. L'unité nationale sera le fruit des relations commerciales. Nous faisons appel à l'émigration étrangère afin de peupler le Nord-Ouest. Ayons autant de rapports que possible avec les groupes d'immigrants que nous y envoyons. Créons entre eux et nous des relations commerciales et qu'un vigoureux tarif canadien et qu'un réseau savamment organisé de voies de transport nous servent de lien pour unir intimement les différentes parties de ce pays. Je ne vois aucune raison d'antagonisme entre l'ouest et l'est et je ne vois pas pourquoi les Provinces maritimes ne tendraient pas la main à Ontario et à Québec. Si les provinces maritimes avaient un plus grand nombre d'établissements industriels, leur population serait plus considérable. L'ouest possède déjà certaines industries. J'aurai peut-être occasion de demander aux députés de cette région de se joindre à moi afin d'obtenir une protection plus efficace en faveur de certaines exploitations industrielles et agricoles.

Il ne devrait être question ni de l'ouest ni de l'est. Les différentes provinces de cette confédération doivent être unies entre elles, et le Canada doit se tenir uni à l'empire britannique.

La Grande-Bretagne est notre marché le plus avantageux et, à cet égard, je partage les sentiments que l'honorable ministre du Commerce a exprimés. Cette jeune nation canadienne ne peut devenir indépendante avant de longues annnées, car nous serions une proie facile pour les Etats-Unis qui nous croqueraient à la première difficulté. Les petites nations de l'Europe ne sont pas dans la même situation, car il y a là l'équilibre européen que les grandes puissances ont tout intérêt à maintenir. La France ou la Russie ne permettrait pas à l'Allemagne d'absorber une petite nation. Mais sur ce continent, il n'en est pas ainsi, et si nous devenions indépendants aujourd'hui, les Etats-Unis nous annexeraient sans qu'aucune nation prit la peine d'intervenir. Dans dix ou quinze ans nous aurons peut-être,—j'espère que nous aurons une population de dix ou douze millions d'âmes; et nous aurons peut-être maille à partir avec nos voisins, à moins que nous n'ayons des relations plus étroites avec l'empire. Commençons dès maintenant à assurer plus solidement sur une base commerciale, l'union du Canada et de l'Empire Britannique. Travaillons à unir les différentes parties de ce pays et à consolider l'union du Canada et de l'Empire britannique.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : De grandes destinées nous sont réservées. Pourquoi ne pas adopter une politique digne de l'avenir qui nous attend? Attendre pour faire quelque chose n'est pas une politique digne d'une nation.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : Les membres du cabinet reconnaissent la nécessité de reviser le tarif et d'adopter une politique vigoureuse, et cependant ils nous demandent d'attendre jusqu'à l'an prochain. Pourquoi attendrions-nous aussi longtemps lorsque nous voyons nos voisins envahir tous les marchés de l'univers. Nous perdons du terrain dans le monde commercial et la balance du commerce a été contre nous l'an dernier.

Je suis fâché, M. l'Orateur, d'avoir fatigué l'attention de la Chambre par un aussi long discours——

Quelques VOIX : Non ! non !

L'honorable M. TARTE : Je suis dans une situation toute particulière. Comme je l'ai dit, mes relations avec la plupart de mes collègues ont été des plus agréables. J'ai confiance dans l'intégrité, dans l'honneur de la plupart d'entre eux. J'ai travaillé de concert avec la grande masse du parti libéral. J'ai fait tout ce que j'ai pu pour ce parti lorsqu'il était loin d'être aussi fort qu'aujourd'hui. Je me rappelle bien les jours où ce parti libéral fut dispersé aux quatre vents après la chute de M. Mercier. Mes amis, les libéraux de la province de Québec n'étaient pas aussi forts qu'ils le sont aujourd'hui. Ils ont alors trouvé dans les rangs du parti conservateur des alliés auxquels certains d'entre eux n'ont jamais été fidèles. Qu'ils me permettent de le leur dire et de leur reprocher dans cette enceinte leur manque de sincérité et de loyauté envers quelques-uns d'entre nous. Ils savent que je dis la vérité. Dans plus d'une occasion, on m'a donné des coups de poignard dans le dos, mais j'oublie tout cela. Un homme public doit oublier et pardonner. Je suis resté dans le cabinet sachant qu'il y avait derrière moi des hommes qui avaient juré ma perte. Mes anciens colègues savent cela tout aussi bien que moi. Je suis resté à mon poste par loyauté envers mon chef et envers ceux de mes collègues avec qui je travaillais dans les meilleurs intérêts du pays.

Sur la question du tarif, je ne pouvais transiger et attendre plus longtemps. On pourra dire que je ne suis pas un bon partisan; j'accepte ce reproche. Pour rester ministre, je ne saurais consentir à abandonner des idées dont je suis fermement convaincu. Il est des choses qui n'admettent pas de compromis, et il est des opinions qu'un homme public ne saurait abdiquer. Sur la question du tarif et sur celle du transport dont j'ai si souvent parlé dans cette enceinte, j'ai des idées bien tranchées que je ne pourrais abandonner. J'ai remis mon portefeuille, lorsque j'ai vu que je n'étais plus d'accord avec plusieurs de mes collègues. Je ne leur en veux pas.

Je ne sais pas si je resterai dans la politique canadienne. J'aime mon pays ; j'aime la politique canadienne ; mais la vie est courte et je ne sais pas si je ne me laisserai pas entraîner vers un autre champ d'action. Ce ne serait un déshonneur ni un désavantage pour les Canadiens-français que d'avoir un des leurs sur les banquettes des Communes anglaises.

Quelques VOIX Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : On m'a offert un siège dans les Communes anglaises, mais je ne l'ai pas encore accepté. Je ne sais ce que je ferai. Si j'étais riche, j'accepterais cette offre ; et je crois que sans briser les liens qui m'attachent à mon pays natal, je pourrais, au sein du parlement impérial, servir le Canada comme je l'ai fait ici. Mais je n'ai pris aucune décision à ce sujet ; nous verrons plus tard le meilleur parti à prendre.

Je donne ces explication parce que je désire, en terminant mes observations, vous démontrer que je n'ai pas d'intérêts personnels à sauvegarder. Mon ambition est satisfaite. J'ai débuté très modestement dans la vie. J'ai eu l'insigne honneur de faire partie de cette Chambre et d'être un des ministres de la Couronne, et je ne puis aspirer à monter plus haut ici, ni ailleurs. Mon ambition est satisfaite. L'attitude que je prends en ce moment n'est inspirée que par le désir que j'ai de servir mon pays avec toute l'énergie dont je suis capable.

M. l'Orateur, je demande pardon à la Chambre d'avoir parlé si longtemps.

M. LOGAN : Sur la demande de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) j'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Sur motion du ministre des Finances la séance est levée à 10 heures 25 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 21 avril 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de la Baie-d'Hudson et de l'Ouest.—(M. Sproule).

Bill (n° 118) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique Canadien.—(M. Belcourt.)

NOUVEAU MEMBRE.

Monsieur David Wardrope Wallace, député du district électoral de Russell, est présenté à la Chambre par le premier ministre (très honorable sir Wilfrid Laurier) et M. D. C. Fraser.

VOIES ET MOYENS.

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté,—et sur l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, l'état financier soumis à la Chambre il y a quelques jours par mon honorable ami le ministre des Finances, diffère matériellement, sous certains rapports, de tous ceux que nous avons eus. Il a éveillé une attention plus générale et il était at-

tendu avec intérêt par les pays étrangers, et certains passages ont eu du retentissement aux Etats-Unis, en Allemagne et en France. Cet exposé donne l'historique d'une période de prospérité sans exemple au Canada, pendant laquelle le commerce, la richesse et les revenus publics ont suivi une marche ascensionnelle. Nous devons en remercier la divine Prividence et nous bien garder de croire que nous avons amené nous-mêmes ce concours de circonstances heureuses dont nous profitons et qu'un pouvoir supérieur n'a rien à faire dans la préparation de nos destinées.

Cet exposé budgétaire du ministre des Finances réflète, en quelque sorte, le frémissement dont notre nation se sent agitée avec la conscience de la nouvelle force qui lui est née ; nous pouvons donc le discuter avec un sentiment de reconnaissance pour la prospérité dont nous jouissons, tout en nous rendant compte que nous sommes à l'aurore d'une ère de grande expansion, une sage direction et beaucoup de prudence politique.

Je trouve dans cet exposé financier des choses qui me causent une vive satisfaction. Rien ne justifiait l'imposition par l'Allemagne d'un droit différentiel contre les marchandises du Canada, en réponse à la préférence que nous avons accordée aux produits de l'Angleterre. Sous le rapport des relations commerciales qu'ils ont avec nous, ces deux pays sont dans des conditions toutes différentes. L'Angleterre est notre mère patrie et nous trouvons sur ses marchés des avantages que l'Allemagne ne nous accorde pas. Dans le premier pays nous n'avons aucun droit à payer, et dans l'autre nous en avons de très lourds, et quand l'Allemagne entreprend de nous punir parce que nous traitons différemment l'Angleterre qui nous donne libre accès à ses marchés, elle agit avec un sans-gêne que rien ne peut excuser. Le caractère odieux de cette conduite de l'Allemagne à notre égard devient encore plus apparent, si on tient compte de l'état de notre commerce avec ce pays. Nos importations d'Allemagne, l'an dernier, se sont élevées à $10,919,944 ; nos exportations dans ce pays n'ont été que de $2,692,578. Les importations allemandes forment 81 pour 100 de notre commerce total avec l'Allemagne. Toutefois, comme l'exportation des produits purement canadiens ne s'est élevée qu'à $1,298,634, la proportion de nos exportations dans le commerce total, n'est plus que 8·9 et quatre dixièmes pour 100.

Dans de pareilles conditions l'action de l'Allemagne frisait l'insolence et j'approuve de tout cœur la décision prise par le ministre des Finances d'imposer des droits différentiels sur les marchandises de ce pays. Par cette réponse à l'Allemagne le Canada a attiré sur lui l'attention des autres pays et il a été généralement approuvé en dehors de l'Allemagne. On semble comprendre partout qu'en agissant ainsi nous n'avons fait qu'affirmer nos droits et défendre notre honneur. Je vois par les journaux que le gouvernement allemand se propose de mettre un impôt prohibitif sur les marchandises canadiennes. Cette idée ne pourrait être inspirée que par le dépit, et je ne doute pas que le sentiment populaire soit très monté contre nous en Allemagne ; mais si le gouvernement allemand fait cela, je n'ai qu'un conseil à donner au gouvernement et au ministre des Finances : c'est de rendre aux Allemands dent pour dent ; s'ils prohibent nos $1,300,000 d'exportations, prohibons leurs $11,000,000 d'importations, et lorsque ce jeu aura duré quelque temps nous demanderons aux financiers et aux économistes allemands qui gagne et qui perd dans cette bataille. Le Canada peut se permettre d'agir comme il le fait ; et je considère que le moment est bien choisi pour faire comprendre que nous ne souffrirons pas d'injustice et que nous entendons être respectés. Je répète que j'approuve cordialement la conduite du gouvernement en cette affaire ; je dirais même que j'admire le courage dont il a fait preuve.

J'ai écouté attentivement le discours de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et j'ai lu celui de l'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal (M. Tarte) que je n'ai pas eu le plaisir d'entendre, et j'ai remarqué que tous deux reprochent au gouvernement de ne pas nous donner une revision immédiate du tarif, et prétendent que l'état actuel de nos affaires rend cette revision nécessaire et désirable.

Pour ma part, M. l'Orateur, je considère plutôt que les raisons données par le ministre des Finances pour retarder cette révision, sauf quelques rares changements peu importants, sont excellentes. A l'heure qu'il est nous ne savons pas sur quelles données, sur quelles bases nous serions appelés à opérer. Comme l'a dit le ministre des Finances, cette question de préférence commerciale n'est pas encore définitivement réglée; nous ne savons pas ce qui en résultera, mais le résultat, quel qu'il soit, ne peut manquer d'avoir une influence considérable sur la législation fiscale que nous aurons à adopter.

Il y a aussi la reconvocation probable de la haute commission mixte et la reprise des négociations avec les Etats-Unis concernant l'amélioration des relations commerciales entre les deux pays. Si ces négociations réussissent, la situation sera bien différente de ce qu'elle sera si elles échouent. Il nous faudra, en grande partie du moins, baser notre tarif sur le résultat de ces négociations avec les Eats-Unis et les relations qui pourraient être établies d'une manière permanente entre les deux pays.

Sans me prononcer présentement sur la question abstraite de la supériorité de la protection ou du libre-échange, je maintiens que pour ces raisons il est plus prudent de retarder toute démarche avant de connaître au juste les conditions auxquelles nous aurons à faire face.

Si les paroles de l'honorable député de Sainte-Marie ont été fidèlement rapportées, mon honorable ami prétend que la question d'une préférence commerciale à l'Angleterre est réglée et que nous avons la réponse catégorique et définitive du gouvernement anglais. Cela est possible ; dans tous les cas, je suis bien prêt à m'entendre avec lui sur le résultat probable de cette question. Je ne crois pas aujourd'hui et je n'ai jamais cru que nous puissions jamais obtenir de l'Angleterre un avantage commercial appréciable sur ses marchés. Je crois que l'expérience de ces quatre ou cinq dernières années doit nous convaincre que l'Angleterre ne fera rien pour reconnaître la préférence que nous lui avons accordée. Je considère de plus qu'en étudiant mieux la question on se rendra compte que l'Angleterre n'est pas en état de nous accorder une préférence quelconque sur ses marchés, quoi que nous fassions pour elle.

C'est en étudiant les rapports du commerce anglais que j'en suis venu à cette conclusion. Il faut voir jusqu'à quel point le commerce de l'Angleterre avec ses colonies est insignifiant comparé à son commerce avec les pays étrangers. Je vois, par exemple, qu'en 1901, la dernière année pour laquelle nous ayons des rapports complets, les importations de l'Angleterre se sont élevées à £531,990,000 sterlings. Sur cette somme £416,416,000 provenaient des pays étrangers, soit 79.73 pour 100 des importations totales. Les importations de toutes les colonies, possessions et dépendances anglaises, se sont élevées à £105,573,000, ou 20.27 pour 100. D'après ces mêmes rapports les importations de l'Angleterre du Canada ont été de £19,-854,000, ou 3.7 pour 100 du total. Si l'on passe maintenant aux exportations, on voit que le total pour l'année 1901, a été de £347,-864,000. Dans ce total, les pays étrangers figurent pour £234,745,000, ou 67.4 pour cent, tandis que dans ses colonies et dépendances l'Angleterre n'a exporté que pour £113,118,-000, ou 32.06 pour 100 ; le Canada compte là-dedans pour £9,250,000 ou 2.6 pour 100.

Quand on considère que le commerce de l'Angleterre est si insignifiant qu'elle ne reçoit de nous que $3.70 pour chaque $100, qu'elle reçoit des pays étrangers et qu'elle ne nous envoie que $2.60 pour chaque $100 qu'elle envoie ailleurs, je me demande s'il est raisonnable de supposer qu'elle va s'engager dans un système de droits différentiels en notre faveur et au détriment de l'immense somme de son trafic avec tous les autres pays, et avec la certitude que cela amènerait des représailles et des relations tendues avec les autres nations. Nous n'avons pas le droit d'espérer rien de semblable. L'Angleterre ne peut pas se rendre à nos désirs; une pareille démarche porterait atteinte à son commerce extérieur et l'entraînerait dans une guerre commerciale avec les autres nations.

A la conférence de l'an dernier, M. Chamberlain ne parut pas attacher un grand prix à notre préférence de 33⅓ pour 100 et n'estima pas qu'elle fût équivalente à une préférence en notre faveur d'un droit de 4 pour 100 sur les céréales. C'est-à-dire qu'un droit différentiel de 33⅓ pour 100 sur toutes les importations anglaises au Canada, ne vaut pas un droit différentiel de 4 pour 100 sur une classe restreinte d'articles importés en Angleterre. J'avoue que lorsque cette taxe sur les céréales a été imposée en Angleterre, je m'attendais à ce qu'il fût fait une exception pour le Canada. Je ne concevais pas qu'il pût en être autrement; j'ai été grandement surpris en apprenant que le gouvernement anglais n'avait pas l'intention de nous accorder cette préférence de 4 pour 100 sur les céréales, en retour de la préférence de 33⅓ pour 100 que nous accordions sur toutes les importations anglaises.

Je suppose, je suis même convaincu qu'il y a pour expliquer cet état de choses, des raisons qui n'apparaissent pas à la surface. La raison n'en est pas que l'Angleterre n'était pas disposée à nous faire cette concession, que ses hommes d'Etat n'auraient pas aimé à nous l'accorder; mais on a probablement cru que cela ne serait pas prudent, on savait qu'une semblable démarche serait considérée comme hostile par les gouvernements des autres pays. Ainsi, dans ce refus de l'Angleterre de nous accorder cette préférence de 4 pour cent en retour de celle de 33⅓ que nous lui accordions sur toutes ces importations, il faut voir la preuve que jamais elle ne pourra être amenée à nous accorder une préférence quelconque sur ses marchés, et cela, pour des considérations en dehors de toute question se rapportant à ses relations commerciales avec ses colonies.

M. Chamberlain, au cours de ses remarques—autant que nous avons pu le constater par ce qui nous en a été communiqué—a prétendu que la préférence accordée par le Canada était de bien peu de conséquence et n'avait pas affecté d'une manière appréciable les exportations anglaises au Canada. Je me permettrai de différer d'opinion avec lui sur ce point. Cette préférence a eu un double effet. En premier lieu, elle a mis fin à cette période de diminution qu'on remarquait dans notre commerce avec l'Angleterre, et, ensuite, elle a donné un nouvel essor à ce commerce. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les rapports pour établir ce point au delà de tout doute. Le tableau suivant en fait foi :

Année.	Importations.
1893	$43,148,000
1894	38,717,000
1895	31,131,000
1896	32,500,000
1897	29,412,000
1898	32,500,000
1899	37,060,000
1900	44,789,000
1901	48,000,000
1902	49,250,000

Nous étions descendus de $43,000,000 à $29,000,000 avant l'adoption de ce tarif dif-

férentiel, de 1893 à 1897, et nous sommes remontés de $29,000,000 à $48,000,000 de 1897 à 1902, soit une augmentation de $19,000,000 ou 40 pour 100 dans ces cinq années, comparée à la période de décroissance rapide qui avait précédé. Ces chiffres démontrent que M. Chamberlain est dans l'erreur, que notre commerce avec l'Angleterre allait en décroissant et que le déclin était rapide et régulier. Ces chiffres prouvent de plus que la préférence, ou une cause quelconque, est venue clore cette ère pour y substituer une période d'expansion qui se chiffre par $19,774,000 en cinq ans. Ce résultat aurait dû satisfaire M. Chamberlain, et il est évident qu'il n'était pas en possession de tous les faits quand il a émis cette prétention que la préférence accordée par le Canada était de peu d'importance pour l'Angleterre et n'avait pas produit de résultats appréciables.

Je suis convaincu que sur ce point nous nous ne pourrons jamais nous entendre avec les hommes d'Etat anglais. Nous n'aurions jamais dû accorder cette préférence, car l'Angleterre n'est pas en état de nous rendre la politesse, et les conditions de son commerce avec les pays étrangers ne lui permettent pas de nous accorder une préférence sur ses marchés.

On a parlé, quelque part, d'un zolverein ou du libre-échange dans les limites de l'empire. Il y aurait peut-être moyen d'arriver à une entente sur cette base, le libre-échange absolu, l'admission en franchise des produits anglais dans toutes les colonies, mais si ce projet est bien vu du peuple anglais, il n'est pas possible de le mettre à exécution ici. Cela est impossible dans les conditions présentes. Je ne crois pas qu'on puisse jamais y arriver, et, dans tous les cas, il est inutile d'en parler comme d'une éventualité prochaine.

Quant à cette préférence d'environ 4 pour 100 sur les céréales, je suis convaincu, M. l'Orateur, que l'admission en franchise de notre blé et autres céréales sur les marchés américains, serait beaucoup plus importante pour nos producteurs que cette préférence de 4 pour 100 sur le marché anglais. Je ne crains pas d'affirmer que la concurrence que les acheteurs de grain et les minotiers américains viendraient faire à nos propres acheteurs et à nos propres minotiers dans nos fertiles régions de l'ouest et dans les autres parties du Canada, aurait pour nos producteurs des résultats plus avantageux qu'une préférence anglaise équivalente à la taxe sur les céréales. Nous pouvons faire notre deuil de nos aspirations qui viendront toujours se briser contre l'obstination réfléchie des hommes d'Etat anglais qui comprennent que cette préférence ne peut être accordée. L'Angleterre ne voudra jamais une taxe sur la matière brute. La concurrence entre la Grande-Bretagne et les nations rivales est trop vive ; avec l'Allemagne et les Etats-Unis, elle est devenue tellement accentuée que la conscience du soin de ses intérêts

empêchera toujours les hommes publics de l'Angleterre d'imposer de nouvelles charges à la population sous forme d'une taxe sur la matière brute, taxe représentée, à l'heure actuelle, par un impôt sur les céréales.

Nous ferions mieux de nous débarrasser de nos illusions sous ce rapport, car nos espérances ne peuvent pas se réaliser. Renonçons à discuter cette question de préférence, car dans les conditions présente, j'en considère la solution impossible. La préférence actuelle n'est que sentimentale. C'est un sentiment auquel il n'est pas possible de donner une forme tangible. En retour de cette préférence, nous n'avons pas même pu faire cesser l'embargo sur nos animaux. On nous a refusé la moindre petite concession en échange de la préférence de 33⅓ pour 100 dont le seul bon résultat, si elle en a eu un, a été de diminuer les impôts douaniers sur certaines classes de marchandises.

Je n'insisterai pas, M. l'Orateur, comme l'honorable député qui a parlé hier soir, pour entreprendre une longue dissertation sur les avantages de la protection. Une discussion académique sur cette question abstraite ne pourrait avoir aucun résultat pratique, dans l'état actuel des affaires de ce pays. Ainsi que je l'ai expliqué, il y a un instant, le gouvernement a décidé d'ajourner la revision du tarif jusqu'à ce que de nouveaux développements se soient produits et que nous sachions dans quelles conditions nous serons appelés à agir. Dans ces circonstances, je considère comme une perte de temps inutile une discussion sur les mérites comparés de la protection, du libre-échange et d'un tarif de revenu.

Mais, avec votre permission, M. l'Orateur, j'aurai quelques commentaires à faire sur la question de la réciprocité avec les Etats-Unis. Cette question occupe un chapitre considérable dans l'histoire de la législation fiscale du Canada. Cette discussion a commencé longtemps avant la Confédération et se continue encore de nos jours. Dès 1854, elle nous a valu un traité qui nous assurait la réciprocité pour les produits naturels des deux pays. Nous avons joui des avantages de ce traité jusqu'en 1866, date à laquelle il fut abrogé. Ceux qui ont étudié cette phase de l'histoire du Canada, savent quels ont été les résultats de ce traité et l'influence qu'il a exercée sur les affaires de ce pays. A l'aide des enseignements que nous fournit ce chapitre de notre histoire, on peut se faire une idée des résultats probables d'une politique semblable si elle était adoptée de nouveau. Le sentiment public au Canada était tellement satisfait des résultats pratiques de cette réciprocité, que, pendant des années et des années, nous avons fait d'inutiles efforts pour revenir à l'ancien état de choses. Nous avons combattu de toutes nos forces l'abrogation du traité en 1866. Quelques mois plus tard, des délégués ont été envoyés à Washington. A l'avènement des libéraux, en 1874, leur premier soin a été de

dépêcher à Washington l'honorable George Brown qui, de concert avec lord Thornton, le ministre anglais, négocia un traité de réciprocité qui ne fut pas ratifié par le Sénat. Plusieurs autres tentatives ont été faites depuis, et ce n'est que depuis quelques années que, découragés par l'évidente inutilité de nos démarches, nous avons cessé de travailler à obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis.

Mais, depuis deux ou trois ans, la réciprocité à perdu de son importance aux yeux du public, bien qu'elle soit aujourd'hui aussi sérieuse pour nous qu'elle l'a jamais été. Si les apparences ne me trompent pas, le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis auront encore à s'en occuper, et je considère que, cette fois, les négociations s'engageront dans des conditions plus propices à un résultat favorable qu'à aucune autre époque depuis l'abrogation des traités en 1866.

Dans le discours qu'il a prononcé, il y a quelques jours, l'honorable chef de l'opposition demande la cause de l'énorme expansion que prennent les importations de marchandises américaines au Canada. Cette cause est bien apparente. Depuis l'établissement de la confédération, nous avons adopté un tarif modéré à l'égard des Etats-Unis et du reste du monde. Les droits ont été considérablement augmentés, mais ils sont encore modérés. Ils sont restés à un taux qui n'affecte pas matériellement les importations américaines et autres ; à un taux qui, tout en donnant un certain degré de protection, grâce à laquelle de grandes industries se sont développées, n'était pas du tout prohibitif, et c'est grâce à ce tarif modéré que les importations étrangères ont continué à affluer en ce pays. Or, le Canada est limitrophe des Etats-Unis sur un parcours de 4,000 milles. Les Américains sont nos voisins. Leurs industries sont très perfectionnées et leur outillage est le plus complet qui existe. Bien que l'Angleterre exporte plus de produits manufacturés, le seul approvisionnement du marché intérieur des Etats-Unis exige beaucoup plus que toute la production industrielle de l'Angleterre. Les Américains sont maintenant arrivés au point où ils sont en état de pourvoir à leurs propres besoins, tout en ayant un excédent considérable destiné à l'exportation. Naturellement ils cherchent des débouchés à l'étranger pour l'écoulement de cette production. Ils sont dans les mêmes conditions climatériques que nous, et les besoins des deux peuples sont identiques. Les Américains ont réussi à fabriquer une longue liste d'articles qui répondent exactement à nos besoins et que nous ne pouvons pas facilement nous procurer ailleurs. De plus, la facilité de se procurer des marchandises des Etats-Unis est tellement plus grande que si on les fait venir d'Europe, que cela seul suffit pour assurer la prépondérance aux Américains. Un marchand peut converser avec son correspondant de New-York, Boston ou Philadelphie par le téléphone, et lui donner une commande qui sera en route quelques heures après et arrivée à destination dans deux ou trois jours. Un marchand pour tenir son assortiment au complet, peut grâce à ces facilités, acheter en petite ou en grande quantité. Toutes ces circonstances et le contact direct entre le marchand en gros et le consommateur offrent de tels avantages qu'il était naturel qu'un trafic énorme se développât entre les deux pays, et c'est la principale cause du chiffre sans cesse grandissant de nos importations américaines.

Si les Américains nous avaient accordé les mêmes avantages, s'ils nous avaient traités avec la même libéralité, il ne serait plus question de savoir si les relations commerciales entre les deux pays sont rétablies sur des bases équitables ; il ne serait plus question de savoir s'il convient d'adopter à leur endroit la politique fiscale qu'ils ont toujours maintenue envers nous.

L'honorable chef de l'opposition est d'opinion que, comme préliminaire aux négociations, on devrait commencer par élever le tarif. Elevons d'abord le tarif et nous aurons ensuite quelque chose à offrir aux Américains, et s'ils ne nous accordent pas ce que nous demandons, nous resterons avec le tarif que nous devrions avoir. Voilà le raisonnement que tient l'honorable chef de l'opposition, mais je suis convaincu qu'une telle démarche faite dans les circonstances actuelles, aurait un effet tout à fait contraire à celui qu'en attend mon honorable ami. Si nous entreprenions de remanier le tarif afin de le rendre tel que nous désirions l'avoir au cas où nous n'obtiendrions aucune concessions des Américains, ce serait évidemment un tarif de nature à causer du mécontentement et à nous faire manquer le but que nous poursuivons. Nous aurions l'air de nous servir de ce tarif comme d'une menace ; nous aurions l'air de dire à nos voisins : Voici ce que nous avons décidé, et si vous ne faites pas ce que nous exigeons de vous, nous allons maintenir ce tarif en vigueur. Je considère qu'une pareille politique ne serait ni prudente ni habile. Il vaut mieux aborder les Etats-Unis amicalement. A mon sens, le temps n'est pas éloigné où nous obtiendrons d'eux des concessions importantes. Je suis très optimiste sur cette question. Je suis convaincu que nous obtiendrons des concessions qui nous donneront entière satisfaction et c'est pour cela que je considère qu'il serait imprudent de s'engager dans une voie que nous aurions certainement raison de suivre si toute concession nous était refusée. L'état de nos relations avec les Etats-Unis doit nécessairement avoir une grande influence sur la nature du tarif que nous serons appelés à faire. C'est le pays avec lequel nous avons notre plus fort commerce,et c'est aussi le pays avec lequel nos relations commerciales sont les moins satisfaisantes. Puisque la nature de notre tarif doit se ressentir de l'état de nos relations commerciales avec les Etats-

Unis, il vaut mieux ne pas s'engager dans une opération aussi importante que la revision d'un tarif sans savoir au juste quelles seront ces relations. Travaillons lentement et avec précaution et nous travaillerons sûrement.

Quant à mon opinion personnelle sur la question, personne dans cette Chambre n'ignore que je suis un partisan de la réciprocité. Il y a longtemps que j'ai adopté cette cause. L'honorable premier ministre n'a probablement pas oublié qu'en 1875, j'ai été désigné par M. Mackenzie pour défendre dans cette Chambre le projet de traité de M. Brown contre les attaques de l'opposition dirigée par sir John A. Macdonald. Depuis cette époque, je n'ai jamais cessé de travailler à l'établissement de relations commerciales plus libérales entre le Canada et les Etats-Unis.

J'ai toujours été convaincu, et je le suis encore, que rien ne pourrait procurer de plus grands avantages au Canada que la disparition des restrictions absurdes qui existent entre les deux pays et l'adoption d'une politique plus large et plus rationelle entre les deux grandes nations saxonnes du continent nord-américain. Mais j'ai aussi acquis la conviction que nous n'avons pas été justement traités par les Etats-Unis, et cette conviction est devenue plus profonde lorsque, à Québec et à Washington, de concert avec mes collègues de la commission mixte, j'ai été amené en contact plus intime avec la question des relations commerciales entre les deux pays.

Mieux que jamais je me suis rendu compte de l'injustice des lois fiscales américaines envers nous, et j'en ai gardé comme un ressentiment. Je me suis dit depuis, et c'est ce qui a motivé ma récente attitude sur cette question, que si nous ne pouvons pas obtenir justice de nos voisins, s'il nous faut continuer à subir ce que nous avons enduré par le passé, il vaut mieux ne nous occuper que de nos propres affaires et adopter le tarif que nous adopterions dans des conditions normales.

Ce n'est pas par amour pour la protection, ni par mécontentement contre le tarif actuel que j'ai adopté la ligne de conduite que j'ai tenue l'an dernier, ce qui m'a déterminé, c'est surtout les conditions qui existent entre le Canada et les Etats-Unis. L'an dernier, j'ai soumis une résolution à la Chambre et j'avais deux raisons pour cela. D'abord je croyais que le contenu de cette résolution exprimait les sentiments de la grande majorité des Canadiens et j'espérais qu'en la présentant à la Chambre, cela nous fournirait l'occasion de démontrer si j'avais tort ou raison. La deuxième raison, celle qui a pesé avec le plus de poids sur ma décision, c'est que si cette résolution exprimait les sentiments de la majorité des Canadiens, il serait bon de porter la chose à la connaissance des Américains pour leur fournir l'occasion de s'informer s'ils le jugeaient à propos et de se rendre compte si ce sentiment populaire avait quelque chance d'influencer notre politique fiscale, au cas où nos voisins ne nous traitaient pas d'une manière plus libérale. J'ai fait insérer la résolution dans les Débats pour faire savoir aux Américains que les Canadiens se rendent compte des mauvais procédés de nos voisins à notre égard ; qu'après avoir enduré pendant de longues années, nous sommes maintenant décidés à changer de tactique, et prêts à adopter la politique fiscale préconisée dans cette résolution si les Etats-Unis ne veulent pas être raisonnables.

M. CLANCY : Je demande pardon à l'honorable député, a-t-il voulu, dans le temps, connaître l'opinion de la Chambre dans le but de faire savoir aux Etats-Unis quelle serait la politique fiscale du Canada ?

M. CHARLTON : Pas du tout ; je n'ai pas présenté cette résolution pour demander à la Chambre de se prononcer pour ou contre. Au contraire, j'ai déclaré expressément que je la soumettais dans le but de la faire étudier et discuter par la députation et par le pays ; que la question était trop importante pour être décidée à la hâte et que d'ailleurs nous n'en étions pas encore arrivés à avoir une conception bien nette de la meilleure route à suivre dans les circonstances actuelles, et celles qui pourraient se présenter plus tard. Cette résolution disait :

> Que cette Chambre est d'avis que les droits d'importation du Canada devraient être basés sur le principe de la réciprocité, à des conditions compatibles avec les intérêts commerciaux du Canada, qu'une remise de pas moins de 40 pour 100 du montant des droits imposés devraient être faite sur les articles imposables exportés au Canada par des nations ou contrées admettant en franchise les produits naturels du Canada sur leurs marchés ; et que l'échelle des droits du Canada devrait être élevée suffisamment pour éviter de nuire aux intérêts canadiens dans le cas ou une remise de 40 pour 100 ou plus serait faite conformément aux conditions qui précèdent.

Ou bien, que le taux de notre tarif minimum fût assez élevé pour nous assurer une protection égale à celle dont nous jouissons à présent, et que 40 pour 100 en plus de ce tarif suffisant pour protéger nos industries, fussent ajoutés contre tous les pays, sans en nommer aucun, qui n'admettraient pas nos produits naturels en franchise.

Je crois, M. l'Orateur, que cette résolution contient le germe de la politique qu'il conviendrait d'adopter si les choses restent dans l'état où elles sont; cette résolution est dans le sens de la politique que nous avons adoptée, il y a quelques jours, à l'égard de l'Allemagne, et ce serait aussi cette politique qu'il faudrait adopter à l'égard des Etats-Unis, même s'ils nous accordaient un traité de réciprocité et se plaçaient, quant à nous, sur le même pied que l'Angleterre, en admettant nos produits naturels en franchise. Cette résolution pourrait, sans inconvénient,

être mise dans le statut et appliquée aux nations qui refuseraient de nous accorder le même traitement que l'Angleterre et les Etats-Unis.

Tout en recommandant au gouvernement de ne rien changer au tarif, pour le moment, je considère que le temps n'est pas éloigné où nous serons forcés d'agir, à moins que les circonstances ne changent considérablement. Je suis un zélé partisan de la réciprocité ; je suis en faveur d'un tarif également favorable aux deux pays, mais si nous échouons encore une fois, si nous devons être traités comme nous le sommes depuis trente ans, je me déclare en faveur des moyens radicaux et je ne puis qu'applaudir aux paroles significatives de l'honorable ministre des Finances, lorsqu'il dit que le gouvernement, serait guidé par les circonstances et que tout en préconisant le libre-échange il lui fallait tenir compte de la conduite de ses adversaires; et je reconnais à l'honorable ministre trop d'habileté pour croire qu'il voudrait résister à un grand mouvement populaire qui demanderait des représailles contre ceux qui nous maltraitent depuis si longtemps.

J'aurais quelques mots à dire de la politique de répression adoptée par les Etats-Unis en 1866. J'ai remarqué l'autre jour dans la "North American Review" un article du procureur général de la Nouvelle-Ecosse donnant les exportations et les importations des Etats-Unis sous le régime de la réciprocité; mais ce tableau pour être exact aurait besoin de certaines corrections. Lors de la mise en vigueur du traité en 1854, nous avions quatre gouvernements provinciaux différents, l'Ile du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et les deux Canadas. J'ai fait préparer un relevé, aux sources officielles américaines et aux sources canadiennes. Je n'ai pas pu me procurer les rapports de l'Ile du Prince-Edouard mais cela ne peut pas affecter matériellement le résultat. D'après les documents canadiens, la statistique des importations et exportations, de 1854 à 1866, est comme suit :

Importations des Etats-Unis, de 1854 à 1866 inclusivement..	$332,927,000
Exportations aux Etats-Unis, de 1854 à 1866 inclusivement....	259,875,000
Balance du commerce en faveur des Etats-Unis..	$ 73,052,000

La statistique américaine, pour la même période, diffère quelque peu. D'après ces documents, les importations américaines de toute l'Amérique anglaise, y compris Terre-Neuve et la Colombie Anglaise, sont comme suit :

Importations des Etats-Unis, de 1854 à 1866 inclusivement.... ..	$343,326,000
Exportations aux Etats-Unis de 1854 à 1866 inclusivement.....	318,760,000
Balance du commerce en faveur des Etats-Unis....	$ 34,566,000

La balance du commerce d'après les documents américains est de $34,566,000, et d'après les documents canadiens, de $73,-052,000. En abrogeant le traité, en 1886, les Américains étaient sous l'impression qu'il était défavorable aux Etats-Unis, et que la balance du commerce était contre eux et en faveur du Canada. C'est ce qui est arrivé, la dernière année, parce qu'avis de l'abrogation avait été donné un an d'avance, et durant cette dernière année, on s'empressa d'expédier autant de marchandises que possible, avant le mois d'août 1866. Mais durant toute son existence, ce traité a opéré en faveur des Etats-Unis et leur a valu une assez jolie balance de commerce—soixante-treize millions d'après nos rapports ; trente-quatre millions d'après les rapports américains. On n'a donné aucune raison pour abroger ce traité, qui, en réalité, était à l'avantage des deux pays, et qui le serait devenu encore plus avec le temps. La dénonciation de ce traité fut une folie de la part des Etats-Unis et aussi un acte d'hostilité, et la politique suivie depuis me semble avoir été inspirée par la conviction qu'en adoptant des mesures de répression et coercition à notre égard, on jetterait le Canada dans les bras de la République.

Il nous fallut trouver d'autres marchés ; l'abrogation du traité révolutionna le commerce canadien ; il donna un nouvel aspect à l'histoire de ce continent ; les forces qui agissaient puissamment pour amener une union intime entre les deux peuples, furent neutralisées par d'autres forces qui les éloignèrent l'un de l'autre et les amenèrent dans la position où ils sont aujourd'hui.

En 1886, nos exportations directes de produits agricoles en Angleterre étaient de $3,544,000 et aux Etats-Unis de $25,042,000. En 1902, nos exportations directes de produits agricoles aux Etats-Unis ont été de $7,694,000, un tiers de ce qu'elles étaient en 1866, et en Angleterre, elles ont été de $80,-661,000, de vingt-deux fois plus considérables qu'en 1866. Tout notre commerce fut ainsi révolutionné. De nouvelles conditions surgirent ; des conditions que les Américains n'avaient pas prévues, et dont ils ne font que commencer à s'apercevoir. Ils se sont longtemps endormis dans une fausse sécurité ; ils s'imaginaient que nous étions à leur merci pour trouver un marché, et croyaient qu'ils exerçaient encore sur l'esprit public au Canada la même influence qu'en 1866.

Nos exportations d'animaux et leurs produits l'an dernier, ont été de $59,161,209, et de produits agricoles, de $37,152,688, soit un total de $96,313,897. De ce total, $80,661,501 ou 83·7 pour 100, sont allés à l'Angleterre, $7,694,478 ou 8 pour 100, sont allés aux Etats-Unis, et $7,967,918 ou 8:3 pour 100, sont allés aux autres pays. Ainsi, l'an dernier, l'Angleterre a acheté les quatre-cinquièmes de toute notre production agricole destinée à l'exportation. On voit que la position est bien changée depuis le temps où les Etats-

Unis nous achetaient pour vingt-cinq millions et l'Angleterre pour quatre millions.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que le cultivateur canadien ait oublié le marché américain. Les avantages que lui procurait le libre accès de ce marché durant l'existence du traité de réciprocité sont pour lui, dans une grande mesure, une question d'histoire ancienne. Il n'a pas tiré de leçons pratiques de ces avantages. Il se rend compte, d'une façon abstraite, du fait que deux marchés valent mieux qu'un, qu'il ne résulterait aucun mal du fait que nous aurions accès au marché américain, que cela lui serait même avantageux ; mais il n'éprouve pas ce vif désir d'avoir accès à ce marché qu'il éprouverait s'il était au courant des conditions qui existeraient au cas où toutes les restrictions seraient enlevées. De sorte que, en discutant cette question de réciprocité aujourd'hui il nous faut reconnaître qu'il existe un certain degré d'apathie à ce sujet tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

Je crois pouvoir dire que les intérêts manufacturiers sont opposés à ce traité ; il est probable que les entreprises de transoprt y sont également opposées ; il rencontre aussi de l'opposition dans l'influence politique représentée par les gens de notre pays qui croient qu'il ne peut rien venir de bon des Etats-Unis et qui ne veulent avoir rien à faire avec les Américains. Nous avons en faveur de ce traité une espèce de sentiment passif de la part des agriculteurs, un vif désir de la part des marchands de bois et des pêcheurs. Telles sont les forces en présence pour et contre la proposition ayant pour but d'obtenir de meilleures relations commerciales avec les Etats-Unis.

Il y a certains développements de notre commerce des produits de la ferme—car je traite cette question en grande partie au point de vue du cultivateur—qui sont quelque peu singuliers, quelque peu inattendus aux yeux de ceux qui n'ont jamais examiné la question, et quelque peu suggestifs. L'an dernier, bien que nous ayons exporté aux Etats-Unis pour $7,694,478 de produits de la ferme, nous avons importé de ce pays pour la consommation, d'après la liste non-revisée que j'ai sous la main, et qui ne diffère pas beaucoup de la liste revisée, pour $15,437,213, soit un peu plus du double du montant que nous avons exporté en ce pays. Parmi nos importations de produits agricoles et de produits des animaux dont nos achats pour la consommation ont excédé nos ventes aux Etats-Unis, se trouvent les articles suivants : Maïs, avoine, blé, farine de blé, farine de maïs, farine d'avoine, graines, menus fruits, tabac en feuille, genet, chanvre, graine de lin, chevaux, porcs, volailles, œufs, beurre, fromage, saindoux, lard fumé, jambons, bœuf salé, lard salé, peaux, laine, etc.. Toute la liste ci-dessus est composée d'articles que nous avons importés pour notre consommation en quantité qui a excédé celle de notre exportation des mêmes articles aux Etats-Unis pour la consommation dans la république voisine. Cette liste est asssez suggestive. Bien peu de personnes s'imagineraient que ce pays, que l'on croyait à la merci des Etats-Unis pour avoir un marché, que l'on suppposait devoir demander en grâce d'avoir accès à ce marché, exhiberait un pareil état de commerce en fait de produits de la ferme. Il en est ainsi cependant ; de sorte que, si nous devions ajuster les rapports commerciaux des deux pays sur la base du libre-échange des produits naturels, la balance des avantages ne serait peut-être pas toute d'un côté. Sur la base du libre-échange des produits naturels les avantages seraient loin d'être tous de notre côté. Nous avons à l'ouest des Montagnes Rocheuses la grande province de la Colombie Anglaise, une région minière productive qui a sa source économique d'approvisionnements de produits agricoles dans le Washington et l'Orégon. Nous avons, dans les provinces maritimes, un million d'habitants qui achèteraient leurs aliments sur le territoire américain s'ils pouvaient y vendre leur bois, leurs pommes de terre et autres articles francs de droits. Nous avons un excellent marché pour les produits de la ferme dans les régions minières et forestières d'Ontario et de Québec. Si les produits naturels étaient sur la liste des articles admis en franchise et s'il y avait libre-échange de tous les produits de la ferme entre les deux pays, la balance du commerce ne pourrait être que très légèrement en faveur de l'un ou de l'autre pays.

M. CLANCY : L'honorable député prétend-il que le Dakota et le territoire de Washington devraient approvisionner la Colombie Anglaise plutôt que nos propres provinces de l'ouest ?

M. CHARLTON : J'ai parlé du Washington et de l'Orégon, et non du Dakota.

M. GOURLEY : En ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, nous ne voudrions pas des rebuts agricoles que l'on récolte aux Etats-Unis, même si on nous les donnait pour rien.

M. CHARLTON : Naturellement, le patriotisme entrerait pour beaucoup dans cette décision. Or, après cette période de plus de trente ans des relations commerciales que j'ai décrites, nous avons eu le point culminant des affaires en 1902, dans notre commerce avec la Grande-Bretagne, et avec les Etats-Unis, et je vais en parler brièvement. L'an dernier, nos importations des Etats-Unis ont été de $129,000,000. En 1866, elles étaient de $28,794,000. L'an dernier le total de nos exportations aux Etats-Unis a été de $71,177,000, et la balance apparente du commerce en faveur des Etats-Unis l'an dernier a été de $58,592,000. L'an dernier, le total de nos importations de la Grande-Bretagne a été de $49,435,000 et le total de nos exportations à ce pays a été de $117,320,000 et la balance du commerce en faveur du Canada a été de $67,884,000.

Mais un état revisé de notre commerce avec les Etats-Unis et de notre commerce avec d'autres pays, en tenant compte de l'importation des métaux précieux, apporterait des modifications à ce tableau, et il est intéressant de constater comment notre commerce avec les Etats-Unis figurerait sur cette base. L'an dernier, nous avons importé des Etats-Unis, en monnaie et en lingots $6,062,000, ce qui réduit le total de nos importations de ce pays, déduction faite de cette monnaie et de ces lingots, à $123,732,000 et le total de nos exportations aux Etats-Unis a été de $71,177,000. Nos exportations de métaux précieux ont été comme suit :

Monnaie et lingots	$ 1,635,000
Poussière d'or et pépites	19,677,000
Argent et minerai d'argent	2,055,000
Soit un total de métaux précieux de	23,367,000

Ce qui, déduit du total de nos exportations, réduit nos exportations de produits domestiques et de produits qui ne sont pas de provenance canadienne à $47,829,000. Si nous déduisons les $2,894,000 d'exportations de produits qui ne sont pas de provenance canadienne, cela réduit nos exportations à $44,825,000.

Mon honorable ami d'Oxford-sud, en critiquant, hier après-midi, la déclaration de l'honorable chef de l'opposition, au sujet de ce point même, voulait savoir quelle différence il y a entre l'exportation des métaux, des produits de la ferme et de toute autre chose. C'est, dit-il, un échange de ce que nous voulons vendre pour ce que nous voulons acheter, ce qui est assez vrai. Mais toutes les nations apprécient les métaux précieux sur une base différente de celle des exportations ordinaires. Nous produisons du blé, du maïs, du lard fumé, des animaux et tous les produits de la ferme pour la vente. Il nous faut en disposer. C'est pour cela qu'on les produit. Mais l'or et l'argent sont d'une nature toute différente, et toutes les nations s'évertuent à augmenter leur réserve d'or. Il n'y a pas une seule nation qui ne voie d'un mauvais œil l'exportation de l'or. Elles considèrent cela sous un aspect tout différent de celui de l'exportation de ce qu'elles produisent pour la vente. Nous pouvons au moins faire une distinction entre la classe de produits que nous destinons à la vente et les métaux précieux qu'il serait peut-être de notre intérêt de garder ici comme base financière—une base pour le crédit et les affaires de banque, et les diverses fins auxquelles l'or est employé.

Après avoir déduit cette exportation des métaux précieux et avoir compté les $47,829,000 comme étant nos exportations réelles, nous avons une balance du commerce des Etats-Unis contre nous de $75,925,000. Cette balance de commerce a absorbé nos $67,000,000 de balance en notre faveur provenant de notre commerce avec la Grande-Bretagne et nous laisse environ $8,000,000 qu'il nous faut chercher ailleurs. Ceci n'est pas un état de commerce qui soit bon ni désirable. Depuis des années et des années, les Etats-Unis ont eu d'énormes balances de commerce en leur faveur, et le résultat en est qu'ils sont devenus l'une des nations les plus riches de l'univers ; une balance de $600,000,000 en leur faveur n'est pas exceptionnelle. Je considère qu'il serait désastreux pour nos intérêts de permettre la continuation de l'état de choses actuel.

Ces tableaux offrent donc les points saillants qui suivent : D'abord, nous avons une expansion énorme de l'exportation des produits de la ferme. Puis, nous constatons que la Grande-Bretagne absorbe plus des quatre cinquièmes des produits agricoles de ce pays. Nous dépendons de la Grande-Bretagne pour la vente de $83 sur chaque $100 que nous produisons. Puis, nous constatons une forte diminution des exportations de nos produits agricoles aux Etats-Unis—une diminution des deux tiers du montant exporté en 1866. Puis, nous constatons que nos importations des Etats-Unis depuis 1866 se sont presque quintuplées—de $28,000,000 à $129,794,000. Nous constatons ensuite que notre commerce d'exportation aux Etats-Unis est resté stationnaire. Si nous déduisons les métaux précieux, nous constatons que nous avons exporté aux Etats-Unis, en 1866, y compris les articles figurant dans les rapports partiels de l'Intérieur, pour $44,000,000 valant, sans tenir compte des métaux précieux ; nous avons exporté l'année dernière des produits du Canada, sans tenir compte des métaux précieux, pour $44,825,000 valant. De sorte que nous avons d'un côté un commerce d'importation des Etats-Unis cinq fois plus considérable qu'en 1866, tandis que notre commerce d'exportation avec les Etats-Unis est resté virtuellement au même chiffre. Nous constatons que durant les trente-six ans qui se sont écoulés depuis 1866, nous avons augmenté nos importations de la Grande-Bretagne de $9,370,000, soit 23½ pour 100.

Il sera intéressant de jeter un coup d'œil sur notre liste des produits admis en franchise, qui est assez longue. Elle s'est élevée l'an dernier à $84,314,877.

Sur ce montant, les Etats-Unis figurent pour $60,879,347, dont $6,000,000 sont en monnaie et lingots. Or, il nous faut prendre aux Etats-Unis le coton brut, le charbon anthracite, les peaux probablement, la graine de lin et quelques autres articles. Mais nous pouvons réduire de moitié cette liste d'articles admis en franchise, si nous le désirons —la réduire au profit de nos propres industries et au détriment des industries américaines. L'année dernière, les Etats-Unis avaient 72 pour cent de notre liste totale d'articles admis en franchise pour tout l'univers. C'est traiter bien favorablement une nation qui nous a traités comme les Etats-Unis nous ont traités.

Maintenant, un mot ou deux au sujet de l'importation des produits manufacturés.

On peut soulever la question—elle a été soulevée hier—de la classification des produits des manufactures importés. Dans les tableaux dont j'ai parlé, que la classification soit ou non absolument exacte, elle est la même dans les deux pays, de sorte que la comparaison doit être aussi bonne que si l'on retranchait ou si l'on ajoutait quelque chose dans l'une ou l'autre liste. Les chiffres suivants indiquent le montant de nos importations d'articles manufacturés de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis durant les années mentionnées :

IMPORTATIONS D'ARTICLES MANUFACTURES.

	Grande-Bretagne.	Etats-Unis.
1898	$26,243,651	$41,510,312
1899	31,187,387	49,362,776
1900	37,328,311	60,473,221
1901	36,469,135	62,643,640
1902	41,675,602	69,536,613

M. l'Orateur, durant la dernière année, 1902, les articles manufacturés de la Grande-Bretagne, admis en franchise, se sont élevés à $7,988,819 tandis que les articles manufacturés des Etats-Unis, admis en franchise, se sont élevés à $21,195,092. Cette dernière somme augmente de $60,000,000 cette énorme liste de produits admis en franchise. L'augmentation de nos importations d'articles manufacturés de la Grande-Bretagne durant les quatre années précitées s'est élevée à $15,432,000 ou 51 pour 100, tandis que l'augmentation des Etats-Unis a été de $28,026,000 ou 67 pour 100. Et cette augmentation a continué nonobstant l'opération des droits privilégiés, et les articles manufacturés des Etats-Unis s'implantent de plus en plus sur notre marché, les avantages naturels leur permettant de le faire. Et durant tout ce temps, les Etats-Unis ont refusé de nous accorder la considération que notre libéralité envers eux aurait dû naturellement nous valoir de leur part, libéralité dont ils ont profité pour amener les résultats que j'ai indiqués.

M. CLANCY : Je ne voudrais pas interrompre l'argumentation de l'honorable député (M. Charlton), mais je ne comprends pas très bien s'il propose de réduire la quantité des articles admis au Canada francs de droits au moyen d'un système de protection ou au moyen d'un système de réciprocité.

M. CHARLTON : Je ne suis pas prêt à dire ce que l'on pourrait faire de la liste des produits admis en franchise si l'on adoptait un système de réciprocité. Mais, avec un système de protection, avec un système en vertu duquel nous aurions à subir les mêmes conditions qu'à présent, je voudrais voir diminuer de moitié cette liste de produits admis en franchise, et je la diminuerais encore davantage autant que possible. Naturellement, je voudrais que l'on se guidât toujours sur notre propre intérêt. S'il était de notre intérêt d'admettre francs de droits les produits d'une certaine catégorie, je les admettrais en franchise. Nous considérerions cela d'abord au point de vue de ce qui nous serait le plus avantageux, et ensuite il s'agirait de savoir comment nous devrions nous y prendre pour convaincre l'Américain qu'il vaut mieux pour lui se montrer disposé à donner franc-jeu. Maintenant en ce qui concerne le taux des droits, les Etats-Unis semblent avoir eu, sous tous les rapports, des conditions de commerce avantageuses. Les droits payés l'an dernier sur les articles provenant des Etats-Unis s'élèvent à $15,155,136. Ceci représente 11·75 pour 100 sur le total des importations des Etats-Unis, ou 12·54 pour 100 sur les importations entrées pour la consommation. Les droits payés sur les importations de marchandises durant la même année ont été de 17·04 pour 100. Les droits sur les marchandises de tous les autres pays ont été de 26·5 pour 100. Le taux des droits sur les marchandises de tous les pays, y compris la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, ont été de 15·26 pour 100. Les marchandises assujetties aux droits, importées des Etats-Unis, ont été frappées d'une moyenne de 25·18 pour 100; les importations d'articles imposables de la Grande-Bretagne ont été frappées de droits s'élevant à une moyenne de 24 pour 100, et les importations d'articles imposables des autres pays ont été assujetties à une moyenne de 37:79 pour 100. Cela démontre que les droits sur les importations imposables de la Grande-Bretagne sont un peu plus bas que ceux qui sont prélevés sur celles des Etats-Unis. L'honorable député d'Oxford-sud nous a rappelé hier soir—et sa déclaration était exacte—que la réduction de 33⅓ pour 100 ne s'applique pas à toutes les importations britanniques, mais qu'elle ne s'applique qu'à environ $28,000,000 sur lesquels les droits se sont élevés à environ 19 pour 100. Ceci est exact. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que la réduction des droits en vertu de la mise à exécution du tarif privilégié de 33⅓ pour 100 à 19 pour 100 est d'environ 8 pour 100 plus basse qu'elle ne devrait l'être. Si cette réduction était abolie, les droits s'élèveraient de 8 pour 100 et cela mettrait fin à la clameur poussée par nos fabricants de lainages au sujet de l'insuffisance de protection dont ils se plaignent. Notre argumentation à ce sujet a mis en lumière le fait que le Canada est un excellent client des Etats-Unis. Le fait est qu'il figure au troisième rang parmi ceux qui reçoivent la plus grand quantité des marchandises d'exportation générale des Etats-Unis et qu'il est leur meilleur client en ce qui concerne les produits manufacturés. Si nous comparons le rang que nous occupons sous ce rapport à celui de l'Amérique latine, avec ses 60,000,000 d'habitants, nous serons quelque peu surpris du résultat de nos recherches. L'an dernier, les Etats-Unis ont exporté au Mexique et à l'Amérique Centrale, ayant une population de 14,000,000, des marchandises au montant de $45,924,000. Ces pays sont presque aussi intimement al-

liés aux Etats-Unis, géographiquement et naturellement, que le Canada. L'an dernier les Etats-Unis ont exporté à tous les pays de l'Amérique du Sud pour $38,074,000 valant de marchandises; et dans toutes les Antilles, espagnoles, danoises, hollandaises, britanniques, françaises—à l'exception de Cuba et de Porto Rico—des marchandises au montant de $17,020,000. C'est-à-dire que, dans toute cette énorme région à partir de la frontière nord du Mexique jusqu'au Cap Horn, comprenant toutes les îles des Antilles, à l'exception de Cuba et de Porto Rico, les Etats-Unis ont exporté moins qu'ils n'ont exporté au Canada, la différence en notre faveur étant de $19,796,000. Et si l'on exclut les Antilles et en comprenant tout le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud, ses exportations à ces pays ont été de $36,814,000 moins considérables que ses exportations au Canada.

L'Americain commence à s'apercevoir que le Canada offre un marché qui vaut la peine qu'on s'en occupe, qu'il ferait bien de considérer l'opportunité d'étudier un peu plus les questions de commerce entre les Etats-Unis et cet excellent client qui l'avoisine vers le nord. Nous avons eu pendant toute la durée d'une génération, une période de répression, de mauvais vouloir, de législation hostile, presque exclusivement partiale en matière de tarif. Nous émergeons de cette période et il nous reste à voir quel sera le point culminant de cet état de choses.

Si cela doit continuer, que devons-nous faire ? D'abord, je m'imagine que nous devons découvrir si cela doit continuer. C'est là une question d'une importance telle que nous ne devons pas commettre d'erreur à ce sujet. Nous voulons constater ce sur quoi nous devons compter comme devant être probablement les conditions permanentes ; et lorsque nous aurons constaté cela, alors notre ligne de conduite sera, à mon avis, toute tracée. Ou nous obtiendrons franc jeu de la part des nations qui maintenant nous traitent avec injustice, ou nous les combattrons avec leurs propres armes. Cela ne sera peut-être pas profitable pour le moment ; cela pourra nous causer quelques inconvénients ; cela pourra augmenter quelque peu le prix de certaines choses, mais je suis d'opinion que c'est là la véritable ligne de conduite à suivre. Nous voulons compter sur les résultats ultérieurs, et nous voulons nous appliquer à une ligne de conduite qui puisse nous faire atteindre le but que nous poursuivons et que nous ne saurions atteindre qu'en affirmant nos droits.

Je veux parler de nouveau de la déclaration significative du ministre des Finances à l'effet que, nonobstant les principes abstraits, et quelles que soient les opinions que l'on peut avoir, il nous faut tenir compte de ce que font nos clients et les nations qui nous entourent, et nous devons, dans une certaine mesure, régler notre conduite sur la leur. Or, comme je l'ai dit, nous avons déjà agi en ce qui concerne l'Allemagne. Cette affaire a été réglée. Nous savions où nous en étions ; nous savions que nous avions été traités de la façon la plus injuste et la plus arrogante par le souverain maître de cet empire. Nous savions qu'il nous fallait nous affirmer. Nous l'avons fait et nous l'avons fait courageusement ; et si le souverain maître veut adopter une politique de représailles et exclure nos marchandises de l'Allemagne, j'envisagerai la chose avec une suprême indifférence. Nous excluerions tout simplement ses marchandises du Canada, ce qui aura pour effet de causer à son pays un tort huit fois plus considérable que celui qu'il nous causera à nous-mêmes. Maintenant, au cours d'une discussion sur la réciprocité, il est nécessaire de se demander : La réciprocité est-elle à désirer ? Si elle n'est pas à désirer nous n'avons pas besoin de perdre notre temps à la discuter. Si elle n'est pas à désirer, nous dirons tout simplement aux Etats-Unis lorsqu'ils nous feront des ouvertures : Nous ne désirons pas nous entendre avec vous ; nous ne voulons pas de la réciprocité. Nous avons pris notre parti sur ce que nous avons à faire. Allez votre chemin et nous irons le nôtre ; la réciprocité ne nous dit rien. Serait-il sage d'agir ainsi ? M. l'Orateur, ce continent, dont la superficie mesure plus de sept millions de milles carrés, placé sous la domination d'anglophones, habité par 85,000,000 d'individus parlant la langue anglaise, ce continent possède de vastes, de presque inconcevables ressources en fait de pouvoir et de possibilités de développement. Ce continent habité par des anplophones exercera inévitablement une influence puissante sinon prédominante sur les affaires du monde. Cette grande région est maintenant en la possession de deux grands rejetons de cette grande race, l'un de ces derniers offrant une expérience intéressante par le fait que l'un des Etats de son domaine est habité par une population d'origine française. Nous avons à résoudre des problèmes très intéressants. Il y a une chose sur laquelle nous pouvons compter, et c'est que, dans l'intérêt de l'univers en général, dans l'intérêt de chaque homme, femme et enfant qui habite aujourd'hui sur ce continent, ou qui l'habitera à l'avenir, dans l'intérêt de nous tous, il est désirable au plus haut degré que les relations entre les deux Etats soient amicales, bienveillantes et intimes, et que l'on ne permette pas aux semences de discordes que l'on a répandus depuis trente ans de porter leurs fruits, leur moisson de désastres, et que l'on oppose à cela des influences propres à empêcher de semblables résultats et à réunir ensemble ces deux peuples dans des conditions d'harmonie et de bonne entente.

Voilà, en ce qui concerne ce continent. Puis, nous avons une plus grande sphère d'influence pour les anglophones. Nous avons l'Amérique du Nord, qui peut nourrir 500 millions d'individus et qui, à mon avis, contiendra ce nombre d'anglophones

d'ici à 120 ans. Nous avons en outre le grand empire dont nous formons partie, l'empire avec ses colonies et ses influences se ramifiant à travers le monde, l'empire sur les possessions duquel le soleil ne se couche jamais, l'empire qui est aujourd'hui presque isolé parmi les nations de l'Europe. Il nous faut tenir compte des relations de cet empire avec les Etats-Unis et c'est là une question d'une importance transcendante. M. l'Orateur, les relations qui existent entre le Canada et les Etats-Unis auront une influence importante, peut-être une influence déterminante sur les relations qui existeront entre ces deux grandes nations. Et si nous prétendons ici que cette question importe peu, qu'il nous est indifférent d'avoir de bonnes ou de mauvaises relations, nous faisons preuve d'une singulière imprévoyance en ce qui concerne le vaste champ des opérations futures. Nous nous faisons au sujet de notre propre responsabilité une idée qui est bien au-dessous de son importance. Si nous pouvons, par un moyen quelconque, élaborer et mettre à exécution un programme de nature à produire un rapprochement entre ces peuples, cela mettra fin aux tracas, aux animosités, aux manques d'égards mutuels, à ces assertions injurieuses de nature à nous amoindrir mutuellement que nous voyons dans nos journaux et que nos hommes publics répètent. Si nous pouvons mettre fin à tout ceci, nous aurons fait quelque chose dans l'intérêt de l'humanité, quelque chose dans l'intérêt de la liberté du monde entier. Pour cette raison, M. l.Orateur, je suis en faveur de la réciprocité. Je suis en faveur de la réciprocité parce que je crois qu'il y a là quelque chose d'un ordre plus élevé que la question du prix de la morue, du prix du blé, de la balance du commerce. Je suis en faveur de la réciprocité parce que je crois que les perspectives infinies de l'avenir seront facilitées et développées par le rapprochement de ces peuples. Maintenant, quelles sont les perspectives ?

M. HEYD : Elles sont très médiocres.

M. CHARLTON: Elles sont très médiocres, dit mon honorable ami. Mon honorable ami de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) dit que nous travaillons pour avoir la réciprocité depuis vingt-cinq ans. Eh ! bien, je lui rappellerai que tout vient à point à qui sait attendre. Il faut savoir attendre avec patience. Il est vrai que nos demandes de réciprocité n'ont pas été accueillies aussi favorablement que nous l'eussions désiré. Mais j'ai lieu de croire que les temps changent ; et lorsque nos amis conservateurs parlent avec mépris de ce projet, lorsqu'ils s'opposent à la réciprocité, lorsqu'ils disent : Vous ne pouvez l'obtenir, à quoi bon essayer—je n'approuve pas du tout cette attitude. L'opinion publique aux Etats-Unis en ce qui concerne le Canada s'améliore constamment. Ceux qui connaissent les développements de la Haute-commission conjointe, développements qu'il ne m'est pas permis de rapporter en détail, savent que même alors, un progrès sensible s'est opéré dans le sens du règlement des questions affectant ces deux pays, progrès qui nous aurait probablement donné un traité que nous eussions alors considéré comme satisfaisant. Que la question intermédiaire de l'Alaska et l'indignation des commisssaires britanniques au sujet de la ligne de conduite suivie par les Etats-Unis aient mis fin aux négociations pour le moment, c'est là, à mon avis, une circonstance très heureuse pour le Canada. Je crois que lorsque la commission se réunira de nouveau, comme je suppose qu'elle se réunira, nous nous présenterons dans des conditions beaucoup plus favorables pour obtenir un traité de réciprocité que celles qui existaient lorsque la commission s'est dispersée. Je crois que la condition des affaires s'est énormément améliorée, que les Américains sont revenus de leurs fausses impressions au sujet du Canada, qu'ils comprennent mieux notre pays, qu'ils savent qu'au lieu d'avoir à traiter avec un petit rejeton de l'empire britannique, avec une colonie obscure, ils traitent avec un pays possédant les ressources d'un empire, avec un pays qui deviendra un état vaste et puissant. Ils comprennent cela maintenant. Ils ont saisi la situation. Ils ignoraient ces choses parce qu'elles n'avaient jamais été soumises à leur attention. Les progrès de la campagne d'instruction inaugurée il y a trois ans ont été très satisfaisants, et au lieu de supposer que le Canada est une bande étroite de terre glacée s'étendant le long de leur frontière, ils savent maintenant que c'est un pays dont les resssources sont énormes, que la ligne isotherme s'étend jusqu'au lac de l'Esclave et qu'il y a 300,000,000 d'acres de terrres fertiles dont 3,000,000 seulement sont maintenant en culture. Ils comprennent la puissance productrice de nos ressources infinies. Ils voient que notre pays est sur le point d'entrer dans la carrière du progrès et de parcourir cette carrière non seulement à pas de géant, mais avec une grande rapidité, et comprenant tout cela—je suis peut-être apte à juger jusqu'à un certain point des changements survenus dans l'opinion américaine—je crois que le temps est plus favorable que jamais depuis la conclusion du traité de 1854 pour obtenir un traité avec les Etats-Unis. Mon honorable ami de Sainte-Marie, Montréal, (l'honorable M. Tarte) a dit, d'après le rapport de son discours tel que je l'ai lu hier soir, qu'il vaut mieux ne pas attendre les résultats. Ne perdez pas de temps, nous dit-il. N'attendez pas pour voir quel sera le résultat des négociations qui vont avoir lieu bientôt.

Mettez-vous immédiatement à l'œuvre pour énoncer votre programme ; supposez que vous êtes parfaitement renseigné, préparez votre tarif et marchez de l'avant. Il dit que l'honorable chef du gouvernement avait promis de ne plus envoyer aux Etats-

Unis de délégation chargée de demander la réciprocité. Je n'ai pas compris que le premier ministre ait fait cela. L'attitude que le Canada a gardée au sujet de cette question a été des plus dignes. Lorsque la commission a quitté Washington en 1899, le chef canadien de cette commission, le premier ministre de notre pays, a affirmé que le Canada ne retournerait plus à Washington pour y demander la réciprocité. Voici ce qu'il a dit : Nous nous sommes efforcés d'obtenir une amélioration des relations commerciales ; nous savons jusqu'à quel point cela est désirable ; nous savons jusqu'à quel point ces relations pourraient être améliorées ; nous avons épuisé notre patience et nos ressources dans l'effort que nous avons fait pour les améliorer, et si vous arrivez à comprendre cette question et à vous rendre compte du fait qu'un traité est à désirer, vous pourrez nous en avertir. Eh bien, c'est ce qu'ils ont fait. Mon honorable ami de Sainte-Marie, Montréal, dit que les lettres du sénateur Fairbanks sont venues très à propos au moment actuel. Que veut-il dire? Veut-il donner à entendre qu'il y a collusion entre le sénateur Fairbanks et le premier ministre du pays ? Veut-il dire que le sénateur Fairbanks a été employé pour écrire des lettres au premier ministre qui donnent à supposer que la commission pourrait se réunir de nouveau dans le but d'offrir au premier ministre et à son gouvernement un prétexte pour retarder la modification du tarif ? Est-ce cela qu'il veut dire ? Je ne le crois pas. Je ne crois pas qu'il veuille dire cela, mais si c'est cela qu'il veut dire, il est dans l'erreur. Ces avances sont venus du gouvernement américain ; elles sont venues du sénateur Fairbanks à l'instigation et d'après l'ordre du Président des Etats-Unis—une invitation au gouvernement canadien à rencontrer de nouveau les commissaires américains dans le but de renouer les négociations qui ont été interrompues en février 1899. Maintenant, la commission va-t-elle se réunir ? Est-il inutile de réunir cette commission de nouveau ? Allons-nous procéder à l'élaboration de notre tarif et ne tenir aucun compte de la probabilité, ou plutôt de la certitude de la réunion de cette commission lorsque nous aurons répondu à l'invitation des Etats-Unis ? Je dis que la commission devrait certainement se réunir. Si les Etats-Unis nous ont fait des ouvertures, s'ils nous ont invité à renouer ces négociations, c'est qu'ils avaient quelque motif de le faire. Ils l'ont fait parce qu'ils désirent un règlement, parce qu'ils comprennent que la situation actuelle des affaires entre le Canada et les Etats-Unis n'est pas ce qu'elle doit être et, comprenant cela, ils nous invitent à les rencontrer dans le but d'entamer des négociations en vue du règlement et de l'ajustement de ces questions. Nous n'avons aucune raison de supposer que cette invitation ne vaut pas la peine qu'on l'accepte. Le fait que l'invitation nous est adressée, qu'elle est faite de bonne foi, le fait même que cette avance est faite par eux en pleine connaissance de l'indignation qui existe en ce pays au sujet de la façon dont ils nous ont traités, en pleine connaissance du fait que nous avons raison de nous plaindre, est une garantie suffisante, de fait, c'est une raison impérieuse pour que nous acceptions l'invitation.

Or, si nous l'acceptons, quelle devrait être la base convenable de l'arrangement ? Nous ferions aussi bien de discuter cette question un peu au long. Quelle devrait être la base de l'arrangement que nous devrions conclure ? Je suis certain que le premier ministre aimerait à connaître un peu l'opinion publique au sujet de cette question.

Quelle devrait être la base de l'arrangement pour la réciprocité entre ces deux pays? Des journaux conservateurs m'ont accusé maintes et maintes fois d'avoir, dans des discours prononcés devant des chambres de commerce, des associations de marchands et de banquiers, etc., aux Etats-Unis, énoncé des propositions préjudiciables et contraires aux intérêts du Canada, c'est-à-dire d'avoir en un mot trahi la cause du Canada.

M. GOURLEY : Ecoutez! écoutez!

M. CHARLTON : J'entends les exclamations de l'honorable député (M. Gourley). Je vais lui dire jusqu'où je suis allé. J'ai dit que la réciprocité pour les produits naturels était, autant que je puis voir, un élément de tout arrangement que nous pourrions conclure. Nous ne voulons ici aucun palliatif, et nous ne ferons aucune concession. Nous voulons l'entière réciprocité pour les produits naturels.

M. GOURLEY : Cela nous ruinerait en 24 heures.

M. CHARLTON : Pas du tout. Si nous en arrivions là, les Américains nous demanderaient : " Qu'avez-vous à nous donner en retour?" Nous dirions : Nous allons nous abstenir de faire de plus en plus de notre tarif un moyen de paralyser le commerce d'importation du pays. Si vous nous accordez le libre-échange pour les produits naturels, il est possible, tout en maintenant les clauses du tarif qui vous sont en ce moment favorables, que nous abolissions la préférence en faveur de l'Angleterre, pour vous mettre sur le même pied, à l'égard des faveurs douanières de notre tarif, que la Grande-Bretagne elle-même.

Mon honorable ami peut juger si j'ai agi en traître, et il peut juger si nous pourrions ou non obtenir la réciprocité à ces conditions. Cette réciprocité nous serait très avantageuse. On me dira peut-être que je suis trop confiant. J'ai été en relations avec des hommes publics aux Etats-Unis, avec les principaux hommes d'Etat de la république voisine; je sais en quel sens s'oriente l'opinion américaine, et je crois que le peuple américain se rend aujourd'hui compte qu'on

lui a fait suivre depuis 35 ans une politique hasardée et absurde vis-à-vis du Canada. Il est prêt à entrer dans une nouvelle voie et à faire tout ce qui serait juste et équitable pour améliorer les relations entre les Etats-Unis et le Canada. Mon honorable ami (M. Gourley) affirme que nous serions ruinés au bout d'une an.

Une VOIX : En vingt-quatre heures.

M. CHARLTON : C'est aller rapidement en besogne.

M. GOURLEY : On doit voir que c'est là une façon de parler.

M. CHARLTON : Parfaitement. Mais heureusement nous avons ici notre critérium, et certains faits d'ordre similaire se sont déjà produits, aux Etats-Unis, qui peuvent nous laisser voir de façon assez précise quels seraient les effets probables du régime que je préconise. Quand l'union américaine a été constituée en 1787, on adopta la politique du libre-échange entre les treize Etats composant alors la fédération, et ce même régime a toujours été depuis lors en vigueur. Par la suite on s'adjoignit de nouveaux Etats, on fit l'acquisition de nouveaux territoires, et finalement la nouvelle république s'étendit jusqu'au Pacifique et le golfe du Mexique et absorba la vallée du Mississipi. Et cependant, en dépit de toutes les variétés de climat, de production et d'intérêts d'un pays qui comprend pour ainsi dire tout un monde; avec toutes les raisons plausibles imaginables d'élever un mur entre l'Est et l'Ouest, c'est-à-dire de protéger le cultivateur de la Nouvelle-Angleterre arrachant péniblement au sol ses produits, contre le cultivateur de l'Illinois qui n'a qu'à herser un peu la prairie pour produire d'abondantes récoltes; en dépit, dis-je, de toutes ces diversités de conditions qui auraient dû, semble-t-il à mon honorable ami, nécessiter ici l'intervention du protectionniste et du faiseur de tarifs; malgré tout cela, enfin, ce pays a tenu ferme au libre-échange durant un siècle et quart, et a prospéré sous le libre-échange. Cet immense zollverein, qui s'étend d'un océan à l'autre, et depuis le golfe du Mexique jusqu'au Canada, a joui d'une prospérité inouïe. Et aujourd'hui le commerce intérieur de ce pays a atteint l'énorme somme de 40 milliards de dollars, ce qui laisse complètement dans l'ombre le commerce étranger de toute autre nation civilisée. Voilà ce qu'a produit le libre-échange, le libre-échange des produits naturels et de tous les produits entre les différentes parties de ce pays, et cela en dépit de toutes les divergences de climat et de conditions.

Eh bien ! j'aimerais savoir pourquoi les mêmes conditions qui s'appliquent aux quarante-cinq Etats de l'Union américaine ne s'appliqueraient pas, avec le même résultat, aux sept provinces du Dominion. Bien entendu, nous ne pouvons pas pousser les choses aussi loin ; nous ne pouvons pas avoir le libre-échange absolu, du moins pour le présent. Il nous faut un tarif sur certaines marchandises pour des fins de revenus ; mais nous pouvons avoir le libre-échange absolu pour les produits du sol, et plus nous irons loin en ce sens, plus nous serons à même de pouvoir profiter des avantages que le peuple américain a retirés de la mise en pratique de ce principe.

M. CLANCY : Voilà qui me paraît ressembler beaucoup au libre-échange absolu.

M. CHARLTON : Oui, sans doute, et le libre-échange absolu aurait probablement aussi son bon côté. Nous ne sommes pas prêts, cependant, à aller aussi loin, et nous devons nous contenter de ne faire que la moitié du chemin, et retirer de ce régime toute la prospérité et tous les avantages qui en découleront.

Parlons maintenant de cet échange mutuel de produits naturels qui, selon ce qu'a dit mon honorable ami, nous ruinerait en vingt-quatre heures, ce qui n'est, bien entendu, qu'une simple comparaison. Selon moi, cet échange mutuel de produits mutuels ne produirait pour ainsi dire aucune perturbation sensible dans les prix des Etats-Unis. Nous désirons avoir le libre accès du marché américain pour nos produits agricoles, nos bois et nos minerais. Et pourquoi cela ? Non pas afin d'abaisser les prix des Etats-Unis au niveau des nôtres, mais afin d'obtenir les prix qui sont de règle là-bas, ce qui nous permettrait d'encaisser la différence entre les prix que nous obtenons maintenant, une fois les droits payés, et les prix que nous obtiendrions alors. C'est là ce que nous désirons. Nos exportations de produits naturels aux Etats-Unis sont si insignifiants, et resteront toujours si insignifiants comparativement à la masse énorme des denrées produites aux Etats-Unis, qu'il ne pourra s'ensuivre que très peu d'effets. Voyez par exemple, les œufs. L'année dernière, nous avons exporté 11,590,000 douzaines d'œufs, et sur ce nombre 237,000 douzaines sont allées aux Etats-Unis. Cent trente-neuf millions quatre-vingt mille œufs; c'est là un lot d'œufs considérable. Nous ne pourrions pas augmenter cette exportation de 50 pour 100, quand même nous y consacrerions tous nos efforts. Combien pensez-vous que cela représenterait aux Etats-Unis ? Eh bien ! M. l'Orateur, chaque habitant des Etats-Unis ne se trouverait avoir que deux œufs par année ; à peine une omelette. Voilà qui va produire un effet désastreux sur les prix, n'est-ce pas ? Mais on ne s'en apercevrait même point, pas le moins du monde. Le temps me manque pour passer en revue tous nos produits agricoles ; mais vous pouvez parcourir la liste de ceux qui peuvent être exportés aux Etats-Unis, pour être consommés là-bas, et leur volume relatif, comparativement à la production des Etats-Unis pour le même article, ne sera pas plus considérable que pour les œufs. Tout cela est un épouvantail à moineaux. Le cul-

tivateur américain redoute la concurrence canadienne qu'il n'a pourtant aucune raison de redouter. Quant au cultivateur canadien, la concurrence américaine ne saurait lui faire peur, parce qu'il est lui-même un producteur et un exportateur.

Parlons maintenant des concessions que nous pourrions accorder aux Etats-Unis en retour du libre-échange pour les produits naturels. Je le répète, nous devons nous en tenir énergiquement à la décision que nous avons prise de ne plus accorder aucune concession, car nous avons fait toutes les concessions qu'on pouvait raisonnablement attendre de nous. Bien plus, je demanderais qu'on aille jusqu'à dire aux Américains que nous leur retirerons ce que nous leur avons déjà accordé, s'ils ne nous traitent pas avec plus d'équité. Au lieu de marchandises entrant en franchise pour une valeur de 60 millions, nous n'en aurons plus que 30 millions. Au lieu d'acheter pour 69 millions de leurs produits manufacturés, nous en fabriquerons pour 40 ou 50 millions dans notre propre pays ; et cela ne devrait pas tarder à les amener à récipiscence.

M. GOURLEY : L'honorable gentleman me permettra-t-il de lui poser une question.

M. CHARLTON : Certainement.

M. GOURLEY : Pourquoi ce parlement du Canada en est-il sans cesse à manquer de dignité au point de supplier les Américains, qui nous traitent en bandits depuis une vingtaine d'années ?

M. CHARLTON : Nous ne supplions pas les Américains. Au contraire, ce sont eux qui viennent à nous. Ils nous ont adressé une invitation pour nous concerter avec eux, et c'est de cela que nous parlons. Nous cherchons à décider ce que nous allons leur dire, quelles avances il nous convient de leur faire et où nous arrêter.

M. GOURLEY : Ces gens-là nous chasseraient dès aujourd'hui de ce continent s'ils en avaient le pouvoir.

M. CHARLTON : Nous en sommes arrivés à un moment où ce sont eux qui nous supplient. Les Américains se rendent enfin compte qu'ils sacrifient leurs chances, qu'on leur a fait suivre vis-à-vis nous une politique qui n'était pas équitable, et que le jour est arrivé où, de notre propre initiative, nous allons les priver des avantages dont ils pourraient jouir à moins qu'il ne nous traitent en bons voisins.

Je vais maintenant, M. l'Orateur, parler protection. Je m'oppose à ce qu'on sacrifie aucun intérêt actuel canadien. Je désire voir notre industrie prospérer, et j'irai aussi loin que mon honorable ami de la Nouvelle-Ecosse, si on ne nous rend pas justice.

M. GOURLEY : Non, vous n'irez pas aussi loin.

M. CHARLTON : Mais je vois les choses d'assez haut pour comprendre qu'aux Etats-Unis, depuis 1861, les Américains ont consacré tous leurs efforts à édifier un marché domestique, et que le résultat de cette politique a été la création d'un marché intérieur qui, relativement à la population, est plus considérable que celui que nous pourrions nous-mêmes créer ici en cinquante ans en nous entourant d'une véritable muraille de Chine. Eh bien, M. l'Orateur, s'il ne suffisait que d'un trait de plume, de la part des commissaires nommés par le Canada et les Etats-Unis, pour nous donner accès à ce marché dont la création a déjà coûté tant de millions, ne croyez-vous pas que ce serait d'un grand avantage pour nous ? Je crois que oui. Je crois que ce serait là une aussi bonne affaire, que s'il nous fallait passer, pour en arriver au même point, par toutes les offres, les peines et l'effusion de sang que ce marché a déjà coûté aux Etats-Unis pour l'édifier depuis 1861.

Je dirai maintenant quelques mots, M. l'Orateur, de la question des transports et des conditions de notre marché. Nous avons quelques terres à blé très productives dans le Nord-Ouest, et l'on a récolté l'année dernière 60 millions de boisseaux d'une étendue de terre qui est moins que la centième partie de la superficie du pays propre à la culture du grain.

Le problème qui s'impose pour nous, c'est de savoir comment nous allons nous y prendre pour donner à ces régions un débouché vers les marchés de l'univers. Il s'agit aussi de savoir si nous allons empêcher les producteurs de ces régions de vendre leurs denrées partout où ils le désireront. Le cultivateur de l'Ouest cultive du blé pour la vente, et, en homme d'affaires, il désire tout naturellement vendre son blé partout où il trouvera acheteur. Il sera bientôt en mesure de cultiver tout le blé pour lequel il pourra trouver acheteur. Ce serait donc pour nous le comble de la folie de chercher à l'empêcher d'arriver au marché qu'il préfère. Nous désirons garder pour nous le transport des produits de ces régions, mais cela ne peut se faire qu'en usant de moyens justes et équitables. Nous ne voulons pas recourir à des droits d'exportation, ou à d'autres mesures repressives injustifiables, afin de forcer les produits du Nord-Ouest à suivre les voies que nous leur aurons tracées d'avance. Des centaines de milliers de citoyens des Etats-Unis vont aller s'établir en ces régions, et ces nouveaux citoyens s'opposeront sans doute vivement à ce qu'on les empêche de vendre leur blé où ils le voudront. Ils n'auront pas, contre les Américains, les préjugés de mon honorable ami (M. Gourley). Ils n'oublieront pas que leurs anciens concitoyens sont du même sang que les gens de ce pays, et ils désireront garder avec eux leurs relations d'affaires parce qu'ils y verront leur avantage.

Eh bien, M. l'Orateur, il y a plusieurs raisons qui devraient nous engager à les laisser faire. En vérité, nous ne pourrions pas même les en empêcher, à moins d'imposer

quelques restrictions arbitraires, comme par exemple des droits d'exportation. Les Américains ont beau jeu pour eux. Ils peuvent enlever les droits sur le grain, et je crois qu'ils le feront bientôt. Le meunier de l'Ouest désire avoir accès au Canada. On m'a dit que les meuniers de Minneapolis pouvaient prendre à eux seuls 40 millions de boisseaux de blé du Manitoba et de l'Ouest.

M. SPROULE : Avez-vous eu connaissance que les moulins de Minneapolis avaient cessé de fonctionner ?

M. CHARLTON : Oui, je sais cela, mais la petite difficulté qui s'est élevée au sujet des taux de transport sera réglée avant longtemps, et si elle ne l'est pas ils pourront envoyer leur blé à Buffalo. Les meuniers de Minneapolis ou d'ailleurs vont avoir besoin de notre blé, d'abord parce qu'il leur faut une certaine quantité de blé dur du Manitoba pour le mêler avec le blé tendre des Etats-Unis. En second lieu, les meuniers des Etats-Unis désirent avoir l'accès de notre marché afin d'affermir les prix, c'est-à-dire afin d'introduire ici les méthodes en vigueur aux Etats-Unis. Les meuniers des Etats-Unis me disent qu'il faut vendre, dès la mise sur marché, les blés du Canada et de la République Argentine, car il n'y a pas les aménagements nécessaires pour les garder. Ils ont continuellement à lutter contre une concurrence de ce genre, ce qui abaisse les prix ; et ils désirent arriver à notre marché, avec leurs centaines de millions de capitaux, afin d'entrer en concurrence avec les acheteurs canadiens, afin d'acheter le grain à des prix plus élevés qu'on n'en pourrait obtenir autrement, et afin qu'ils puissent garder ce grain ou la farine qu'ils en auront tiré jusqu'à ce qu'ils soient prêts à faire la vente ; ce qui leur permettrait de contrôler le marché et de tenir tête aux baissiers de la Bourse dont l'intérêt est de précipiter une chute de prix. Dans l'un ou l'autre de ces cas, il est dans l'intérêt du Nord-Ouest et dans l'intérêt du Canada qu'on les laisse arriver à notre marché. Pour ces raisons, les producteurs du Nord-Ouest retireraient plus d'avantages du libre-échange et de la concurrence américaine que si l'on supprimait la préférence anglaise de quatre pour cent en leur faveur.

La valeur actuelle du marché américain, en dehors du blé, est relativement de peu d'importance ; mais sa valeur pour l'avenir est presque sans bornes. Le changement des conditions, aux Etats-Unis, mérite une étude attentive. Tout d'abord, la fécondité des terres à blé va toujours en diminuant. Je me rappelle le temps où la principale culture de l'Etat de l'Illinois était celle du blé; le temps où l'on faisait d'énormes envois de cette céréale et où les élévateurs de Chicago dégorgeaient littéralement des produits de l'Illinois. Aujourd'hui, il ne se récolte pas suffisamment de blé dans l'Illinois pour donner du pain à la moitié de ses habitants. Les cultivateurs ont abandonné cette culture ; leurs champs à blé sont épuisés et leurs récoltes sont maintenant d'autre genre. La même remarque s'applique à l'Iowa, avec ses deux millions et demi d'habitants. Il en sera aussi bientôt de même du Minnesota, des deux Dakotas, du Kansas. La production du blé, dans ces Etats, diminue de plus en plus ; les terres s'épuisent. D'un autre côté la population urbaine s'accroît surtout dans des proportions inouïes. Prenons, par exemple, la division de l'Atlantique nord, comme on l'appelle, comprenant les Etats de la Nouvelle-Angleterre, le New-York, le New-Jersey et la Pennsylvanie, avec une population totale, d'après le dernier recensement, de 21 millions d'âmes. Sur ce nombre, 13,600,000 habitent les villes de 4,000 habitants et plus. Dans l'Etat de New-York, sur une population de 7,268,000, il y a 5,176,000 âmes dans des villes de 4,000 habitants et plus. Voici donc, M. l'Orateur, ces énormes centres de population, plus de 5 millions dans le seul Etat de New-York, treize millions et demi dans la division de l'Atlantique nord, tout cela compris dans des villes de 4,000 habitants et plus. Et cette population augmente sans cesse rapidement, et les provinces d'Ontario et de Québec sont plus rapprochées de ces centres de population que toute autre région agricole de ce continent.

Afin d'atteindre ces centres de population, les cultivateurs de l'Illinois, du Michigan, du Wisconsin et de l'Iowa, sont dans la nécessité de traverser notre territoire, ou de le contourner au sud des lacs ; et nos cultivateurs du Nord-Ouest ont tout autant de chances d'y arriver que les cultivateurs américains du Far West. C'est là une question dont nous ne faisons que commencer à saisir l'importance, quand nous l'étudions à la lumière de tous les faits. Non pas en l'envisageant superficiellement, comme le font un bon nombre, ou en se nourrissant des préjugés de ceux qui croient que c'est abaisser sa dignité d'entretenir le moindre commerce avec un Américain, mais en y apportant du sens commun et en cherchant à saisir les grandes occasions que nous réserve l'avenir. Les Etats-Unis vont bientôt devenir un pays importateur de produits alimentaires ; leur industrie manufacturière se développe avec une merveilleuse rapidité, la population urbaine s'accroît hors de toute proportion avec sa population rurale, et le temps n'est pas loin où ce pays aura besoin d'acheter au Canada ou ailleurs de quoi suffire à une partie de son alimentation. Géographiquement parlant, le Canada et les Etats-Unis ne forment qu'un. Géographiquement parlant, notre Nord-Ouest se rattache à la vallée du Mississippi.

M. GOURLEY : Je nie cela.

M. CHARLTON : Géographiquement parlant, la province de Québec tient presque autant aux Etats de la Nouvelle-Angleterre qu'à la bouche du Saint-Laurent.

M. GOURLEY : Géographiquement parlant, les Etats-Unis ne sont pas autre chose qu'une dépendance du Canada.

M. CHARLTON : La province d'Ontario a sa route la plus courte à la mer à travers le territoire américain.

M. GOURLEY : Il suffit d'étudier la carte pour voir à quel point cet énoncé est inexact. Etudiez une carte de l'Amérique du Nord, et vous verrez que, géographiquement parlant, les Etats-Unis ne sont pas autre chose qu'une annexe du Canada.

M. CHARLTON : Alors, l'annexe se trouve ici à avoir quelque peu devancé la partie principale. Je le répète, les deux pays, géographiquement parlant, ne forment qu'un.

M. GOURLEY : Jamais.

M. CHARLTON : Les frontières mêmes, d'ordre purement physique, qui séparent les deux pays, leur offrent à tous deux une grande voie commune de commerce, depuis l'endroit où le Saint-Laurent touche au territoire américain jusqu'à Duluth. Notre Nord-Ouest, géographiquement parlant, se rattache à la vallée du Mississippi, et n'est qu'une partie du même pays qui s'étend depuis le Mississippi jusqu'à l'océan Arctique. Il y a là une immense surface se déroulant jusqu'à l'extrême nord sans accident de montagnes, et le moyen le plus commode et le plus économique d'y arriver est par chemin de fer à partir de Duluth, à la tête du lac Supérieur ; ou bien à partir de Saint-Paul ou de Chicago. Cela étant admis, nous avons là d'immenses ressources naturelles qui ont besoin d'être exploitées, qui invitent au commerce, et qui nous poussent à jeter bas les barrières se dressant entre les deux pays, ainsi que les préjugés absurdes du genre de ceux qu'entretient l'honorable député qui vient de m'interrompre. Il se fait en ce moment un grand mouvement pour intéresser les capitalistes américains dans des opérations industrielles et financières au Canada. J'ai des amis dans l'Ouest qui m'écrivent souvent, et j'apprends que l'émigration qui commence à se diriger vers le Nord-Ouest promet de devenir un véritable exode. J'apprends qu'un grand nombre de dépôts sont retirés des banques dans l'Illinois, l'Iowa, le Kansas, le Nebraska, le Minnesota et les Dakotas, pour être consacrés à des placements dans le Nord-Ouest canadien. Ceux qui, dans l'Illinois, peuvent vendre leurs terres $100 l'acre, dans l'Iowa $70 l'acre, dans le Kansas et le Nebraska $40 et $50 l'acre, et qui achètent ensuite dans le Nord-Ouest canadien des terres tout aussi bonnes et même meilleures pour $5 et $10 l'acre, ne tardent pas à s'apercevoir des avantages de cet échange. Ils vendent leurs terres et envahissent le Nord-Ouest par milliers.

Ce sont là des colons qui savent ce qu'ils font et qui sont familiarisés depuis longtemps avec le travail qu'ils auront à exécuter. Ils ont déjà passé par là, et sont prêts à s'y mettre de nouveau. Et un cultivateur qui a cinq ou six fils peut vendre sa terre aux Etats-Unis, et avec le produit de la vente donner à chacun de ses fils une terre aussi étendue que celle qu'il a quittée là-bas. Je le répète, M. l'Orateur, il se produit en ce moment en ce pays un déplacement de capitaux américains dont nous ne saisissons pas encore toute l'importance. Nous devrions avoir à cœur de nous mettre en mesure de tirer tout le parti possible de ce grand mouvement de capitaux, et nous arriverons d'autant plus vite que nous aurons la réciprocité entre les deux pays. Nos immenses ressources attirent partout l'attention. L'étroitesse d'esprit, l'aigreur et l'ignorance qui ont caractérisé si longtemps les relations entre les deux pays, sont maintenant en train de disparaître, et nous voyons aujourd'hui se dessiner un esprit plus large, un esprit de tolérance et de concessions mutuelles dont nous attendons les plus heureux résultats. De nouvelles conditions se sont produites, dont nous ne faisons qu'entrevoir les immenses conséquences. Quand ce Nord-Ouest, où des centaines de milliers de colons devront prochainement se fixer, avec ses 300 millions d'acres de terre arable dont trois millions sont maintenant en culture; quand ce même Nord-Ouest, dis-je, qui peut centupler sa production; quand les ressources de ces régions se seront développées, quand il n'y aura partout qu'une énorme mer de moissons ondulant sous le vent du large, et partout aussi que villes et bourgs populeux et prospères, alors l'avenir que nous entrevoyons aujourd'hui aura porté ses fruits, ceux qui possèdent l'art de sonder les secrets de l'avenir verront leurs rêves se réaliser, et une autre grande nation aura pris ses assises sur la partie nord de ce continent. Nous jetterons alors un regard en arrière—si nous vivons jusque-là—et nous nous étonnerons de l'étroitesse d'esprit et de l'aigreur manifestées jadis avant que les horizons se fussent ainsi élargis. Cependant, tant que le tarif américain d'aujourd'hui restera en vigueur, ces nouvelles conditions si riantes ne seront pas près de se réaliser. Le secrétaire d'Etat John Hay me disait il y a deux mois, alors qu'il s'irritait des lenteurs apportées par le Sénat à la considération des traités, qu'il craignait que la période d'aigreur et d'animosité entre les deux pays courait grand risque d'être perpétuée par la politique d'intérêts de clocher et de soumission aux préjugés qui était de règle dans le Sénat américain, chaque fois qu'il s'agissait d'étudier un traité. Il est possible que ce soit ce qui arrivera. Si nous ne pouvons pas avoir le traité que je crois que nous pouvons obtenir, alors il ne nous restera plus qu'à adopter l'alternative dont j'ai parlé.

Nous n'avons tout simplement qu'à travailler nous-mêmes à l'accomplissement de nos propres destinées, tirer parti de nos ressources et édifier nous-mêmes sans l'aide de personne, et du mieux que nous le pourrons,

notre propre patrie canadienne. Et quels que soient les résultats que nous réserve l'avenir, soit que nous obtenions l'adoucissement de relations commerciales que nous espérons, ou soit que ces conditions commerciales doivent se perpétuer, je n'appréhende aucune scission sérieuse dans les rangs des libéraux de cette Chambre. On nous permet ici une grande latitude d'opinion, et le gouvernement, tout en autorisant cette latitude, aura, selon moi, à faire face à un tel état de choses et à des demandes si pressantes au sujet de cette question des relations de commerce, qu'il lui faudra en définitive se prêter aux désirs de la grande majorité de la population. Nous allons orienter nos voies selon les développements qui se produiront, développements qui sont près de nous; et, je le répète, j'approuve pleinement le gouvernement d'attendre que ces événements se soient produits, c'est-à-dire d'attendre encore quelques mois afin que nous soyons mieux en mesure de décider définitivement ce qu'il conviendra de faire. Le Canada désire prendre part à l'activité commerciale de ce continent. Si nous pouvons obtenir ce privilège, nous aurons à nous frayer nous-mêmes notre propre chemin. Nous avons deux routes ouvertes devant nous. La Providence nous aidera à décider laquelle est la meilleure. Nous ne pouvons pas dire ce qu'il en adviendra, et dans quelle voie nous allons nous engager: soit que nous cherchions à participer aux avantages de relations de commerce libres et libérales entre tous les membres de la grande famille anglo-saxonne d'Amérique, ou soit que nous décidions de nous en tenir à la politique d'exclusion et à l'échange de représailles avec les Etats-Unis dont ce dernier pays nous a déjà en quelque sorte imposé l'exemple. Envisageons l'avenir avec calme et fermeté, sans redouter ce qui va se produire, avec la résolution de ne nous laisser guider que par ces conditions et développements, et avec la volonté d'aller alors jusqu'au bout, selon que les intérêts de notre pays nous commanderont d'agir.

M. CLANCY : M. l'Orateur, il est maintenant cinq heures et demie, et je dois demander au très honorable leader de cette Chambre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) de me permettre de proposer l'ajournement du débat, afin que je sois le premier, jeudi, à prendre la parole.

La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

Sur motion du premier ministre, la Chambre s'ajourne à 5 heures 30 minutes.

M. CHARLTON.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 23 avril 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

RAPPORT OFFFICIEL DES "DEBATS."

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je dépose le quatrième rapport du comité spécial nommé pour surveiller le rapport officiel des délibérations de la Chambre des communes :

Votre comité recommande que M. Léon Gérin soit nommé dans le personnel de la traduction des Débats en remplacement de feu N. H. Beaulieu, et que sa nomination et son salaire, à raison de $1,500 par année, datent du 23 du courant.

Votre comité recommande aussi que M. Sylva Clapin, qui a été employé temporairement dans le personnel de la traduction du 16 au 23 du courant, inclusivement, soit payé pour ses services à raison de $4 par jour.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 119) Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.—M. Oliver.

Bill (n° 120) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit.—M. Cowan.

Bill (n° 121) Acte constituant la Corporation des syndicats réunis.—M. Calvert.

Bill (n° 122) Acte concernant la Compagnie Rathbun.—M. Heyd.

QUESTIONS.

SELLES ET BRIDES POUR LE DERNIER CONTINGENT.

M. MONK—par M. Taylor :

1. Qui a obtenu la fourniture des selles et brides pour le dernier contingent canadien qui a fait le service dans le Sud-africain ?
2. Quel était le prix stipulé ?
3. Quel montant total a été payé aux fournisseurs ?
4. Des plaintes ont-elles été faites quant à la qualité de ces articles ?
5. Ledit contingent s'est-il servi de ces selles et brides ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (sir Frederick Borden) :

1. Aucune commande n'a été donnée. Les selles ont été prises dans les magasins du gouvernement et dans les différentes unités de cavalerie du pays.
2 et 3. Comprises dans la réponse précédente.
4. Je n'ai reçu aucune plainte au sujet de la qualité de ces selles.
5. Autant que je sache, les contingents se sont servis de ces selles et de ces brides.

MEDAILLES POUR LE 3me BATAILLON DE CARABINIERS A CHEVAL.

M. TAYLOR :

Le gouvernement se propose-t-il d'accorder des médailles aux membres du 3e bataillon des carabiniers à cheval du Canada pour reconnaître leur loyauté envers l'empire en se rendant à la ville du Cap, dans le Sud-africain, où ils ont reçu ordre de se rendre à Durban, à laquelle ville ils sont arrivés trop tard pour débarquer le 31 mars, après laquelle date nul ne pouvait avoir droit au partage des médailles ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Le gouvernement n'a pas le droit d'accorder des médailles ; c'est une prérogative royale. Quant à ce cas particulier je dois dire que tous les solats canadiens qui ont fait du service dans le Sud-africain seront traités de la même manière que les soldats anglais ou des autres colonies.

SERVICE POSTAL ENTRE UPPER ET LOWER GAGETOWN.

M. WILMOT :

A qui est donné le transport des malles entre Upper et Lower Gagetown, N.-B., et quel est le montant payé pour ce service ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : En l'absence du directeur général des Postes, j'ai l'honneur de donner la réponse suivante à l'honorable député : Il n'y a pas de contrat spécial pour le service postal entre Upper et Lower Gagetown. Ces bureaux, comme plusieurs autres, sont desservis pendant la saison de navigation par les bateaux de la "Star Line Steamship Co." qui fait le service entre Fredericton et Saint-Jean. Durant l'hiver Upper Gagetown possède un service tri-hebdomadaire de Gagetown, M. J. W. Dickie en est le facteur. Il y a aussi un service tri-hebdomadaire d'Oromocto, par un prolongement du chemin Oromocto et Sheffield, ce service est fait par J. W. Malone. Lower Gagetown possède un service quotidien, sur le circuit entre Gagetown et Westfield, fait par W. H. Bulyea.

NOMINATION DU DOCTEUR C. E. SAUNDERS.

M. TALBOT—par M. Calvert :

1. M. C. E. Saunders a-t-il été nommé expérimentateur à la ferme expérimentale centrale?
2. Est-il fils de M. Saunders, directeur de ladite ferme ?
3. Quand la nomination a-t-elle été faite, et quel salaire M. C. E. Saunders reçoit-il ?
4. Qui l'a recommandé et qui l'a nommé ?
5. Quelles étaient les occupations de M. C. E. Saunders lors de sa nomination ?
6. M. Saunders a-t-il donné des preuves de ses aptitudes comme habile agronome ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas. Fitzpatrick) : En l'absence du ministre de l'Agriculture, j'ai l'honneur de soumetter la réponse suivante à l'honorable député :

1. Le ministre de l'Agricultre a autorisé l'emploi du docteur M. E. Saunders pour prendre charge des essais de croisements des céréales, dans le but de créer de nouvelles variétés, et autres expériences à la ferme expérimentale centrale.

2. C'est le fils du docteur William Saunders, directeur des fermes expérimentales fédérales.

3. Son emploi régulier, dans ses présentes fonctions, date du 1er janvier 1903, et ses appointements sont de $100 par mois.

4. Sa nomination a été autorisée par le ministre de l'Agriculture qui connaissait ses travaux antérieurs concernant le croisement des céréales et des fruits.

5. Il était employé avant cela au bureau des expositions, au ministère de l'Agriculture, où il avait préparé des collections de protographies pour les expositions du Japon et de Saint-Louis.

6. Le docteur C. E. Saunders a obtenu ses grades avec distinction et a mérité la médaille d'argent à l'université de Toronto, département des sciences naturelles ; il est docteur en philosophie des sciences naturelles de l'Université John Hopkins. Depuis quelques années, il a été employé temporairement à la ferme centrale pour faire des essais de croisements de céréales et de fruits capables de résister aux froids du Nord-Ouest, et la plupart des variétés nouvelles obtenues à la ferme sont le fruit de son travail.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. SCOTT, par M. McCreary :

1. Combien de milles de chemins de fer, (a) dans les Territoires du Nord-Ouest, (b) dans le Manitoba, ont été subventionnées (c) par des octrois en terres, et (d) par des octrois en argent ? Et combien de milles ont été construits sans l'aide du public ?

2. Quel est le nombre total de milles des voies ferrées au Canada, à l'exception du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, qui ont été subventionnées (a) en terres, et (b) en argent; et quel est le nombre total de milles construits sans l'aide du public ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Milles de chemins de fer, dans les Territoires du Nord-Ouest :

Construits au moyen de subventions en terres	1,921.21
Construits au moyen de subventions en argent	1,336.70
Construits sans aide de l'Etat	57.97

Milles de chemin de fer au Manitoba :

Construits au moyen de subventions en terres	1,576.30
Construits au moyen de subventions en argent	1,624.81
Construits sans l'aide de l'Etat	35.07

2. Milles de chemins de fer au Manitoba :

Construits au moyen de subventions en terres	2,421.60
Construits au moyen de subventions en argent	13,685.00
Construits sans l'aide de l'Etat	777.00

SUBVENTIONS EN TERRES AUX CHEMINS DE FER.

M. SCOTT, par M. McCreary :

1. Quels sont les noms de toutes les compagnies de chemins de fer auxquelles des octrois en terres ont été votés par le parlement ?
2. Quelle est l'étendue accordée à chacune ?
3. Combien de milles de chemins de fer, ainsi subventionnés en terres, ont été construits par chaque compagnie,—(a) dans le Manitoba ; (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ; et (c) dans d'autres parties du Canada2?
4. Quelle étendue a été acquise (earned) par chaque compagnie ?
5. Quelle étendue a été réservée à chacune,—(a) dans le Manitoba ; (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ?
6. Pour quelle étendue les titres ont-ils été donnés à chacune,— (a) dans le Manitoba ; (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ?
7. A l'égard des terres réservées à chaque compagnie, et de celles acquises et choisies par chacune, pour quelle étendue des titres sont-ils encore à donner, dans chaque cas,—(a) dans le Manitoba ; (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ; et (c) A quelle date se propose-t-on, dans chaque cas, de donner les titres de ces terres ?
8. A l'égard des terres accordées mais non acquises, quelle étendue, dans chaque cas, peut encore être acquise aux termes de la législation existante ; et quelle étendue se trouve périmée?
9. A l'égard des terres accordées et non acquises mais qui ne sont pas réservées pour sélection (s'il en est), quelle est l'étendue dans chaque cas ?
10. A l'égard des terres accordées et non acquises, mais qui peuvent l'être aux termes de la législation existante, quelle est l'étendue réservée, dans chaque cas,—(a) dans le Manitoba; (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ; et (c) quelle en est la description, soit par township, rang, etc.?
11. A l'égard des terres acquises et réservées, mais non choisies, quelles mesures (s'il en est) ont été ou seront prises par le gouvernement pour hâter cette sélection ?
12. Quelle est l'étendue actuellement réservée, dans chaque cas (s'il en est) pour les compagnies qui n'ont pu avoir droit à leur octroi dans le délai spécifié, et quelles sont les intentions du gouvernement au sujet de ces cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : L'honorable député devra demander le dépôt d'un rapport.

IMPORTATION DE LA BAUXITE.

M. ROBINSON (Northumberland), par M. Taylor :

Combien de tonnes de bauxite ont été importées au Canada pendant l'exercice expiré le 30 juin 1902, et de quels pays. A quel port la déclaration en a-t-elle été faite ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : Durant l'exercice de 1902, 1,524 tonnes de bauxite ont été importées au Canada. Les pays d'importation étaient l'Angleterre, 234 tonnes ; l'Allemagne, 639 tonnes, et les Etats-Unis, 651 tonnes. 1,035 tonnes de bauxite sont arrivées à Montréal, et 489 tonnes à Québec.

L'AFRIQUE-SUD ET LA PREFERENCE.

M. McCREARY :

1. Le gouvernement a-t-il reçu de la chambre de commerce de Winnipeg copie de la résolution suivante adoptée par ladite chambre au sujet du commerce avec les colonies de l'Afrique-Sud :—

"Attendu qu'il a été publié dans les feuilles publiques qu'une proposition pour traitement différentiel dans le tarif douanier des colonies Sud-africaines en faveur de la mère patrie a été favorablement accueillie à la conférence tenue récemment à Bloemfontein ; et

"Attendu que le gouvernement du Canada accorde une préférence semblable non seulement à la mère patrie, mais aussi à celles des colonies qui accorderont aux produits canadiens un pareil traitement de faveur ; en conséquence,—

"Qu'il soit résolu que la chambre de commerce de Winnipeg désire insister auprès du gouvernement sur l'importance d'entamer immédiatement des négociations avec les autorités des colonies sud-africaines dans le but d'obtenir pour le Canada un traitement de faveur semblable à celui qui pourra être accordé à la mère patrie."

2. Le gouvernement a-t-il répondu à ladite chambre de commerce au sujet de ladite résolution ? Et, dans l'affirmative, quelle a été la teneur de cette réponse ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Oui ; le gouvernement a reçu une copie de cette résolution et en a accusé réception.

IMPORTATION DE TRAVERSES DE CHEMIN DE FER.

M. EMMERSON :

1. Le gouvernement importe-t-il actuellement ou se propose-t-il d'importer des traverses de chemins de fer en pin dur ou du sud (comme on l'appelle) pour usage sur les chemins de fer de l'Etat ? Des importations de cette nature ont-elles déjà été faites, et quand ?
2. Dans l'affirmative, quelles quantités desdites traverses ont été ou sont pour être importées, et de quels pays ?
3. Quel est le coût desdites traverses livrées à bord des wagons ?
4. Quelles sont les dimensions desdites traverses qui ont déjà été ou qui doivent être importées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Le gouvernement n'importe pas actuellement, ne se propose pas d'importer et n'a pas pris d'arrangement pour importer des traverses de chemin de fer dites en pin dur ou pin du sud, pour les chemins de fer de l'Etat.

COUT DES CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. JAMES J. HUGHES (King, I.P.-E.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, M. l'Orateur, j'aurais quelques mots à dire concernant une réponse faite ici, le 8 courant, et au sujet de laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux aura peut-être quelques explications à don-

ner. Ce jour-là l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) posait l'interpellation suivante :

Quel est le coût total (à compte du capital) de l'Intercolonial et autres chemins de fer de l'Etat ? Quel montant total d'argent a été payé par le gouvernement fédéral, depuis la confédération, à des chemins de fer dans chacune des provinces suivantes :—Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Québec, Ontario, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest et Colombie Anglaise ?

Voici la réponse du ministre :

Le coût total (à compte du capital) de l'Intercolonial et autres chemins de fer de l'Etat, au 28 février 1903, est comme suit : Intercolonial, $69,418,275.54 ; chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $5,112,435.27.

La question étant posée ainsi, l'honorable ministre ne pouvait probablement pas y répondre autrement, mais il faudrait qu'il fût bien compris que les sommes données ici incluent ce qui a été payé par les provinces, de même que ce qui l'a été par le gouvernement fédéral. Sans cette explication, la réponse telle que donnée est de nature à mettre sous une fausse impression la Chambre, le pays et l'honorable député de Saskatchewan lui-même. Avant la Confédération, les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse avaient dépensé des sommes considérables sur l'Intercolonial, et ces sommes leur sont restées pour charge, lors de l'union. Le chemin de fer de l'Ile du-Prince-Edouard a aussi été construit par la population de cette province au prix de $3,-114,735.11, et cette somme est comprise dans celle mentionnée par le ministre. Le montant exact payé par le gouvernement fédéral pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard est $1,997,700.16. Je demande au ministre de vouloir bien corroborer cette explication, car sans cela la réponse de l'autre jour peut laisser une fausse impression.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : L'honorable député a parfaitement raison dans ce qu'il vient de dire au sujet des sommes dépensées par les différentes provinces que traversaient l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à l'époque de la Confédération. Cela doit suffire à expliquer pourquoi j'ai donné la réponse de l'autre jour. L'état que j'ai donné à la Chambre m'avait été remis par le sous-ministre et était en tout point conforme à la comptabilité officielle qui a été publiée à plusieurs reprises. La comptabilité de ce qu'on appelle les dépenses à compte du capital a toute été tenue ainsi, et c'est sous cette forme que ces dépenses ont toujours paru dans les rapports du département depuis le commencement. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député, que l'Ile du Prince-Edouard a dépensé $3,114,000 pour son chemin de fer avant la Confédération, et cette somme formait une partie de la dette de la province, lors de son entrée dans l'union. Cette province obtint d'être admise dans la Confédération avec une dette fixée à un certain chiffre et la différence entre ce chiffre et la somme qui lui fut allouée, sous forme de crédit dans le compte de la dette, fut appliquée à de nouvelles dépenses à compte du capital, ou convertie en une rente à cinq pour 100 devant être payée à la province. Je considère que la réponse, telle que donnée et publiée, est exacte. Elle donne les sommes totales dépensées à compte du capital, sur ces deux chemins de fer. Il ne serait pas juste de cacher le fait que de fortes dépenses à compte du capital avaient été faites avant la Confédération, mais je ne vois pas comment la chose aurait pû être plus clairement expliquée que dans la réponse que j'ai donnée, car en disant que les dépenses antérieures à la Confédération sont de tant, il est évident que ces dépenses n'ont pas pu être faites par le parlement fédéral, directement. Ces dépenses étaient déjé faites par les provinces, et il ne restait plus qu'à en tirer le compte entre elle et le parlement fédéral.

IMPOTS SUR LES CEREALES EN ANGLETERRE.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir du premier ministre s'il est en état de nous dire, au sujet de l'abolition de l'impôt sur les céréales par le parlement impérial, si l'abolition s'applique à toutes les céréales importées en Angleterre, ou seulement aux céréales importées des colonies. Je crois savoir qu'une dépêche envoyée au Canada dit que le parlement impérial s'est occupé de cette question.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement n'a encore rien reçu à ce sujet.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté, et sur l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. CLANCY (Bothwell) : M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'excuser avant d'entreprendre de critiquer l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances ou les discours prononcés par les honorables députés de la droite pour défendre l'attitude du ministre. J'avoue, et je crois que tous avoueront avec moi, que ce discours nous a désappointés, à l'exception toutefois des passages concernant la perception heureuse des impôts, l'énormité et l'inutilité de certaines dépenses et l'augmentation de la dette publique. Sous ces

différents rapports il était loin d'être déconcertant et la députation libérale n'a pas manqué d'y applaudir chaleureusement l'inconséquence de ses chefs.

Avant d'aller plus loin, j'aurai quelques mots à dire en réponse à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui a prononcé un discours très habile, à son point de vue. Il est un des plus anciens parmi nous, et ses talents sont reconnus de tous, mais je ne suis pas prêt à dire qu'ils ont toujours été dirigés dans la bonne voie. Comme tout le monde j'admets ses grandes capacités et je tiens à le féliciter, tout d'abord, du succès avec lequel il a maintenu sa réputation d'inconséquence, car il a une manière à lui d'aborder tous les côtés connus et même inconnus d'une question. On me dit qu'il a été spécialement désigné par le premier ministre pour prononcer ce discours à cette phase du débat, mais je n'en suis pas certain et j'ignore aussi s'il a été choisi en raison même de son inconséquence. Dans les conditions actuelles, il était préférable qu'il prit la parole à cette phase du débat, afin que, quoi qu'il pût dire, tous les orateurs de la droite pussent le réfuter par ses propers arguments, aussi facilement que s'il eût soutenu tout le contraire.

L'honorable député occupe une position très en vue dans le pays. A l'exception des ministres de la couronne, personne n'occupe dans cette Chambre une place aussi importante que la sienne, puisque son chef l'a désigné pour faire partie de la commission internationale qui avait de si graves questions à débattre. Je ne doute pas que comme membre de cette commission il n'ait fait montre de ses talents ordinaires.

Je répète que je suis informé et j'ai tout lieu de croire que l'honorable député a été désigné spécialement par l'honorable premier ministre pour parler à cette phase du débat. Quoi qu'on puisse dire de ses inconséquences, il faut admettre que l'honorable député qui avait fait partie de la commission internationale, n'exprimait pas ses seuls sentiments, sa propre opinion dans le discours qu'il a prononcé. Tout le pays a compris qu'il exprimait les vues de ses collègues, y compris celles du premier ministre.

Avec la permission de la Chambre, je dirai quelques mots de l'attitude de l'honorable député sur cette question et sur quelques autres. Il a commencé par reprendre l'ancienne campagne en faveur de la réciprocité absolue. Il n'y a pas à se tromper sur la position qu'il a prise, et cette position sera approuvée au moins par une partie du Canada, si elle ne l'est pas par l'autre. Pour qu'il n'y ait pas d'erreur, je vais citer quelques-unes de ses paroles. Il a déclaré qu'en allant à Washington reprendre les négociations, le but des commissaires canadiens était d'obtenir, si possible, la réciprocité avec les Etats-Unis. Il nous a fait un brillant tableau des avantages de cette réciprocité. Quel est le premier de ces avantages qu'il signale ? La Colombie Anglaise pourrait, dit-il, s'approvisionner dans l'Orégon et dans l'état de Washington. Passant ensuite à l'est, il conseille aux provinces maritimes de se tourner du côté de l'état de New-York et de l'état du Maine, pour se procurer ce dont elles ont besoin. En bon anglais, cela veut dire que c'est aux Etats-Unis que ces deux parties du Canada trouveront un marché.

L'honorable député me paraît avoir deux projets en tête, et il n'y a pas de doute qu'il a dû les discuter et les étudier avec ses chefs, et je suis convaincu aussi, par la tendance de son discours, que ces deux projets ont été débattus à fond avec les représentants des Territoires du Nord-Ouest. Son premier projet était de demander la réciprocité avec les Etats-Unis, et s'il ne réussissait pas, le deuxième consistait à demander l'adoption d'un tarif de représailles. La Chambre, j'en suis sure, serait en peine de dire lequel de ces deux projets l'honorable député croyait avoir plus de chance d'être adopté, mais quant à lui, il est évident qu'il préfèrerait la réciprocité. N'a-t-il pas fait espérer autre chose encore, aux députés de l'Ouest ? Je suis certain que de tous les discours prononcés au cours de cette session, c'est celui de l'honorable député de Norfolk-nord qui sera tiré au plus grand nombre d'exemplaires et qui sera distribué avec le plus de profusion à travers le Nord-Ouest et le Manitoba.

L'honorable M. ROSS (Victoria, Nouvelle-Ecosse) : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Puisque l'honorable député de l'est (M. Ross) approuve les idées émises par l'honorable député de Norfolk-nord, j'espère qu'il ira dans le Nord-Ouest, et travaillera à faire excuser les opinions de son collègue, que je vois à ses côtés. Je ne veux pas dire que tous les représentants du Nord-Ouest vont faire ce que je viens de dire, mais ces discours sont prononcés à l'intention des immigrants qui arrivent actuellement au Canada. On nous dit que ce qu'il faut aux cultivateurs de l'Ouest, c'est un libre accès aux Etats-Unis, parce qu'ils y trouveront de meilleurs prix pour leur blé.

M. COCHRANE : C'est une absurdité.

M. CLANCY : Oui, mais les absurdités ont quelquefois des conséquences.

Il arrive souvent qu'une absurdité est plus grave que la vérité, car il est plus difficile de combattre une absurdité que de démontrer la vérité. Quoi qu'il en soit, l'honorable député de Norfolk-nord a émis cette prétention ; il a déclaré aux cultivateurs du Nord-Ouest que s'ils obtenaient la réciprocité, ils trouveraient aux Etats-Unis, pour leur blé, un marché infiniment plus avantageux que celui de l'Angleterre ; il a ajouté que la réciprocité avec les Etats-Unis résoudrait le problème d'un marché pour les cultivateurs du Nord-Ouest.

Il sait parfaitement que cette partie du pays se peuple rapidement et que le plus grand nombre des immigrants nous vient des Etats-Unis. Ces nouveaux colons sont les bienvenus au Canada, ils ont été élevés sous des institutions semblables aux nôtres, mais ils sont Américains et non Canadiens. Prétend-il cultiver dans le Nord-Ouest un sentiment canadien ou un sentiment américain? Veut-il que la population de l'Ouest canadien se tourne du côté de Washington ? Il est même allé jusqu'à dire que, géographiquement, l'ouest appartenait aux Etats-Unis et faisait partie de la grande vallée du Mississipi ; il a expliqué à cette population que, géographiquement parlant, elle n'appartenait pas au Canada mais aux Etats-Unis, que ce n'est pas à Ontario et aux provinces maritimes qu'elle doit s'adresser pour obtenir ce qu'il lui faut, mais aux Américains, qui vivent à ses côtés.

Quand j'entends l'honorable député faire ces appels à un sentiment faux et anti-canadien, quand je l'entends dire à cette population qu'elle serait infiniment mieux sous le rapport commercial et même politique, car c'est évidemment là que tend tout son discours, je suis tenté de lui demander pourquoi nous perfectionnons nos routes fluviales, pourquoi nous améliorons nos chemins de fer, pourquoi nous dépensons des sommes considérables pour faciliter le transport de nos produits si le blé des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba doit prendre la route des Etats-Unis. Toutes ces dépenses ne seraient-elles pas inutiles, si les désirs de l'honorable député se réalisaient ? Je ne crois pas que les honorables députés de la droite soient prêts à admettre qu'il y a un Canada à l'ouest du lac Supérieur et un autre à l'est. On ne peut pas émettre de doctrine plus dangereuse dans ce pays. L'expression de sentiments antipatriotiques me laisse généralement froid, mais ici, il s'agit d'un danger national et celui qui répand de pareilles idées assume une lourde responsabilité.

Ceci m'amène à parler de l'attitude de l'honorable premier ministre au sujet de la prochaine réunion de la commission internationale. Il nous a expliqué clairement ce qu'il croit que devrait être et ce que sera certainement, je n'en doute pas et lui non plus, l'attitude des commissaires canadiens quand la commission se réunira de nouveau. Mais ne peut-on pas se demander s'il ne serait pas préférable que cette commission ne se réunisse plus ? Le gouvernement peut-il sans inconvénient revenir sur ses pas ? L'honorable premier ministre peut-il renier l'engagement solennel qu'il a pris devant la Chambre ? Quel était cet engagement ? Quand la commission eut constaté qu'elle ne pouvait s'entendre, nos représentants adoptèrent une ligne de conduite que le parlement et le pays approuvèrent. Et quelle était cette ligne de conduite ? Pour le règlement de la question des frontières de l'Alaska et de plusieurs autres questions qui avaient été discutées devant la commission, les commissaires américains posèrent des conditions que pas un gouvernement n'aurait pu accepter sans se déshonorer. Les commissaires mettaient au règlement deux conditions importantes et distinctes. D'abord ils voulaient, si on ne parvenait pas à une solution amicale de la question de la frontière de l'Alaska, qu'elle fut laissée à l'arbitrage de six délégués, trois de chaque côté, mais sans qu'on en nomma un septième pour les départager, au besoin. L'honorable premier ministre a déclaré plus d'une fois dans cette Chambre qu'il s'opposait à cette conditions ; il donna plusieurs raisons pour démontrer qu'on ne pouvait espérer arriver à un résultat par ce moyen.

L'autre condition imposée par les commissaires américains était que si le tribunal d'arbitrage décidait que le canal de Lynn et les établissements qui s'y trouvent sont sur le territoire canadien, ils continuerait à faire partie des Etats-Unis, nonobstant toute décision contraire. Le premier ministre et ses collègues repoussèrent avec raison cette seconde proposition.

Cette prétention était tellement absurde, tellement en désaccord avec le bon sens et l'équité, que personne ne trouvait une seule bonne raison pour l'appuyer. Mais l'honorable premier ministre nous dit que les Américains y ont renoncé et qu'aujourd'hui cette question du moins est virtuellement réglée. Je demande au premier ministre s'il considère que ce désistement de la part des Etats-Unis, d'une prétention insoutenable, améliore en quoi que ce soit la cause du Canada, ou permettra à l'Angleterre d'en retirer quelque avantage.

La prétention des Américains était tellement contraire à toutes les notions d'arbitrage international qu'il était impossible d'en espérer un résultat, que nous n'avions pas à remercier nos voisins d'y avoir renoncé. Nous allons avoir une commission de la frontière de l'Alaska, et je ne crains pas de dire d'avance qu'elle ne parviendra pas à s'entendre. Je suis convaincu que les Américains ne cherchent qu'à gagner du temps pour connaître les sentiments des Canadiens.

Quant à la réciprocité avec les Etats-Unis, quelle était au début l'attitude de l'honorable premier ministre sur cette question ?

En 1899, (page 108 des Débats) il disait :

> Nos lèvres sont scellées à cet égard, et le silence est de rigueur ; toutefois, il est une déclaration faite officiellement par le bureau des affaires étrangères, venant de la commission elle-même, et qui a fait connaître au public les raisons de notre désaccord. Les commissaires américains ne voulaient pas d'arbitre. Ils voulaient qu'il y eut trois commissaires d'un côté et trois commissaires de l'autre. Il nous fut impossible d'acquiescer à leur désir, parce qu'un semblable arrangement n'aurait pas abouti à un règlement définitif de la question. Ils voulaient qu'il fût entendu que si l'établissement qu'ils ont créé à la tête du canal de Lynn se trouvait en territoire canadien, il con-

tinuerait d'être considéré comme faisant partie du territoire des Etats-Unis. Il nous fut impossible d'accéder à cette proposition.

Tous les Canadiens approuveront cette manière de voir. L'honorable premier ministre disait encore :

Après avoir mûrement étudié la question, nous en sommes venus à la conclusion que les seules règles qui pourraient être adoptées, vu l'état de choses existant dans ces contrées éloignées, étaient celles qui ont été adoptées tout récemment pour le règlement de la difficulté du Vénézuela.

L'honorable premier ministre était bien ferme dans sa décision à cette époque. Il ajoutait :

Mais je puis dire que la ligne de conduite que nous avons adoptée est généralement approuvée par le peuple canadien et que nous devons la maintenir jusqu'au bout.

Je voudrais maintenant savoir de l'honorable premier ministre s'il a l'intention d'abandonner la cause du Canada, ou bien s'il se propose de maintenir jusqu'au bout la politique qu'il énonçait dans les termes que je viens d'indiquer. Croit-il que ce n'est pas abandonner la cause du Canada que de consentir à accepter une commission internationale qui ne compterait pas un tiers-arbitre parmi ses membres, surtout lorsque tout semble indiquer qu'elle ne pourra en arriver à une décision équitable de la question? L'honorable leader de la Chambre et ses amis sont-ils disposés aujourd'hui à se rendre à Washington pour négocier un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, quand il a refusé de le faire en termes bien précis? En présence d'une pareille déclaration, mon honorable ami croit-il qu'il lui est possible de retourner de nouveau à Washington pour essayer de négocier un traité de réciprocité? Vraiment, il se trouve dans une position humiliante. Il y a peut-être quelque chose de vrai dans la prétention émise, il y a quelques jours passés, par un membre de cette Chambre, que les lettres échangées entre le premier ministre et M. Fairbanks constituaient toute une comédie préparée d'avance dans le but de faire accroire aux Canadiens que les Américains désiraient que la commission se réunît de nouveau pour discuter la question de réciprocité. Qu'on lise les paroles prononcées par l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) et qu'on les compare au discours de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ainsi qu'à la position prise sur cette question par le premier ministre, à son retour de Washington, alors qu'il était mécontent comme tous les Canadiens—non des efforts faits par nos représentants—mais mécontent des maigres résultats qui doivent découler de toute discussion avec des hommes qui semblent mettre la raison de côté. Voici ce que disait l'honorable chef de la droite, au sujet de la commission, lorsqu'il revint en 1899 :

Je n'ai pas le droit de dévoiler ce qui s'est passé au sein de la commission, mais je puis

parler du sentiment public au Canada et affirmer, sans crainte de me tromper, que l'opinion n'est pas aujourd'hui en faveur de la réciprocité ; et je crois connaître le cœur et la pensée du pays.

L'honorable premier ministre est-il encore de cet avis ? Que pense-t-il du député de Norfolk (M. Charlton), qui est en faveur de la réciprocité ou d'un tarif hostile à l'égard des Etats-Unis, et qui se déclare prêt à accepter sans aucune hésitation l'une ou l'autre de ces politiques, du moment qu'il pourra en obtenir une des deux ? Il y a aussi le ministre des Finances qui prêche une doctrine différente et laisse luire une certaine lueur d'espérance aux yeux de ceux qui veulent obtenir une revision du tarif. En présence de toutes ces divergences d'opinions, tout homme doué d'un peu de discernement ne s'aperçoit-il pas immédiatement que l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) avait raison quand il disait que tout cela constituait une comédie montée dans le but de tromper le public. Il est bien évident que le gouvernement désire faire les élections sur deux programmes. Aux gens de l'ouest les honorables ministres diront : vous aurez la réciprocité avec les Etats-Unis, cela vous permettra de vendre votre blé dans ce pays, et vous n'aurez pas à redouter l'encombrement des chemins de fer pour vous empêcher d'expédier vos produits sur le marché. Aux électeurs établis à l'est du lac Supérieur, les libéreux diront ; Aucune concession additionnelle ne sera faite aux Etats-Unis ; l'Angleterre va enlever les droits qui pèsent sur nos produits alimentaires et cela va vous permettre d'expédier vos marchandises sur les marchés anglais à des conditions plus avantageuses que les pays étrangers.

N'est-ce pas là la véritable attitude du gouvernement à l'heure actuelle ? Il n'ose ni avancer ni reculer et il demande simplement au peuple de compter sur une revision du tarif. Mais il se pourrait bien que le peuple serait encore une fois trompé sur ce point, comme il l'a été dans le passé. Quand nous voyons les apôtres de tant de doctrines différentes appuyer le gouvernement, ne devons-nous pas en conclure que l'orientation future du parti sur cette question devra se ressentir de cette divergence d'opinions ? Des ministres de la Couronne ont été accusés dans cette Chambre, par un de leurs anciens collègues, d'être allés avec le consentement du premier ministre et de ses autres collègues, dire aux fabricants de Montréal, en 1896, et cela dans des termes qui ne pouvaient prêter à la moindre ambiguité, qu'ils n'avaient pas besoin de redouter aucune revision du tarif pouvant nuire à leurs intérêts, mais qu'ils pouvaient, au contraire, compter sur un tarif qui aurait pour résultat d'améliorer leur position. Cette accusation a été portée par un homme qui occupe une position importante dans les affaires publiques de ce pays, un homme qui sait à quoi s'en tenir sur les sentiments des

honorables membres de la droite, je veux parler de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Il n'a pas mentionné de noms, il a dit, cependant, que quelques-uns de ces messieurs étaient présents lorsqu'il a prononcé ces paroles, mais les noms sont bien connus. Quand cette imputation de duplicité politique fut formulée contre certains ministres, que s'est-il passé ? Nous avons vu le premier ministre qui, au lieu de se lever pour démentir cette accusation, a demandé à l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) de prononcer un discours en faveur de la réciprocité. Le gouvernement voudrait-il par hasard faire semblant de ne pas s'occuper d'une imputation aussi sérieuse ?

Le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a dit : il y a des députés de ce côté-ci de la Chambre (voulant parler de la droite), qui m'ont écrit des lettres, qui ont discuté la question avec moi et qui m'ont déclaré approuver ma manière de voir sur cette question. Il a même fait allusion directement au ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. R. Préfontaine). Je constate avec plaisir que l'honorable ministre est à son siège, en ce moment, et je lui demande de nous dire s'il répudie l'accusation portée contre lui par un de ses anciens collègues, qu'il était entendu avec ceux qui se sont rendus à Montréal dans le but de pacifier les fabricants ; qu'il était protectionniste et qu'il a travaillé de toutes ses forces pour maintenir la mesure de protection qui existait quand il est entré dans le gouvernement? Est-ce que l'honorable ministre repoussera cette allégation on bien préfère-t-il rester sous de coup des imputations dirigées contre ses collègues, et dans une position qui n'est guère de nature à faire honneur à aucun groupe d'hommes dans ce pays ?

Je désire maintenant parler de certains représentants des Territoires du Nord-Ouest, et je me demande quelle était l'attitude prise par le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) sur cette même question ? Sa position fut la suivante : lorsque les honorables ministres eurent conclu l'entente dont je viens de parler avec les fabricants de Montréal, et secrètement vendu le peuple de ce pays, il dit aux électeurs de son district qu'il avait loyalement accepté la politique adoptée par le gouvernement sur la question du tarif. Il ajouta que la révision du tarif n'avait pas eu pour effet de diminuer les droits ; au contraire, ils étaient, en général, restés au même point. Malgré cela, nous voyons encore certains représentants des Territoires du Nord-Ouest, comme le député d'Alberta (M. Oliver), protester contre toute révision possible du tarif, lorsqu'ils savent parfaitement que le tarif actuel est plus élevé sous certains rapports qu'il l'était auparavant. Malgré cela, ces honorables députés se gardent bien de dénoncer le tarif actuel avec la vigueur qu'il apportaient à dénoncer le tarif de 1896. Ils sont absoluments muets sous ce rapport. Qu'ont donc fait ces députés depuis qu'ils siègent dans cette Chambre ? S'en est-il trouvé un parmi eux qui fût assez honnête et assez courageux pour se lever dans cette Chambre et démontrer qu'il était sérieux ou sincère dans ses protestations en proposant une résolution demandant que le tarif soit réduit? Non, pas un seul d'entre eux n'a essayé de se signaler de cette manière.

Maintenant, M. l'Orateur, avec la permission de la Chambre, je me propose de traiter brièvement la question du tarif.

M. CAMPBELL : Ecoutez ! écoutez!

M. CLANCY : L'honorable député de York-ouest, qui dit en ce moment : " Ecoutez ! écoutez ! " est le même qui, il y a quelques années passées, était d'avis qu'il valait mieux faire sauter les ponts à Niagara ainsi que le tunnel qui relie Sarnia à Port-Huron, et bloquer toutes les voies de communication entre le Canada et les Etats-Unis, plutôt que de voir se continuer un état de choses comme celui qui existait à cette époque.

C'est ce même député qui, il y a quelques jours, prononçait un éloquent discours en faveur des marchands, et exposait, avec des larmes dans la voix, tout ce qu'ils avaient à souffrir du tarif actuel ; cependant, il a toujours su voter à l'encontre des principes qu'il préconisait dans cette circonstance, laissant entendre par ce vote qu'il trompait les maraîchers, et avait fait preuve d'autant de bonne foi dans ce discours que dans toutes les circonstances antérieures. Il leur a tourné le dos, sans s'occuper des promesses qu'il leur avait faites.

On nous dit sur tous les tons que le Canada est prospère. Or, cette affirmation n'est de nature à surprendre personne. Ne serait-ce pas une chose bien étonnante si le Canada n'était pas prospère, s'il ne prenait pas part à ce merveilleux développement commercial qui existe dans l'univers entier. N'aurait-il pas été extraordinaire que même la position désavantageuse prise par les membres du gouvernement eut eu pour résultat d'entraver ce développement ? Ils ont prétendu avoir contribué pour une certaine part dans cette prospérité ; or, c'est là leur erreur ; ils n'y ont contribué pour rien ; leurs prétendus efforts ont passé inaperçus; ils ont été aussi impuissants à faire le bien qu'à faire le mal. Leur intervention n'y est pour rien. Quelque conduite qu'ils aient tenue, cela n'a pu avoir que peu d'effet sur le résultat. On prétend qu'ils ont transformé la situation économique du Canada. Le ministre du Commerce nous dit que la situation n'est plus la même, et que les raisons qui justifiaient les déclarations osées qu'il a faites dans cette Chambre ont cessé d'exister.

Il fut un temps où les honorables membres de la droite, qui applaudissent aujourd'hui un budget de $64,000,000, protestaient contre un budget de $40,000,000. Il y a à peine six ans passés, c'est-à-dire en 1896, que ces mêmes députés blâmaient le gou-

vernement conservateur parce que ses dépenses s'élevaient à $36,000,000, et à l'heure actuelle, ils portent jusqu'aux nues un gouvernement qui enlève au peuple $65,000,000. Ce sont encore eux qui, en 1896, décrivaient la triste position du Canada, écrasé sous une dette de $158,000,000, qu'ils considéraient comme une charge nationale, et qui applaudissent maintenant une dette de $271,000,000.

On nous dit que le volume de notre commerce a augmenté dans des proportions extraordinaires. Cela est vrai, M. l'Orateur, mais à quoi attribuer ce changement ? Les deux partis admettent que le Canada est prospère. Le parti conservateur n'a jamais consenti à se placer dans une fausse position et il ne consentira jamais, pour des fins de parti passagères, à décrier la situation commerciale du pays. Mais, puisque l'occasion nous est favorable, comparons les actes accomplis par les deux partis. De 1873 à 1878, nous avons eu un gouvernement libéral. De 1878 à 1896, un gouvernement conservateur et depuis six ans ce sont les libéraux qui administrent les affaires du pays. Je dois dire immédiatement qu'il ne faut pas attacher trop d'importance à la politique d'un gouvernement—qu'il soit libéral ou conservateur—quand il s'agit de discuter les progrès du pays en matière commerciale.

L'ensemble de notre commerce—et j'appelle spécialement l'attention de l'honorable député de Norfolk sur ce point—était en 1873 de $217,000,000 et en 1878, après 5 ans de régime libéral, il n'était plus que de $170,000,000. En d'autres termes, l'ensemble de notre commerce a diminué de $47,000,000 en 5 ans de régime libéral. L'honorable député de Norfolk-nord trouvera probablement le moyen d'expliquer cette diminution au profit de son parti.

Le parti conservateur est arrivé au pouvoir en 1878, avec un commerce total de $170,000,000, et 5 ans plus tard ce chiffre atteignait $221,000,000, soit une augmentation de $51,000,000, ce que je considère comme un résultat très satisfaisant. En 1897, le parti libéral, en arrivant au pouvoir, prit l'ensemble de notre commerce à $249,000,000 et le porta à $414,000,000, soit une augmentation de $165,000,000 en 5 ans. Le Canada, comme les autres pays, a traversé des époques de crise. Pendant les 18 années qu'il a dirigé les affaires du pays, le parti conservateur a traversé deux de ces périodes difficiles et le parti libéral n'en a traversé qu'une. S'il faut attribuer quelqu'influence à la politique des partis, nous constatons que sous le régime libéral, de 1873 à 1878, l'ensemble du commerce a diminué de $45,000,000 et que pendant les cinq années suivantes, sous un régime conservateur, il a augmenté de $51,000,000. Mais il est bon de se rappeler que l'ensemble du commerce d'un pays ne dépend pas entièrement de la politique de son gouvernement. Le commerce intérieur peut en dépendre en grande partie, mais le commerce extérieur lui échappe entièrement, sauf en ce qui regarde la facilité du transport.

Passons maintenant à la question des dépenses. L'honorable ministre de la Douane, qui est une autorité en matières commerciales, aurait-il l'obligeance de nous indiquer, avant la fin de ce débat, quels sont les grands travaux accomplis pour justifier ces dépenses ? Le Canada a déjà dépensé beaucoup d'argent et accompli de grandes choses, mais jamais sous un ministère libéral. Nous n'avons rien à mettre en regard de cette énorme augmentation des dépenses qui a eu lieu sous le gouvernement actuel. Je demande aux honorables députés de la droite de nous dire quels sont les travaux qui justifient cette dépense. Je ne doute pas que les orateurs ministériels qui suivront vont chercher à éluder la question et me répondront par des généralités vagues et vides de sens. Entrons un peu dans les détails. On a beaucoup parlé des recettes et dépenses du ministère des Postes. Le directeur général des Postes, que je regrette de ne pas voir à son siège, s'est donné beaucoup de mal pour faire croire qu'il était parvenu à équilibrer son budget. Sa seule ambition paraît être de faire disparaître le déficit, sans s'inquiéter de l'efficacité du service. Pour lui, cette question est secondaire. Je ne crois pas que dans un pays où la population est aussi clairsemée, où de nouveaux territoires sont constamment livrés à la colonisation, un directeur général des Postes doive s'excuser d'avoir un déficit dans l'administration de son département. Si son administration n'accuse pas de déficit, c'est signe que le service est mal fait. Voyons un peu comment le ministre administre son département. Prenons, par exemple, le nombre de bureaux de poste qui existaient en 1890, six ans avant la retraite du parti conservateur. Pour plus d'impartialité, je comparerai les six dernières années du régime conservateur avec les six années de l'administration actuelle. Prenons d'abord l'augmentation qui a eu lieu sous le régime conservateur. En 1890, il y avait 7,913 bureaux de poste; six ans plus tard, en 1896, le nombre en était de 9,103, soit une augmentation de 1,190 en six ans. Or, le gouvernement actuel se sert de l'augmentation qui a eu lieu depuis 1896 pour vanter la sage et économique administration du directeur général des Postes actuel, dont l'unique ambition est d'équilibrer son budget. Cependant, quels sont les résultats obtenus en six ans, pendant une période de grande activité commerciale, dans un temps où les progrès du Canada sont beaucoup plus rapides qu'autrefois, et où le besoin de nouveaux bureaux de poste doit se faire plus vivement sentir?

Si l'honorable ministre avait pensé à autre chose qu'à se faire décerner des éloges par les journaux ouvriers à sa dévotion, la proportion de l'augmentation aurait été beaucoup plus forte que par le passé. Cepen-

dant, nous constatons que sous son administration le nombre des bureaux de postes a augmenté de 9,103 qu'il était en 1896 à 9,958 en 1902, soit une augmentation de 855. C'est tout ce qu'il a pu faire dans une période d'activité sans exemple, pendant que l'augmentation avait été de 1,190 durant les six années précédentes.

Il se vante d'avoir fait disparaître le déficit. Je me sens rougir, quand je pense que pour arriver à ce résultat il n'a pas hésité à employer des moyens qui étaient ni plus ni moins qu'une répudiation des obligations du pays. Profitant de l'explosion de patriotisme qui a marqué le grand jubilé de la reine Victoria, il a émis une quantité considérable de timbres d'une grande valeur. Sous l'influence du mouvement patriotique qui existait alors, les Canadiens se sont empressés d'acheter ces timbres, en supposant qu'ils avaient la même valeur que les bons du trésor et que l'Etat les rachèterait. Mais le premier ministre refusa de les racheter, encaissant, par cette opération, près d'un demi-million de piastres, qu'il a fait servir à équilibrer son budget. Il se vante aussi beaucoup d'avoir diminué le port des lettres. Il prétend avoir fait une grande concession en réduisant de trois cents à deux cents le port des lettres au Canada et dans les limites de l'empire britannique. Je peux lui répondre que cette réforme n'a pas été accomplie dans l'intérêt de la grande masse des contribuables de ce pays. Un jour viendra peut-être où le gouvernement qui sera alors à la tête des affaires pourra abaisser le port des lettres de manière à en faire profiter la masse du peuple. Mais la réforme opérée par le directeur général des Postes ne contribue aucunement à améliorer le sort du contribuable ordinaire. Il ne sert à rien de dire que tous ceux qui le désirent peuvent en profiter. Il ne sert à rien de voter des lois pour accorder des privilèges, si le peuple n'est pas en état d'en profiter. N'oublions pas non plus que si le directeur général des Postes a diminué le port des lettres avec tant d'ostentation, il a considérablement augmenté le port des autres matières postales. Les journaux jouent un grand rôle dans la vie du peuple canadien, qui lit beaucoup. Pour se tenir au courant des questions publiques, il faut qu'un homme lise les journaux et il est important qu'ils puissent lui être fournis au plus bas prix possible.

Autrefois, les journaux expédiés du bureau de publication, jouissaient de la franchise postale. Aujourd'hui, grâce aux changements apportés par le directeur général des Postes, les journaux expédiés en dehors d'un rayon de vingt milles sont taxés à raison d'un demi centin par livre. Comme l'éditeur ne peut pas payer lui-même cette taxe, il l'ajoute au prix de l'abonnement. Si par exemple, mon honorable ami de la Nouvelle-Ecosse (M. Ross) reçoit un journal d'Ontario, il lui faut en payer le port, mais il est si dévoué à son parti, qu'il ne manquera pas de féliciter le directeur général des Postes de cette augmentation dans les taux postaux.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Pas du tout.

M. CLANCY : Je suis heureux d'entendre l'honorable député faire cette déclaration. Que pense-t-il aussi des autres augmentations qui ont eu lieu ? Par exemple, les journaux et revues expédiés d'un autre endroit que l'endroit de publication, étaient autrefois transportés à raison de un centin par quatre onces. Ce taux a été doublé et nous payons aujourd'hui un cent par deux onces.

Les exemplaires isolés de journaux ne pesant pas plus d'une once, payaient autrefois un demi centin et aujourd'hui un centin. Les livres, les cahiers de musique ou de dessin payaient aussi un centin par quatre onces et aujourd'hui un centin par deux onces. Les brochures, les circulaires, les feuilles volantes, les paquets de graines, les plants, les greffes, etc., payaient un centin par quatre onces et maintenant un centin par deux onces. Les cartes géographiques, les dessins, les lithographies, les photographies, les feuilles de musique, les contrats, les testaments, les hypothèques, les polices d'assurance, les listes électorales, les rôles de cotisation, les rapports municipaux, les patrons, les échantillons et toute cette catégorie de marchandises expédiées par la malle en grandes quantités, payaient autrefois un cent par deux onces, et maintenant on exige deux cents par quatre onces, poids minimum, ce qui équivaut virtuellement à doubler le taux.

Que représentent ces augmentations ? Le nombre des journaux et publications périodiques, expédiés d'un autre endroit que de l'endroit de publication, est augmenté de 24,000,000 d'exemplaires en 1896, à 34,000,000 en 1901. Les circulaires, échantillons, patrons, etc., ont augmenté de 3,672,000 en 1896, à 7,364,000 en 1901. Il en résulte que le contribuable ordinaire paie plus cher aujourd'hui pour l'entretien du service postal qu'il ne payait en 1896. Nous en avons la preuve dans le fait que les dépenses du département des Postes représentaient une moyenne de 93.00 par tête de la population en 1896, tandis qu'en 1901 elle atteignait 96.00 pour 100. Ainsi donc, bien que l'on ait privé le peuple de ce pays d'un service postal convenable, bien que l'on ait rogné ce service de toutes façons, et malgré ces prétendues réductions dont on se vante, nous constatons que les contribuables paient plus cher aujourd'hui pour ce service qu'en 1896. Mais ce n'est pas tout. L'honorable ministre a négligé de tenir compte de certaines choses dans la préparation de ses comptes. Il désire si vivement équilibrer son budget et arriver à déclarer un surplus, qu'il a eu recours pour arriver à ce résultat, à des moyens peu convenables et qu'il a trompé le public par sa manière de tenir ses livres.

Le ministre des Finances, je crois, nous a dit que le budget du département des Postes accusait un surplus. Mais il a fini par reconnaître que ce surplus n'existait pas et qu'il était remplacé par un déficit. D'après les comptes publics de 1902, les dépenses totales du ministère des Postes ont été de $4,023,000, et les revenus de $3,918,000, laissant un déficit de 105,000. Pourquoi le directeur général des Postes et le ministre des Finances n'ont-ils pas eu le courage de dire la vérité à la Chambre ? L'honorable ministre explique cela en disant : le service postal au Yukon nous a coûté $117,000, et le revenu de ce chef n'a été que de $30,000. Nous avons donc eu là un déficit de près de $100,000, ou pour être plus exact, de $87,485. Mon honorable ami voudrait-il prétendre que le Yukon ne forme pas partie du Canada ? Pourquoi faire une exception à son égard, si ce n'est pour tromper la Chambre et le pays ? Je le répète, M. l'Orateur, ces arguments ne sont pas dignes d'un ministre de la Couronne, et de ceux qui devraient être fournis au peuple de ce pays.

Il y a aussi la question du chemin de fer Intercolonial et je vois que le ministre des Chemins de fer n'est pas à son siège.

Mais ce n'est pas la première fois qu'il nous est donné de constater l'absence des membres du gouvernement dans des circonstances de cette nature, alors que ces messieurs devraient être à leurs sièges pour répondre aux accusations qui sont portées contre eux. Ces accusations sont suffisamment importantes pour exiger qu'ils soient présents pour se défendre. Mais, toutes ces choses n'ont plus le don de les émouvoir, et ils affectent la plus complète indifférence, quand ils se trouvent par hasard à leurs sièges et que l'on réussit à les mettre en présence de tous ces méfaits. Ils gardent un profond silence et leur conduite reçoit les applaudissements des membres de la droite.

Le ministre des Finances nous a parlé du chemin de fer de l'Intercolonial, et avec votre permission, M. l'Orateur, j'en dirai aussi quelques mots. Je vais m'efforcer de faire contraster la manière dont ce chemin a été administré par les deux partis. Je suis prêt à admettre que l'administration de ce chemin a toujours été une affaire difficile et compliquée. Mais l'honorable ministre semble vouloir faire croire au pays que le gouvernement actuel a enfin trouvé le moyen de faire disparaître tous les obstacles. Voyons un peu les résultats de l'administration de ce chemin pendant deux périodes de même durée, sous le gouvernement conservateur et sous le gouvernement libéral. Prenons les six années de 1891 à 1896 inclusivement, et qu'y voyons-nous ? Le ministre des chemins de fer, sous le gouvernement conservateur, a dépensé $20,651,000, pour ce qu'on appelle les frais d'exploitation, et $2,698,000 à compte du capital, soit $23,350,000 en tout. Et quels sont les revenus retirés par l'Etat pendant cette période? Ils se sont élevés à $19,020,000 en chiffres ronds, soit un déficit de $4,320,000, que les contribuables ont été appelés à solder—car je n'ai aucune objection à admettre que cet argent sort de la poche des contribuables. Voilà le résultat des six années qui ont précédé l'avènement des libéraux au pouvoir. D'un autre côté, de 1897 à 1902, inclusivement, sous le régime libéral, les frais d'exploitation se sont élevés à $26,648,000, et les dépenses à compte du capital à $13,485,000, soit une dépense totale de $40,133,000. Durant ces six années les recettes se sont élevées à $26,071,000, laissant un déficit de $14,422,000, au lieu d'un déficit de $4,000,000 qu'avait le gouvernement conservateur. Les honorables députés de la droite trouvent-ils là de quoi tant se vanter ? Pendant une période de crise, alors que toutes les affaires étaient dans le marasme non seulement au Canada, mais dans le monde entier, les conservateurs ont administré ce chemin de fer au prix d'un déficit de $4,000,000 ; mais dès que nos adversaires arrivèrent au pouvoir, pendant la période de la plus grande activité que le Canada ait jamais traversée, alors que l'Intercolonial, comme tous les autres chemins de fer, aurait dû encaisser des excédents considérables, ils ont englouti une somme de $14,000,000 des deniers publics dans ce chemin. Je demande à nos honorables adversaires s'ils sont satisfaits de ce résultat ?

Entrons maintenant dans les détails. Les orateurs de la droite me répondront : Oui, mais nous avons quelque chose à montrer pour expliquer ces dépenses ; le public en retire des bénéfices ; nous avons fait de l'Intercolonial une maison de rapport et l'Etat va bientôt se rembourser. Voyons un peu sur quoi ils se basent pour parler ainsi. Il doit y avoir quelque chose d'absolument défectueux dans l'administration de ce chemin de fer. D'abord, nous avons à la tête un libéral qui était un excellent avocat dans sa province, mais qui n'a fait preuve d'aucune habilité dans l'administration d'un chemin de fer, qui a englouti des millions dans cette entreprise et qui s'est acquis sous ce rapport une réputation que personne ne lui enviera. Pourquoi n'établirait-on pas une comparaison entre l'Intercolonial d'un côté et le Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique de l'autre ? En 1896, les recettes par mille parcouru du chemin de fer Canadien du Pacifique étaient de $1.40, et en 1901, cinq ans plus tard, elles dépassaient quelque peu $1.71. Sur le chemin de fer du Grand-Tronc, en 1896, les recettes par mille parcouru étaient de $1.00, et n'oublions pas que le Canada traversait alors une forte crise. En 1901, les recettes du chemin de fer du Grand Tronc avaient atteint $1.26 par mille parcouru. La moyenne des recettes par mille parcouru, sur tous les chemins de fer du Canada, en 1896, étaient de $1.17, et en 1901, de $1.44.

Quelles étaient, M. l'Orateur, les recettes de l'Intercolonial en 1896? Elles étaient de

76 cents par mille parcouru ; en 1901, elles étaient de 79 cents contre $1.71 sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, $1.26 sur le Grand Tronc et une moyenne de $1.44 sur tous les chemins de fer au Canada. Voilà un résultat qui ne fait guère honneur à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et c'est tout ce que les contribuables retirent de la perte des $14,000,000 dont j'ai parlé.

Il y a une autre comparaison à établir, celle de la proportion entre les dépenses et les recettes. En 1896, le chemin de fer Canadien du Pacifique payait 60·05 pour cent de ses recettes pour exploiter son chemin, et en 1901, 60·08 pour cent. Le Grand Tronc a payé, en 1896, 69·09 pour cent et en 1901, 63·71 pour 100. Tous les chemins de fer du Canada, à l'exception de l'Intercolonial, ont payé, en 1896, 67·00 pour 100 de leurs recettes pour les frais d'exploitation, et 65·92 ou 66·0 en 1901. Dans quelle position se trouve l'Intercolonial sous ce rapport, à une époque de grande activité commerciale, alors que les autres compagnies encaissaient des recettes de $1.40 en 1896 et de $1.71 en 1901, par mille parcouru? Au lieu de suivre l'exemple du chemin de fer Canadien du Pacifique qui exploitait sa ligne avec 60 pour 100 de ses recettes, ou le Grand Tronc, avec 63 pour 100, ou de tous les autres chemins de fer, à l'exception de l'Intercolonial, qui consacraient 65 pour 100 de leurs recettes aux frais d'exploitation, l'Intercolonial payait, en 1896, 104·03 pour 100, ou 4 cents par piastre de plus que les recettes, et, en 1901, 116·76 pour 100, soit 11 cents par piastre en plus des recettes. Voilà comment ce réseau était administré.

On nous dira peut-être que ce chemin a été construit dans l'intérêt du public; qu'il a transporté les marchandises à des taux réduits; que le public a retiré cet argent sous une autre forme, et que, s'il y a un déficit, c'est qu'on a donné au public des taux spéciaux et une foule d'autres avantages. Je vais donner quelques chiffres se rapportant à ce point de la question, puis je terminerai: Les recettes par tonne et par mille, en 1896, pour tout le fret transporté sur l'Intercolonial, a été de 1·297 cents et en 1901, de 1·478 cents.

Le public n'a donc pas reçu de compensation pour les dépenses qu'il a faites, puisqu'il a payé des taux plus élevés qu'autrefois. Tout ce que nous avons pour nous dédommager c'est que le ministre des Chemins de fer engloutit des sommes énormes dans ce chemin, et qu'il s'est acquis la réputation de l'avoir administré plus mal que ne l'a été aucun chemin de fer au Canada, et je dirai même en Amérique.

Nous arrivons maintenant aux canaux. Les orateurs de la droite aiment toujours à rappeler ce qu'ils ont fait pour le pays. Je ne retiendrai la Chambre que quelques instants pour dire à mon tour ce qu'ont fait les conservateurs pendant qu'ils étaient au pouvoir et pendant qu'ils dépensaient pour nos canaux presque autant d'argent que le gouvernement actuel. De 1892 à 1896, les conservateurs ont dépensé $14,828,981. Le gouvernement libéral, de 1897 à 1901, a dépensé $17,635,377, ou quelque chose comme un demi-million de plus par année—exactement $561,000. On nous parle souvent des magnifiques résultats obtenus et de l'expansion considérable qui s'est produite depuis que les libéraux sont au pouvoir. Les orateurs de la droite cherchent à expliquer du mieux qu'ils peuvent les énormes dépenses du gouvernement en disant : Nous nous sommes mis à l'œuvre et nous avons complété notre superbe système de canaux, nous avons facilité les moyens de transport, nous avons aidé de toutes façons au progrès du Canada. Voyons un peu ce qu'a produit le parachèvement de ces canaux dont parlent les libéraux. Le revenu des canaux, en 1896, était de $339,539, et en 1901, de $315,426, soit une diminution de $24,113 durant une période de grande activité commerciale. Pendant une période où nous espérons tous que notre système de canaux rendrait de grands services au trafic et que nous fondions de si grandes espérances sur nos routes navigables, loin de voir nos espérances se réaliser, nous constatons que c'est le contraire qui a eu lieu.

Faisons un relevé du trafic qui a passé par ces canaux : En 1896, il est passé 5,033,869 tonnes de marchandises par les canaux. En 1901, il n'en est passé que 2,408,985 tonnes, soit une diminution de plus de la moitié, ou de $2,624,884 tonnes. Comment peut-on prétendre que le public a été dédommagé des dépenses faites pour ces canaux ?

Je regrette que l'honorable ministre des Finances ne soit pas présent et je demanderai à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) de vouloir bien se charger de lui dire un mot au sujet du Yukon. Un jour que le ministre des Finances racontait à la Chambre les prouesses du parti libéral, en 1901, il s'exprimait ainsi. Voir les " Débats" de 1901, page 1491 :

> Dès le début, le gouvernement, pour me servir de la formule consacrée par l'usage, a voulu adopter pour système de faire acquitter par le Yukon lui-même les frais d'administration du Yukon.

On s'est bien gardé, cette année, de dire que le Yukon se suffisait à lui-même. Au contraire, que voyons-nous ? Je vais le dire à l'honorable gentleman. Du reste, il n'y a pas grand mal à cela, car c'est depuis longtemps le secret de Polichinelle. Voici donc ce qui en est. Les dépenses totales, pour 1902, se sont élevées à $2,474,419, et les recettes à $1,559,259, ce qui laisse un déficit de $914,960. Voilà pourquoi on n'a pas parlé du Yukon. Certains honorables gentlemen me diront peut-être que le Yukon s'est néanmoins suffi à lui-même. Ce n'est pas le cas. Les dépenses totales, durant la période où ces honorables gentlemen ont été au pouvoir, se sont élevées à $8,437,597, et

les recettes totales à $8,267,826, ce qui laisse encore un déficit de $169,771.

M. TAYLOR Quelques-uns de ces honorables gentlemen ont retiré bien plus que cela du Yukon.

M. CLANCY : Je ne parle pas des gaspillages. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur les raisons qu'on va donner pour expliquer cet état de choses. On dira sans doute que les droits régaliens ont été abaissés, et que, par conséquent, cela a été tout profit pour la population du Yukon ; c'est-à-dire que si le Yukon ne s'est réellement pas suffi à lui-même, au moins la population en a reçu l'équivalent. Eh bien ! il y a eu, c'est vrai, un abaissement de droits. En 1901, les droits régaliens produisaient $1,237,000, tandis qu'ils n'étaient plus que de $849,720 en 1902, soit une diminution de $387,000. J'admets volontiers que cet abaissement de droits était une excellente chose. Mais, cette réduction, ce sont les mineurs qui l'ont en quelque sorte arrachée au gouvernement, avec l'appui énergique du parti conservateur de cette Chambre, et bien que le gouvernement se soit tout d'abord refusé à accéder à ces demandes, il fut forcé, en définitive, d'abandonner la politique qu'il suivait à cet égard, comme en beaucoup d'autres choses. Mais, bien que l'abaissement des droits ait représenté $387,000, le déficit n'en a pas moins été de $520,000, de sorte que, quand le ministre des Finances nous donnera son prochain discours du budget, il lui faudra reviser le passage où il est dit que le Yukon se suffit à lui-même.

Je regrette que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) ne soit pas ici, parce que j'aurais quelque chose à lui dire. Les journaux nous racontent qu'il assiste à de nombreux banquets et qu'il trinque avec Sa Majesté impériale du Japon. Le voilà, dit-on aussi, chamarré de décorations de toute sorte, et même il ne serait pas loin de porter des cheveux en queue comme un vrai Oriental. Il doit repartir vers le 1er mai. Cela va l'empêcher d'arriver à temps pour entendre ce que j'ai à lui dire.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Le ministre de l'Agriculture a peut-être bien fait, après tout, de briller par son absence. On nous a souvent parlé de ce que les libéraux avaient fait pour les cultivateurs du Canada en matière d'installations frigorifiques, et comment les libéraux avaient donné un grand développement à ces installations, qui n'avaient été, disaient-ils, que trop négligées par leurs prédécesseurs au pouvoir. C'est ainsi que le premier ministre disait tout récemment en public, en parlant de ce que son parti avait fait pour le Canada :

Nous avons créé un système complet d'installations frigorifiques pour le transport des produits périssables, et cette innovation seule est une amélioration d'un prix inestimable. Le commerce avec la Grande-Bretagne s'est élevé l'année dernière, pour les œufs seulement, à deux millions de dollars, et ce commerce ne fait que commencer.

L'année dernière, quand le ministre de l'Agriculture défendait son état estimatif, un membre de cette Chambre lui posa les questions suivantes :

Je suis sûr que la Chambre et le pays tout entier sauraient gré à l'honorable gentleman de nous dire approximativement quelles quantités de produits du Canada on a transportées en compartiments frigorifiques. Je lui demanderai aussi de nous indiquer les taux du transport dans les conditions ordinaires, ainsi que les taux du transport en compartiments frigorifiques pour Londres, Liverpool, Glasgow, Manchester et les Antilles, dans les vingt-quatre navires qui ont été ainsi aménagés l'année dernière. Nous serions aussi bien aises de savo r quelles quantités de produits périssables du Canada ont été transportées en compartiments frigorifiques sur chaque navire.

Quelques DEPUTES : Qui a posé cette question ?

M. CLANCY : C'est moi-même qui l'ai faite. Voici ce que le ministre de l'Agriculture a répondu, et quelle a été la discussion qui s'en est suivie :

M. FISHER : En général, les produits transportés en compartiments frigoriques ont été le beurre, dont pour ainsi dire toute l'exportation se fait de cette manière, et la volaille, dont toute l'exportation à destination de la Grande-Bretagne, et non aux Etats-Unis, se fait aussi de cette manière.

M. CLANCY : Quelles sont les quantités ?

M. FISHER : Je n'ai pas les quantités. On a exporté environ 200 tonnes de volaille en Angleterre, l'automne dernier, en compartiments frigorifiques. Les fruits tendres, tels que poires, pêches et raisins, ont été transportés en compartiments où l'air frais était produit mécaniquement. Mais c'est là à peu près tout. On n'a pas transporté beaucoup de fromage en compartiments frigorifiques. Quelques envois de pommes ont été faits de cette manière ; mais, en règle générale, les expéditeurs disent que les envois des pommes sont trop considérables pour être faits en compartiments frigorifiques, et ils ajoutent aussi qu'ils ne voient pas qu'il vaille la peine d'encourir ces dépenses supplémentaires.

M. CLANCY : Quelle a été la valeur des petits fruits et de la volaille transportés en compartiments frigorifiques ?

M. FISHER : Je n'ai pas les chiffres indiquant les quantités exactes ni la valeur des fruits et de la volaille ?

Le ministre de l'Agriculture n'a pu donner aucune réponse au sujet des fruits et de la volaille, mais je vais le faire pour lui, et je prendrai mes chiffres dans les rapports du commerce et de la navigation publiés par le gouvernement. Pour l'année 1900, les exportations totales de volailles parées et non parées se sont élevées à $210,822, y compris toutes celles transportées en compartiments frigorifiques. En 1901, ces chiffres étaient tombés à $145,158, et en 1902 ils n'atteignaient encore que la somme relativement peu considérable de $238,047. Maintenant,

voyons pour les petits fruits dont a parlé l'honorable gentleman. Je comprends là-dedans tous les fruits transportés en compartiments frigorifiques ou autrement. En 1900, ces exportations s'élevaient à $59,412 ; en 1901 elles étaient tombés à $38,326, et en 1902 elles n'étaient plus que de $26,311. Voilà ce qui en est, du commencement à la fin, du succès de ces installations frigorifiques dont le gouvernement libéral nous rebat les oreilles depuis déjà si longtemps.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais parler des dépenses. Je vais prendre celles qui sont contrôlables, c'est-à-dire celles pour lesquelles les ministres sont responsables. J'ai fait la comparaison des dépenses des différents départements, de 1896 à 1902, et voici ce que je vois :

COMPARAISON DES DEPENSES ENTRE 1896 ET 1902.

Administration de la justice	$ 758,270	$ 949,229
Gouvernement civil	1,396,628	1,497,369
Pêcheries	427,250	548,894
Etudes et levés géologiques, etc	134,368	224,015
Immigration	120,199	494,841
Quarantaine	95,247	264,737
Affaires Indiennes	880,408	1,057,130
Hôpitaux de marine	36,683	51,827
Milice et Défense	1,137,717	2,060,978
Divers	172,363	1,146,120
Gendarmerie à cheval	533,014	948,215
Pénitenciers	385,227	438,072
Police	22,703	60,241
Pensions de retraite	311,231	338,764
Douanes	896,332	1,176,024
Terres fédérales	119,908	758,843
	$7,427,548	$11,415,299

Nous avons ici une augmentation de 54 pour 100 pour les dépenses contrôlables. Je veux dire que toutes ces dépenses relèvent du contrôle des différents ministres, et qu'ils en sont ou doivent en être responsables. Où cet argent est-il allé ? Pourquoi cette augmentation de 54 pour 100 ? Que peut-on montrer qui puisse la justifier ?

J'en arrive maintenant, M. l'Orateur, à une autre question qui intéresse beaucoup le peuple de ce pays. Il s'agit de savoir si le système de comptabilité adopté par ce gouvernement est bien tel que le peuple de ce pays puisse réellement savoir à quoi s'en tenir sur ce qui se passe dans le service du gouvernement. Je m'adresse ici particulièrement au ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), qui est une autorité en matière de finances. Il a déjà touché à cette question plus d'une fois dans ses discours, et je vais probablement avoir à citer quelques-unes de ses déclarations au sujet de ce qui constitue un surplus au Canada. Quand on vient nous dire, dans cette Chambre, que le parti libéral, de 1897 à 1902 inclusivement, a eu continuellement des surplus, s'élevant à la somme totale de 27 millions, je réponds que de semblables allégations ne reposent absolument sur rien de vrai. Je sais ce que je dis en m'exprimant ainsi, et je me rends parfaitement compte de la grande responsabilité que j'encours, surtout dans l'humble position que j'occupe. Eh bien ! nos recettes et dépenses totales pour chaque année, depuis 1897, ont été les suivantes :

Année.	Recettes totales.	Dépenses totales.	Déficits.
1897	$ 37,829,778	$ 42,972,755	$ 5,142,977
1898	40,556,510	45,334,281	4,777,771
1899	46,743,102	51,542,635	4,799,533
1900	51,031,466	52,717,466	1,686,000
1901	52,516,332	57,982,866	5,466,534
1902	58,052,333	63,970,799	5,918,466
	$286,729,521	$314,520,802	
Déficits réunis			$27,791,281

Chaque dollar de ces déficits, qui se sont produits depuis que les honorables gentlemen de la droite sont au pouvoir, a été ajouté à la dette publique. Je défie qui que ce soit, qui parlera après moi, de prouver le contraire. On cherchera peut-être à nous expliquer ces déficits en nous parlant du fonds d'amortissement. Mais tous les députés savent parfaitement que le fonds d'amortissement est une dépense établie par la loi, dépense que nous sommes obligés d'encourir chaque année afin de pourvoir à nos emprunts. Et si l'on déduit les sommes qu'il nous a fallu mettre de côté pour cela, le résultat démontrera que la dette nette s'est augmentée depuis six ans, par ces déficits annuels, de $13,331,657. Quand je dis que la comptabilité des honorables gentlemen de la droite laisse à désirer, on me répondra probablement, ainsi que l'a déjà fait l'honorable ministre des Finances, qu'il n'a fait en cela que suivre les pratiques de son prédécesseur. Mais cela ne change en rien la situation. Si le prédécesseur de l'honorable ministre a erré, ou si ce prédécesseur a suivi un système qui était en vogue, ce n'en était que plus le devoir de son successeur, s'il voulait se montrer aussi équitable qu'il l'a dit, de tenir ses comptes de telle manière que tout le monde pût s'apercevoir qu'ils étaient parfaitement exacts. Sous ce rapport, l'honorable gentleman tient sa comptabilité d'une façon absolument différente de ce qui se voit en d'autres pays civilisés. Que voyons-nous en Angleterre? Voyons-nous qu'on mette à part les consolidés et les dépenses du capital. Non. Tous les comptes sont tenus dans un seul grand livre et sous une même classification, de sorte que quand il y a un surplus, ce surplus est réel et non pas fictif. Voyez aussi les Etats-Unis. Je n'aime pas autant à citer ce pays en exemple que certains gentlemen de cette Chambre. Mais que voyons-nous encore ici. Je mets au défi l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui est bien versé en ces matières, de se lever pour annoncer à la Chambre et au pays qu'aux Etats-Unis les dépenses sont mêlées les unes avec les autres, ainsi que cela se voit ici. Au contraire, sur un côté de leur grand-livre il y a le total des dépenses, et sur l'autre

côté le total des recettes, et la balance de 69 millions qui a été relevée l'annee dernière, loin d'être fictive, était un surplus absolu dont ils pouvaient montrer l'équivalent en dollars et cents. Que doit penser l'honnête contribuable à qui le ministre des Finances vient dire que, pour l'année prochaine, nous aurons un surplus de plus de 13 millions ? Il en conclut, comme tout honnête homme doit en conclure, qu'il y aura 13 millions dans le trésor. Il en conclut, en s'en rapportant aux paroles de l'honorable ministre, que ce ne sont pas là des chiffres fictifs mais réels, et que, comme résultat de l'administration de ce gouvernement depuis six ans, il devrait y avoir 27 millions dans le trésor. Je demande s'il y a quelqu'un ici qui puisse se lever pour déclarer que cela est exact, et qu'à la fin de chacun de ces exercices on ait pu trouver là un seul dollar. Le résultat est que, bien que nous portions des millions au compte de la dette publique, il nous a été donné d'entendre, en manière d'amusant spectacle, un homme d'Etat très éminent en ce pays—je veux parler du ministre du Commerce—discourir sur ce qu'il convenait de faire de nos surplus. Voici ce qu'il a dit au leader de l'opposition :

Mon honorable ami désire savoir ce que je pense des surplus. Je n'ai aucune objection à accéder à son désir. Un surplus peut être appliqué à trois excellents usages. Tout d'abord, on peut l'apliquer à la réduction des taxes.

Eh bien! M. l'Orateur, est-ce que ces surplus, dont les très honorables gentlemen se montre si fiers, ont été appliqués à la réduction des taxes ? Non, et cela pour la bonne raison qu'ils n'ont jamais existé. Loin de là, nos taxes ont été augmentées. Il nous a dit que le troisième usage, auquel il convenait d'appliquer un surplus, c'était l'exécution de grands travaux d'utilité publique. Mais, où sont ces travaux ? Je mets au défi tout député de la droite de nous montrer les travaux tant soit peu considérables dont on a pu doter le pays. Le système de comptabilité adopté par ce pays est absolument extraordinaire. J'ai dit qu'on ne pouvait trouver rien d'analogue en aucun pays jouissant d'un gouvernement responsable. On ne trouverait pas en Angleterre de ces sortes de tromperies dans les comptes publics, et en aucun autre pays, voyons-nous qu'on puisse présenter au peuple des relevés indiquant des surplus ne reposant sur rien de sérieux.

Au sujet du tarif, M. l'Orateur, je désire faire quelques remarques. Vous voudrez bien vous rappeler, M. l'Orateur, que l'honorable ministre des Finances a lu dans son discours du budget le programme adopté en 1893 par le parti libéral. Voici ce qu'il a dit:

Maintenant, pour ce qui est de la manière dont cette revision du tarif devrait être faite, je veux vous lire—non pas parce que la chose offre rien de nouveau, mais parce qu'elle s'adapte parfaitement à cette partie de mon discours—le programme adoptée par le parti libéral à la grande convention tenue à Ottawa en 1893.

Après avoir lu tout le programme, il a ajouté :

M. l'Orateur, les électeurs ont rendu leur verdict sur tout cela et autres choses, le tout sujet à tels changements que pourraient nécessiter les circonstances, et dont je parlerai un peu plus loin. Nous acceptons le programme libéral d'Ottawa comme déclaration de principes que nous sommes tenus à suivre dans nos projets de réforme de tarif.

L'honorable gentleman, dans son discours, a exposé ces principes au sujet du tarif :

Qu'il devrait être ajusté de telle sorte qu'il laisserait libres les nécessités de la vie, ou n'y toucherait que le plus légèrement possible ; et qu'on devrait le remanier de telle sorte qu'il constituerait un acheminement vers le libre-échange, surtout avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Voilà ce que l'honorable gentleman a intercalé dans son discours, et plus tard, adressant la parole aux manufacturiers, il a dit :

Tous ceux qui ont risqué de l'argent dans la politique nationale ne devaient pas ignorer certains faits importants. Ils devaient savoir que, depuis les origines, la politique nationale avait éte condamnée par l'un des grands partis politiques du Canada. Ils savaient parfaitement qu'il fallait mettre en jeu toutes les influences possibles dans les sphères du gouvernement ainsi que parmi les manufacturiers afin d'obtenir du public qu'il pût paraître approuver cette politique. . . . . Les manufacturiers savaient tout cela, et ils ne devaient pas non plus ignorer qu'en mettant de l'argent dans ces fabriques ils couraient leur part de risques. Il y avait, dans toute cette politique nationale, un élément aléatoire, et ceux qui se livrent à ce jeu et en retirent profit devraient être prêts à y aller de leur poche quand la chance leur est contraire et essayer de faire contre fortune bon cœur.

M. GOURLEY : Il connaissait ce jeu-là.

M. CLANCY : Oui. Ce discours a été prononcé, à la suite d'une conférence avec les manufacturiers, avant les élections de 1896. Il y avait là une menace pour les manufacturiers, mais il ne fut pas long à entonner une autre antienne. Il dit encore :

Cependant, je désire faire remarquer tout particulièrement que la politique du parti libéral, telle que formulée par tous les membres du parti libéral occupant une position responsables, n'a jamais été, s'ils arrivaient au pouvoir, de détruire d'un seul coup toutes les industries manufacturières, ou de changer la politique de telle sorte que ces industries pussent se trouver en péril.

Que faut-il penser d'un ministre des Finances qui s'en vient dire aux manufacturiers que les affaires où ils se sont engagés participent de la nature des jeux de hasard, qu'il leur faut être sur leurs gardes et prêts à faire face à tout, et puis qui leur déclare immédiatement après que ce n'était pas la politique du parti libéral de modifier le tarif en un sens qui pût causer du tort aux intérêts manufacturiers. Il ajoute plus loin:

Je n'hésite pas à déclarer que si nous poussions la témérité jusqu'à faire ce que certains honorables gentlemen affirment que nous sommes

obligés de faire, mais ce que tous les gens intelligents savent parfaitement que nous ne ferons pas et que nous ne sommes pas obligés de faire, nous ne porterions pas seulement un coup mortel aux intérêts manufacturiers du pays, mais nous atteindrons aussi d'autres intérêts bien plus étendus et bien plus importants.

L'honorable gentleman a toujours eu pour spécialité de faire de ces sortes de déclarations étonnantes et alarmantes au sujet de la politique qu'il entendait adopter, puis d'amortir peu à peu l'effet de ces menaces de telle sorte que ses amis pussent parcourir le pays et donner à ses paroles diverses interprétations, selon que les exigences du parti pouvaient le demander. Les honorables gentlemen de la droite ont toujours été en mesure—et sans doute c'est à cela qu'ils s'attacheront encore à l'avenir—d'utiliser les deux faces des discours de leur chef, l'une en faveur de la protection, et l'autre en faveur de la politique adoptée par le parti libéral en 1893, c'est-à-dire celle consistant à reviser le tarif de façon à faire disparaître jusqu'au dernier vestige de la politique nationale.

Mais nous avons maintenant dans la Chambre un honorable gentleman—je veux parler du ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson)—qui, suivant les déclarations de son ex-collègue l'honorable député de Sainte-Marie, Montréal (l'honorable M. Tarte) a essayé de maintenir la politique protectionniste dans le cabinet. Si quelqu'un a mérité la reconnaissance du peuple canadien, pour avoir maintenu dans le tarif de 1897 une grande mesure de protection, c'est bien ceux-là. Si cet honorable gentleman a dit la vérité sur l'honorable ministre des Douanes, et il ne saurait y avoir de doute à cet égard, il semblerait que l'honorable ministre des Douanes faisait aussi sa partie dans le cabinet, sous la direction de cet homme énergique, afin de maintenir la même politique protectionniste que celle que ce gouvernement avait reçue en 1896. Si cela est, le ministre des Douanes mérite aussi sa part d'éloges pour avoir maintenu le tarif en l'état où nous le voyons aujourd'hui. Mais l'honorable gentleman (l'honorable M. Paterson) ne peut pas recevoir ouvertement ces louanges, auxquelles on dit qu'il a droit, car il s'est engagé d'une autre manière vis-à-vis du pays. Il annonce qu'il n'a aucune foi en la protection, et que la protection est un mal. Mais il ajoute aussi que le gouvernement est obligé de maintenir un tarif de revenu, un tarif d'impôts—on le voit, du reste, par les énormes sommes qu'il nous arrache chaque année—et que, bien qu'il voudrait faire disparaître cet élément de protection, il est cependant nécessaire qu'il y ait dans le tarif une certaine somme de protection. L'honorable gentleman nous a expliqué plus d'une fois la différence qui existait à cet égard entre les deux partis. Il nous a dit que c'est un principe fondamental du parti conservateur de donner entière protection aux industries du pays, alors que le parti libéral ne nous a toujours donné que parcimonieusement la part de protection qu'il ne pouvait pas nous refuser. Mais l'ex-collègue de l'honorable gentleman (l'honorable M. Pateerson) nous dit maintenant que ce dernier est en faveur de la protection, et on nous laisse entendre qu'il a combattu pour ce principe dans le conseil des ministres. L'honorable ministre des Douanes pourrait-il nous dire, avant que ce débat soit clos, que cela n'est pas la vérité ? Va-t-il répudier les paroles de son ex-collègue ? Nous dira-t-il qu'il n'a pris aucune part au maintien de la protection dans le présent tarif ? Si oui, comment pourra-t-il concilier cela avec ses déclarations affirmant que le gouvernement ne désirait pas la protection, mais ne voulait qu'un tarif de perception d'impôts. C'est là ce qu'il a dit, et c'est là-dessus qu'il se reposait pour se défendre contre le pays voisin, qui nous est commercialement hostile, et dont les produits envahissent constamment notre territoire. Si l'honorable gentleman nie que ce soit là la position qu'il a prise, je vais lui rappeler ses propres paroles. Mais je sais qu'il ne le fera pas, et par conséquent on ne doit pas considérer mes paroles comme une attaque malveillante.

Maintenant, quelle est la position prise par l'honorable ministre des Finances en demandant du délai pour reviser le tarif ? Il nous dit que les manufacturiers sont plus embarrassés pour trouver des marchés et des ouvriers que pour trouver des raisons d'augmentation du tarif ; que ce qu'ils redoutent c'est la concurrence acharnée du dehors, comme suite à la période de dépression qui devra inévitablement succéder au mouvement actuel d'expansion; qu'en un mot ils craignent bien plus l'avenir que le présent. Il nous dit que ce que les manufacturiers appréhendent, c'est un état de choses qui n'existe pas dans le moment. Il nous dit qu'ils portent leurs regards vers l'avenir, et qu'ils cherchent à se prémunir contre les dangers possibles que leur réserve cet avenir. En effet, l'honorable ministre des Finances nous dit que ce n'est pas quand aucun danger nous menace qu'il faut tirer le verrou, mais bien quand des voleurs rôdent autour de nous pour nous voler notre argent, des voleurs bien armés et prêts à se défendre contre toute attaque. Nous avons maintenant un tarif de perception d'impôts. C'est là l'objet pour lequel ce tarif a été édicté, dans l'esprit des honorables gentlemen de la droite; et si ce tarif accorde la protection, il ne peut que contenir un élément vicieux, en nous en tenant à leurs idées fondamentales en matière de tarif. Mais qu'arrivera-t-il? Le surplus du marché américain envahit le Canada. Je ne crois pas me tromper en affirmant que ce surplus est plus considérable que la totalité de la production du Canada. L'honorable gentleman nous dit que nos manufactures étendent leurs opérations et que la diffi-

culté est loin d'être le manque de commandes. Mais nos fabricants exécutent à peine la moitié de leurs commandes. Si nous avions la protection, nous aurions à la fois des marchés et des ouvriers, et nous pourrions subvenir aux besoins de notre population. Mais nous avons cette invasion étrangère qui se développe de plus en plus, et contre laquelle il pourrait même nous être impossible de lutter par une guerre de tarif si nous n'agissons pas à temps. Des quantités énormes de marchandises américaines pénètrent au Canada; nos populations prennent de plus en plus l'habitude d'acheter des marchandises américaines; une multitude d'agents de maisons américaines sont ici installés en permanence; il y a même des Canadiens employés à vendre des marchandises américaines, qui ne devraient plutôt vendre que des marchandises canadiennes. Et lorsque la dépression aurra succédé à la prospérité dont nous jouissons actuellement, le mal aura fait tant de progrès que nous resterons complètement désarmés. Notre chance de salut est celle que nous recommande le ministre des Finances, c'est-à-dire d'attendre la réciprocité, ou encore d'attendre que quelque chose se produise en Angleterre en réponse à notre tarif de préférence.

Je ne veux pas faire perdre du temps à la Chambre au sujet de ce tarif de préférence. S'il me fallait m'en rapporter au discours du ministre des Finances, je ne pourrais que montrer qu'il envisage là-dessus les deux côtés de la question comme il l'a fait pour le tarif.

Il nous dit que si le peuple anglais ne nous accorde aucune concession, il est disposé à abroger le tarif de préférence. Ce qui n'empêche qu'il se hâte ensuite de demander si cette abrogation serait bien dans l'intérêt du peuple canadien. L'honorable gentleman fait toujours preuve d'une déplorable timidité. Il se tient au point de bifurcation, et il ne sait pas quelle voie prendre. Il nous dit que si le gouvernement anglais ne suit pas une certaine voie, il s'empressera de prendre l'autre. Mais alors le cœur lui manque, et il demande avec hésitation : "Cela serait-il bien dans les intérêts du Canada ?" Il nous dit qu'il n'est que juste que nous retournions vers les Etats-Unis, les armes dont ils se servent contre nous. Puis, quand il jette les yeux sur notre grand Nord-Ouest, il s'écrie : "On pourrait bien nous faire payer cher ces représailles." Il pose ce principe que, dans chaque cas, l'enchérissement des marchandises équivaut pour le consommateur à payer un droit protecteur. Je nie qu'on puisse nous montrer, par l'expérience, que quelque chose de ce genre se soit jamais produit. Je nie que, pour le Canada du moins, et en dehors d'une tendance momentanée à la hausse, la protection ait jamais élevé le prix des marchandises. Voyez par exemple les machines, au sujet desquels on adresse en ce moment un appel mesquin aux populations des Territoires du Nord-Ouest, pour des détails comme la ficelle d'engerbage, le fil de fer barbelé et les instruments agricoles. Y a-t-il un honorable gentleman, représentant une circonscription du Nord-Ouest, qui puisse nous dire que même si l'on imposait un droit de $10 sur les instruments agricoles, il en résulterait pour le cultivateur du Nord-Ouest, quelque empêchement sérieux se rattachant à l'imposition même de ce droit ? Cependant, le ministre de l'Intérieur nous dit que la taxe sur les instruments agricoles est un grand fardeau pour les populations du Nord-Ouest. Cependant, nous voyons aujourd'hui le ministre des Finances annuler jusqu'au dernier vestige des lois apparaissant sur le statut de 1897, puis remonter en arrière et nous montrer ses propres errements au sujet de la ficelle d'engerbage, en proposant d'accorder une prime de ⅜ de cent par livre sur les importations de la matière brute, et il croit qu'il devra s'ensuivre que la ficelle sera fabriquée au Canada quand on aura rendu cette industrie libre et que notre propre peuple aura été taxé pour cela. Mais qui a ainsi rendu cette industrie libre ? C'est l'honorable gentleman siégeant vis-à-vis moi qui l'a rendue libre en commettant une bévue, et cela absolument en vain. Le peuple du Canada n'en a jamais profité. Nous avons perdu cette source de revenus. Les Américains sont venus au Canada ; ils ont pris possession de notre marché et ils ont forcé nos fabricants à entrer dans leur "combine." Aujourd'hui, les fabricants du Canada ont formé une "combine" avec les fabricants des Etats-Unis, et nous importons 14 millions de livres de ficelle d'engerbage, sur le total de 18 millions qui est la consommation du Canada. Nous importons 14 millions de livres qui devaient être fabriquées au Canada, par des ouvriers canadiens.

Quelle attitude le ministre des Finances a-t-il prise sur cette question ? Eh bien ! nous avons eu là la déclaration la plus extraordinaire qui ait jamais été faite dans cette Chambre. Un ministre de la Couronne est venu nous dire : "Je n'ai pas trouvé de remède au mal dont on se plaint, mais je me propose de trouver ce remède, avant que la session soit terminée." En d'autres mots, il nous a laissé entendre qu'il allait apporter certains changements au tarif. Mais quels sont ces changements ? Il nous propose de soutirer au peuple, à l'aide d'une prime, les sommes que se fait payer le gouvernement des Etats-Unis, c'est-à-dire de soutirer ces sommes au Canadiens afin de les indemniser des pertes qu'il leur a fait subir en leur retirant la protection Non seulement ils cessent de protéger cette industrie, mais ils ont fait enchérir la ficelle d'engerbage, et ils ont privé les ouvriers canadiens de l'occasion de fabriquer la ficelle d'engerbage qui est maintenant fabriquée aux Etats-Unis. Il n'est guère difficile de savoir qui paie l'argent avec lequel on accorde des primes. Cet argent vient toujours directement de nos goussets. Les industries du fer se trouvent aussi, pour une bonne part, dans le même cas.

Le ministre des Douanes a déclaré, quand l'on était à reviser le tarif, qu'ils accordaient ces primes afin de compenser les manufacturiers engagés dans ces industries pour la protection qu'ils leur enlevaient. En d'autres mots, l'argent qui devrait être payé par les pays étrangers est maintenant à la charge des Canadiens, qui paient cet argent sous forme de primes afin de maintenir ces industries. Voilà encore une autre de leur longue suite de bévues. C'est la même chose pour la ficelle d'engerbage. Quels sont ceux qui paient les droits ? On nous dit que ce sont les consommateurs. Mais pourquoi donc, je le demande, chercherions-nous à avoir la réciprocité avec les Etats-Unis, si c'est le consommateur américain qui paie les droits ? Je le demande à l'honorable député de Norfolk-nord, qui désire la réciprocité avec les Etats-Unis, afin que nous puissions y vendre notre blé. D'après la doctrine libérale, c'est le peuple des Etats-Unis qui paie ces droits. S'ils paient ces droits, en quoi consiste la différence entre ces droits et ceux imposés sur la ficelle d'engerbage venant des Etats-Unis ? Pourquoi chercherions-nous à obtenir une préférence sur le marché anglais ? Laissons le contribuable anglais payer les droits ; mais nous, nous n'en payons pas, s'il faut en croire les honorables gentlemen de la droite. Comment peuvent-ils concilier tout cela ? Veut-on nous faire croire que chaque dollar, imposé par les droits de douane afin de défendre nos intérêts et afin de protéger le peuple canadien, a pour effet d'amener une hausse de prix ?

Je demande aux honorables gentlemen qui représentent les Territoires du Nord-Ouest de nous dire quelle compensation ils reçoivent pour les taxes qu'on leur impose. En 1896, nous avons perçu en taxes $7.57 par individu, et en 1902 $10.81. La capitation est donc ici majorée de $3.24. Je demande aux honorables députés qui représentent des circonscriptions de l'Ouest de nous dire ce qu'ils reçoivent en compensation. Soutiennent-ils encore que l'ancien tarif les taxait jusqu'à l'extrême limite des droits imposés sur les marchandises consommées en ce pays. Si c'est là ce qu'ils prétendent, alors ils peuvent conclure la paix avec leurs chefs. Mais non seulement payons-nous un excédent de taxe de $3.24 par tête en 1902, mais l'on nous fait entrevoir que cette majoration sera de $4.23 l'année prochaine.

Maintenant, M. l'Orateur, je désire parler de cette réforme du tarif. L'honorable ministre des Douanes, qui donne une grande attention à cela, dit que le tarif a été révisé. Eh bien ! voici comment la chose s'est faite. Nous avons importé, en 1902, pour $118,000,000 de marchandises sujettes aux droits, et, sur ces chiffres, les réformes opérées en 1897 se sont appliquées à exactement $16,615,000. Voici en quelle mesure le peuple a été soulagé, alors que les taxes allaient toutes au trésor, alors qu'on ne pouvait plus dire que deux dollars sur trois étaient encaissés par les monopoleurs et les rares favorisés, et que l'autre dollar allait au trésor. Nous avons eu le tarif réformé jusqu'au chiffre de $16,615,000 sur un total de 118 millions, soit environ 14 pour 100. Tout cela est merveilleux, n'est-ce pas ? Voilà comment ce nouveau régime, connu sous le nom de tarif de revenu, a allégé les charges publiques et modifié l'orientation du commerce ; voilà l'œuvre de la nouvelle politique libérale. Mais il y a encore autre chose, M. l'Orateur. Sur ces 118 millions de marchandises, importées l'année dernière, et auxquelles s'appliquait le tarif général de 1897, nous avons prélevé $34,542,000. Peut-on appeler cela une réforme du tarif ? Je ne crois pas qu'on soit de cet avis. Je ne fais ici aucune allusion au tarif de préférence, parce que je n'hésite pas à dire, devant cette Chambre et en présence de ceux de nos honorables députés qui sont marchands et savent à quoi s'en tenir, que le peuple canadien n'a jamais retiré un sou de bénéfices, comme consommateur, du tarif de préférence. Il s'agit ici de la révision, si jamais cette revision a existé ; il s'agit de la diminution de 14 pour 100 provenant de cette revision, et de l'augmentation de 29 pour 100 due à ce même tarif réformé. Eh bien ! voici comment la chose tions ? Sont-ce les consommateurs, pris en général ? Non, ces réductions ont été faites dans l'intérêt des manufacturiers en général. Ce sont les manufacturiers qui ont retiré tout le bénéfice Je n'ai aucune objection à ce que les manufactturiers tirent bénéfice de ces réductions, mais je m'oppose à ce que le peuple soit taxé pour ces réductions, en lui payant les primes que leur accorde le gouvernement. La valeur des marchandises sur lesquelles des réductions ont été faites, afin d'aider les manufacturiers—et je ne m'oppose pas à cela—s'est élevée à $7,222,632. Je n'ai pas besoin de donner le détail de ces marchandises, mais si cela peut intéresser l'honorable gentleman (l'honorable M. Paterson), je vais lui lire cette énumération.

L'honorable M. HAGGART : Lisez la liste, et on pourra ainsi la consigner dans le Hansard.

M. CLANCY : Cette liste est fort longue.

Un DEPUTE : Lisez-la.

M. CLANCY : L'honorable gentleman désire que j'en donne lecture.

Un DEPUTE : Oui.

M. CLANCY : Je vais le faire, mais je sollicite d'avance l'indulgence de la Chambre si je ne termine pas à six heures. Je vois que l'honorable ministre des Douanes sourit. Le premier article est intéressant. C'est celui qui concerne toutes les étiquettes en général :

MARCHANDISES importées en 1902 sur lesquelles les droits ont été abaissés dans l'intérêt du fabricants.

	Grande-Bretagne.	Etats-Unis.	Autres pays.
	$	$	$
Etiquettes (fruits et légumes)	10,807	55,735	13,538
Carton de paille	191	7,571	17
Acide sulphurique	101	4,525	.....
Phosphate acide	135	15,771	.....
Huile à lubrifier	.....	52,282	.....
Huile crue	.....	40,568	.....
Huile d'olive	9,638	10,578	18,058
Pointes à chaussures	2	3,880	.....
Ecrous et rondelles en fer ou en acier	1,188	90,839	4
Limes et râpes	10,617	76,657	6,394
Machines à vapeur et chaudières	34,998	347,024	.....
Articles en fer et acier	1,404,912	2,983,020	583,460
Clichés électrotypes ou stéréotypés	455	9,386	.....
Tuyaux de plomb	4,929	3,087	.....
Boîtiers de montres	996	97,711	.....
Ecrins à bijoux et à montres, etc	2,457	4,315	755
Joncs, roseaux, rotins	517	38,044	30
Glucose ou sucre de raisin	.....	103,437	8
Jeannettes et satinés	4,111	84,268	159
Fil boudiné	19,441	176,428	49,646
Fil de laine	217,735	4,208	64,908
Prélarts et toiles cirées	352,697	22,344	1,276
Stores en pièces	2,040	971	.....
Nitro-glycerine	8	.....	.....
Ardoise pour manteaux de cheminées, couvertures de bâtimens, etc	59	49,981	10,201
	2,078,304	4,395,876	748,454

Grande-Bretagne	$ 2,078,304
Etats-Unis	4,395,876
Autres pays	748,454
	$ 7,222,632

Puis, si nous examinons quels sont les produits agricoles sur lesquels les droits ont été abaissés, nous voyons que les réductions de cette catégorie ont été des concessions faites aux Etats-Unis. Les membres de la droite aimeront peut-être que je leur indique sur quoi ont porté ces réductions. C'est sur le maïs et la farine de maïs, sur le blé et la farine de blé, que les droits furent réduits en 1897.

M. COCHRANE : Dans l'intérêt du cultivateur ?

M. CLANCY : Oui, dans l'intérêt du cultivateur. Ces messieurs prétendaient que les droits sur le maïs étaient supprimés dans l'intérêt de notre classe agricole. Les droits sur le blé furent abaissés à l'avantage de ceux qui dans les centres urbains, comme Ottawa, Montréal, Toronto et autres agglomérations industrielles, achètent d'énormes quantités de blé ; et tout en faisant profession de soulager le consommateur, on ajoutait au fardeau du cultivateur canadien. Les importations de maïs et de farine de maïs, de blé et de farine de blé, sous l'empire du tarif réduit (réduit pour l'avantage des habitants des Etats-Unis), se sont élevées à $1,898,318. Une autre concession faite à l'avantage de la population des Etats-Unis et dont la population du Canada n'a retiré aucun bénéfice, a été celle de $878,087 sur le pétrole. Va-t-on prétendre que la réduction d'un cent par gallon sur le pétrole ait été le moindrement avantageuse au consommateur canadien ? Elle a ouvert la porte à la Compagnie Standard Oil, que les producteurs d'huile canadiens redoutaient, mais à laquelle ils ont ainsi été contraints de s'unir; et aujourd'hui nous les voyons se concerter avec cette institution étrangère et hausser le prix de l'huile. Une autre concession encore a été faite aux Etats-Unis sur le fil de fer barbelé, au montant de $826,846. Nous avons importé pour cette somme de fil de fer barbelé sous l'empire du tarif abaissé. Les établissements confectionnant ce fil au Canada sont virtuellement tous fermés. Les ouvriers

auxquels nous devrions, au Canada, pouvoir donner de l'emploi, assurer un moyen d'existence, ont dû aller aux Etats-Unis y confectionner du fil de fer barbelé. Et ce ne sont pas seulement nos ouvriers canadiens que nous envoyons aux Etats-Unis ; nous y envoyons aussi notre argent pour payer le fil de fer barbelé que nous y achetons. Je viens de le dire, nous avons accordé aux Etats-Unis sur cet article une concession de $826,846. Mais nous leur avons fait encore une autre concession de $1,507,344 sur la ficelle d'engerbage. Je n'ai pas l'intention de reprendre la discussion à ce sujet ; je dirai simplement que cette réduction a été faite à l'avantage des ouvriers des Etats-Unis. C'est là une des bévues colossales commises par ces messieurs de la droite et dont le pays souffre actuellement.

M. COCHRANE : Il nous a fallu, depuis, payer plus cher le fil d'engerbage.

M. CLANCY : Oui. Je vais maintenant montrer quel a été le résultat de l'élévation des droits sur les marchandises importées au Canada. J'en appelle encore une fois au témoignage de M. le ministre des Douanes. Ses intérêts, semble-t-il, ne souffre guère dans la circonstance, et j'aurai moins de sa sympathie. Voici, maintenant, la liste des marchandises sur lesquelles les droits ont été élevés par ce tarif revisé Le programme de la convention du parti libéral en 1893 proclamait que les droits sur les articles de consommation courante ne devraient pas seulement être abaissés, mais qu'ils devraient être entièrement abolis; le ministre des Finances a déclaré dans cette Chambre qu'il se proposait de mettre cette politique à exécution; et pourtant, en dépit de tout cela, c'est sur les articles de consommation usuelle que les droits ont été élevés, comme je vais le faire voir.

ARTICLES DE CONSOMMATION USUELLE IMPORTES EN 1902, SUR LESQUELS LES DROITS ONT ETE ELEVES PAR LE TARIF DE 1897.

		Tarif con.	Tarif lib.
Riz, non nettoyé (la livre)....	.....	3-10	½
Fruits en boîtes ou en pots..	$ 88,901	2	2½
Marmelades et gelées..	63,814	3	3½
Chapeaux et casquettes	110,982	25	30
Tordeuses..	16,916		
Coutellerie, n.a.p..	212,076	25	30
Ouate en paquets et en feuilles..	8,517	22½	25
Tissus de coton..	152,119	22½	25
Indiennes....	3,523,912	30	35
Soutaches, dentelles, etc.. ..	1,357,055	25	30
Fil à coudre....	601,674	32½	35
Damas de toile, dessous de plats....	477,300	25	30
Serviettes, de toutes sortes..	193,366	25	30
Tissus de laine....	3,374,062	30	35
Confections de laine..	3,780,177	32½	35
Châles..	90,974	25	30
Etoffes pour vêtements de femmes et d'enfants....	64,436	32½	35
Broderies....	391,629	30	35
Mouchoirs..	254,762	30	35
Rideaux et dessus d'oreillers..	477,762	30	35
Rubans de toutes sortes	799,976	25	30
Sucreries et confiseries.... ..	82,580	35	35
Mélasse..	984,889	1½	1¾
Sucre..	7,652,808	½	66
Total..	$24,901,551	114	125

La députation se rend compte, je pense, que les articles énumérés dans cette liste sont de ceux que l'on trouve dans toute maison bien garnie, dans la demeure de l'habitant même le plus humble du Canada. Qu'on me permette d'indiquer le percentage douanier. Les droits furent augmentés sur toute la ligne, de 25 à 30 pour 100, et de 22 à 25 pour 100. Je ne me plains pas de l'augmentation des droits sur les lainages ; mais tandis qu'on accordait une protection de 35 pour 100 sur les tissus de laine on en détruisait aussitôt l'effet par le droit différentiel établi en faveur des marchandises anglaises, en vue de ruiner les fabricants de lainages du Canada. Je n'ai absolument rien à redire à l'imposition du droit de 35 pour 100; et je n'aurais rien à redire non plus de l'imposition d'un droit de 40 pour 100 ou de 50 pour 100, si cela était nécessaire au maintien des industries canadiennes. Mais l'administration a commis une bévue dans ce cas-ci comme dans d'autres. La bévue qu'elle a commise a été de supprimer le droit spécifique. Nous avions établi un droit spécifique et un droit *ad valorem*, lesquels réunis donnaient 32½ pour 100 seulement, tout en nous assurant une protection infiniment plus efficace que celle obtenue au moyen du droit plus élevé du tarif libéral qui est aujourd'hui de 35 pour 100. Cela vient des quantités de chiffe qui nous arrivent constamment ; les Canadiens, malheureusement, achètent de cette marchandise, laquelle, dans cette mesure, remplace les tissus canadiens que la classe ouvrière canadienne pourrait nous fournir.

Des $34,000,000 de marchandises sur lesquelles les droits ont été augmentés, $24,000,000 consistent en articles de consommation courante et de nécessité première.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qui donc paie le droit plus élevé sur les lainages ?

M. CLANCY : Sur les lainages ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député soutient que ce ne sont pas les consommateurs qui paient ce droit.

M. CLANCY : L'élévation des droits sur les lainages a eu d'abord pour effet d'assurer notre marché au fabricant anglais et à l'importateur anglais à l'exclusion des autres ; mais elle a aussi eu pour effet d'augmenter le fardeau des taxes qu'ont à supporter les habitants du Canada, lesquels n'obtiennent pas un seul sou de rabais des marchands de détail.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : C'est bien cela. Le ministre du Commerce a prétendu que le chef de l'opposition n'avait pu indiquer un seul droit qui fût écrasant. Je répondrai, M. l'Orateur, que tous les impôts nous pèsent, et que ceux qui nous pèsent le plus sont ceux qu'il nous faut payer sans rien recevoir en retour ; et ce sont là les sortes d'impôts que nous avons à payer aujourd'hui au Canada. Je ne veux pas dire que le percentage douanier devrait être abaissé ; mais je soutiens qu'au moyen d'une répartition plus judicieuse des droits nous pressurerions moins la population canadienne et nous assurerions plus de travail à sa classe ouvrière.

Ces messieurs de la droite nous parlent de leurs bonnes dispositions pour un tarif protecteur. Mais ils ne sauraient comment mettre en pratique un tarif de protection. Ils ne se rendent pas compte du but qu'on cherche à atteindre par le moyen d'un tarif protecteur ; ils ne voient rien autre chose dans le tarif qu'un moyen de prélever l'impôt.

En terminant, M. l'Orateur, je voudrais dire quelques mots des conditions de l'Ouest canadien. Cette région se peuple rapidement, et le mouvement d'immigration qui se produit de ce côté, s'il est bien dirigé, sera d'un grand avantage pour le Canada. Mais à cette occasion, je dirai que je ne connais rien d'aussi dangereux que l'attitude prise par les chefs libéraux de notre pays. Malheureusement, ce qu'ils prêchent, ce n'est pas le sentiment canadien, mais le sentiment américain. Ils engagent les habitants de l'Ouest à ne pas considérer le Canada comme leur patrie. Ils font circuler parmi eux des écrits dans le genre du discours de l'honorable député de Norfolk-nord, leur conseillant de prendre pour modèle les institutions des Etats-Unis et de développer leur commerce du côté des Etats-Unis. Qu'est-ce que la population des anciennes provinces peut bien penser de cet état de choses ! Nous avons fait notre devoir en votant des millions de dollars pour le développement de l'Ouest, et j'ai confiance que cette Chambre ne lésinera pas, mais votera généreusement les sommes requises pour le développement de cette région. Mais, je le demande aux Canadiens patriotes, disposés à payer cet impôt, quel sera le résultat si nous adoptons la politique prêchée par les messieurs de la droite.

Nos chemins de fer ne seront plus d'aucun avantage pour l'ouest ; nos voies navigables ne seront plus utilisées ; nous serons devenus partie intégrante de la république américaine, contre notre gré ; et ce vaste pays de l'ouest, appelé un jour à exercer une influence prépondérante dans la confédération, fera alors partie (si la politique de l'administration libérale réussit), non pas de l'Amérique Britannique du Nord, mais des Etats-Unis. Ces messieurs ont une politique qui varie avec les circonstances. Ils ont commencé avec un tarif de réciprocité, et ils ont abouti à un tarif différentiel, qu'ils parlent maintenant de mettre de côté. Ils ont débuté par un tarif de réforme et ils ont aujourd'hui une politique d'élévation des impôts. Ils ont tour à tour adopté et mis de côté tous les programmes, et leur politique la plus récente en est une de taxation illimitée. Ne nous dissimulons pas les choses, nous sommes dans la même situation dangereuse où nous étions en 1891. Cette administration libérale a entrepris de nous américaniser. J'aperçois de l'autre côté de cette Chambre des députés qui retourneront au Nord-Ouest et prêcheront les doctrines émises par l'honorable député de Norfolk-nord, avec l'approbation des ministres, sans excepter le premier ministre, qui l'a prié de faire ce discours.

M. DOUGLAS : Qu'en savez-vous ?

M. CLANCY : Je le dirai à mon honorable ami (M. Douglas) puisqu'il se propose de répéter ce discours.

M. DOUGLAS : Ce n'est aucunement mon intention.

M. CLANCY : Je serai le dernier à révéler un fait qui m'aurait été communiqué sous le sceau du secret ; mais dans la circonstance je puis satisfaire la curiosité de mon honorable ami en lui disant que je tiens mon renseignement de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) en personne.

Quelques VOIX : Que vous a-t-il dit ?

M. CLANCY : Je suis prêt à le dire. J'aimerais que l'honorable député (M. Charlton) fût présent et qu'il m'entendît. Je le rencontrai dans le couloir et lui demandai : "Quand allez-vous parler ?" Il répondit : "Je regrette de vous enlever votre tour, mais à la demande du premier ministre, je dois parler immédiatement après l'honorable M. Tarte." C'est là ce qu'il m'a dit. Est-ce assez explicite pour satisfaire la curiosité des honorables députés de la droite, qui se proposent de se servir de ce discours dans le Nord-Ouest ?

En somme, M. l'Orateur, nous ne pouvons avoir deux Canadas : un à l'est du lac Supérieur, et l'autre à l'ouest. Si nous ne voulons perdre notre individualité, si nous ne voulons subir encore une fois une campagne comme celle de 1891, que le bon sens et le patriotisme de la population fit échouer, alors soyons sur nos gardes. Le gouvernement à la veille d'une élection se propose de mener une autre campagne de même nature, dans l'espérance d'être maintenu au pouvoir. Mais, M. l'Orateur, notre premier devoir est de cultiver le sentiment canadien ; notre premier devoir est de faire comprendre au peuple canadien qu'il n'est pas indifférent qu'un article soit le produit du travail canadien ou du travail étranger ; notre premier devoir est d'assurer de l'emploi à nos gens dans notre propre pays. Or, M. l'Orateur, comment y arriverons-nous ? Nous y arriverons

en cultivant le sentiment canadien, en donnant la première chance aux entreprises canadiennes et aux industries canadiennes.

Si nous aimons mieux réserver notre marché canadien pour les Canadiens plutôt que de le livrer aux étrangers; si nous aimons mieux, en d'autres termes, rester Canadiens que de nous incorporer aux Etats-Unis, nous devons par-dessus tout nous graver dans l'esprit la devise : le Canada aux Canadiens.

Les députés qui ne font pas cela, qui, au contraire, adoptent les vues de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) sont, à mon sens, les ennemis plutôt que les amis de cette partie-là du pays. Je me demande s'ils ne jouent pas un rôle faux. Je ne serais pas surpris qu'ils fussent eux-mêmes les premiers à souffrir; mais qu'est-ce en regard du mal fait au Canada et des mauvais effets qui résulteront de l'adoption d'une politique aussi pernicieuse ? Pourtant, je me berce de l'espoir que ces messieurs reviendront à de meilleurs sentiments et suivront une ligne de conduite de nature à unir plutôt qu'à diviser le pays; ils en viendront à prêcher une politique à l'avantage du Canada tout entier, au lieu d'une variété de politiques pour les diverses parties du pays, chacune faisant la lutte pour elle-même et contre les autres. Ayons donc un Canada uni et non un Canada divisé en tronçons suivant les principes énoncés par ces messieurs de la droite : c'est assurément là le vœu sincère de tout bon Canadien.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : M. l'Orateur, l'honorable député (M. Clancy), qui a parlé assez longuement cet après-midi, a dit que l'exposé budgétaire n'avait pas entièrement répondu à l'attente. Je conçois très bien, en effet, que les membres de la gauche auraient préféré autre chose ; mais nous, membres de la droite, n'avons été nullement désappointés, et ce discours du budget nous a plu parfaitement. Mon honorable ami a jugé à propos de donner à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) une leçon de patriotisme. Il a déclaré que, en parlant de réciprocité avec les Etats-Unis, ce dernier cherchait à capter les suffrages des nouveaux colons qui se fixent à l'heure actuelle dans les Territoires du Nord-Ouest. Il a déclaré, en outre, que l'honorable député de Norfolk-nord avait fait ce discours après s'être entendu avec le gouvernement. Il a ajouté que l'honorable député de Sainte-Marie (Montréal) (l'honorable M. Tarte) avait fait l'autre soir un discours dans le sens protectionniste, après s'être entendu, lui aussi, avec le gouvernement. De fait, il a soutenu que les chefs de l'administration s'etaient entendus avec leurs partisans pour que chacun visât quelque section particulière du pays. Un groupe de la députation devait parler à l'intention des fabricants de l'Est ; un autre groupe, à l'intention des cultivateurs de l'Ouest, et un troisième groupe, pour les colons nouvellement arrivés au pays, dans le but de s'assurer leurs votes. Evidemment, le député de Bothwell (M. Clancy) a oublié que naguère le parti qu'il soutient s'est rendu coupable de la faute dont il accuse aujourd'hui le parti libéral. Il devrait pourtant se rappeler que dans une certaine circonstance un monsieur qui a été ministre de l'Intérieur pendant quelques jours, l'honorable Hugh John Macdonald, a parcouru l'Ouest, préconisant l'entrée en franchise des machines agricoles, tandis que l'honorable M. Foster, ministre des Finances à cette époque, et les autres chefs du parti prêchaient la protection dans toutes les autres parties du pays, que l'honorable député sache que les candidats du parti conservateur dans les Territoires du Nord-Ouest, à la veille des dernières élections, parcoururent nos campagnes, prêchant l'admission en franchise des instruments agricoles et autres choses de cette nature; mais il ne fut soufflé mot de tout cela dans cette partie du pays. Pour ce qui est de l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) il a, sans doute, parlé pour lui-même et pour lui seul.

L'honorable député de Norfolk-nord, en se faisant l'avocat d'une politique que, pour ma part, je crois bonne, a aussi, je pense bien, parlé pour lui seul.

La politique fiscale du gouvernement se trouve consignée, j'imagine, dans l'exposé budgétaire présenté à la Chambre par le ministre des Finances. Tout membre de cette assemblée a bien le droit de soutenir la politique, quelle qu'elle soit, qu'il juge la plus avantageuse pour son district particulier, sans s'exposer à recevoir une leçon de patriotisme de la part de l'honorable député de Bothwell. Je sais bien que l'honorable député de Bothwell et ses amis politiques se sont figuré naguère qu'ils détenaient le monopole du patriotisme au Canada. Ils se vantaient d'être le seul parti patriotique. Ils purent se maintenir au pouvoir nombre d'années en agitant le vieux drapeau ; mais en 1896, apparemment, leur ancienne adresse leur fit défaut. Ils furent défaits, et dans la dernière législature, s'ils commencèrent par agiter le vieux drapeau comme autrefois, ils s'aperçurent bien vite que le peuple n'en faisait plus aucun cas, et ils durent le replier. Le discours prononcé par l'honorable député de Bothwell, cet après-midi, est le même que nous lui avons entendu prononcer en diverses circonstances dans le cours des sept années dernières. C'était une ancienne connaisance sous un costume nouveau. L'article avait été passé à la lime et puis verni, et on cherchait à nous le faire prendre pour marchandise nouvelle ; mais tous ceux d'entre nous qui ont prêté l'o-

reille, ont bien reconnu le même vieux discours, réfuté déjà cinq ou six fois au sein de cette assemblée. Evidemment, l'honorable député n'avait rien de neuf, et pour avoir quelque chose à dire, il lui a fallu fourbir de nouveau son discours banal et l'administrer encore une fois à la Chambre. Le chef de l'opposition s'est attardé quelque peu à faire de l'histoire ancienne. Il nous a rappelé ce que le ministre des Finances et le ministre du Commerce ont dit il y a quelque quinze ans. Qu'il me permette de lui répondre que nos gens ne se soucient aucunement de savoir quelles étaient les opinions de ces messieurs ou d'autres dans le temps passé. Les circonstances changent, et l'homme politique qui ne peut changer avec elles n'a guère de valeur. Une politique bonne il y a quinze ans pourrait fort bien être loin de convenir aujourd'hui. De même, dans les affaires, une spéculation qui aurait été excellente l'année dernière, ne vaut rien dans le moment actuel. Un individu qui était prêt à changer de chevaux la veille, change d'idée le lendemain, jugeant qu'il lui sera plus avantageux de garder ses chevaux. Il en est ainsi du gouvernement. Les ministres doivent suivre le courant et adapter leur politique aux conditions changeantes du pays. Nos amis de la gauche firent tout le contraire. Ils s'obstinèrent à suivre la même politique jusqu'à ce qu'ils eussent virtuellement chassé du pays la moitié de la population et réduit le pays tout entier à l'état de stagnation. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) ont été contraints d'admettre que le pays est très prospère, mais ils se sont évertués à démontrer que cette prospérité n'est aucunement la conséquence de l'administration et de la politique du gouvernement actuel.

Certes, M. l'Orateur, nous ne prétendons pas que les gouvernements fassent la pluie et le beau temps ; mais notre prétention est celle-ci : qu'en appliquant des procédés d'affaires à l'administration de la chose publique et qu'en adoptant une politique fiscale suivant les besoins du jour, le gouvernement actuel a dans une certaine mesure contribué à cette prospérité. Il est étonnant comme la chanson que chantent ces messieurs a changé avec le temps. Jadis, ils soutenaient que la prospérité publique, jusqu'au dernier dollar, était le fait de leur politique nationale. A les entendre, la protection avait le don de faire pondre les poules, et un gouvernement inhabile à assurer la prospérité générale devait être renversé. Cependant, aujourd'hui ils refusent de tenir aucun compte au gouvernement actuel de la prospérité dont ils sont forcés de reconnaître l'existence. Il me semble, M. l'Orateur, que ces messieurs trouvent trop à redire. Pour le commun du peuple, la chose publique est régie par les mêmes principes généraux que les entreprises particulières. Si vous voulez faire le commerce dans les meilleures conditions, il vous faut annoncer, faire connaître au public ce que vous avez à vendre. Si vous avez des terres à vendre, il faut que l'univers entier le sache. C'est ce que le gouvernement actuel a fait et ce que l'ancienne administration avait négligé de faire. Nous avons amené nos marchandises sur le marché anglais et sur les autres marchés de la terre. Nous avons fait savoir aux autres peuples ce que nous avions à vendre, et de cette manière nous avons déterminé une condition prospère du commerce. Nous avons profité de l'exemple des Etats-Unis. Nous avons adopté des méthodes modernes et nous les avons appliquées à notre propagande d'immigration. De cette manière nous avons provoqué vers nos terres vacantes un mouvement d'immigration dont nous pouvons attendre les meilleurs résultats.

Je ne me propose pas de suivre l'exemple de mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) et de fatiguer la Chambre d'une surabondance de chiffres. Si les statistiques présentées par mon honorable ami étaient soumises à l'analyse, on verrait comme il se trompe dans ses conclusions. Toutefois, j'ai sous la main un état ou deux indiquant le progrès que notre pays a fait au point de vue des affaires dans le cours des années dernières. Faites la comparaison entre le commerce d'exportation du Canada et celui des Etats-Unis. Prenant les quantités de marchandises seulement, nous voyons qu'aux Etats-Unis l'augmentation a été de 38 pour 100 et au Canada, de 81 pour 100. Quant au commerce d'importation, calculé de la même manière, il a augmenté aux Etats-Unis de 51 pour 100, au Canada de 84 pour 100.

Faites, maintenant, le calcul, par tête de population, du commerce d'exportation des Etats-Unis (marchandises seulement) et mettez-le en regard du chiffre correspondant pour le Canada :

	Etats-Unis.	Canada.
En 1890..	26.30	44.38
" 1896..	23.66	45.16
" 1902..	28.92	76.47

C'est là, il me semble, un état assez satisfaisant pour nous ; et vous observerez que la plus grande partie de cette augmentation s'est produite sous la présente administration Qu'on me permette, maintenant, de donner les chiffres des importations (marchandises seulement) par tête de la population, tant aux Etats-Unis qu'au Canada :

	Etats-Unis.	Canada.
En 1890..	13.50	17.18
" 1896..	12.29	20.97
" 1902..	17.49	36.04

A mon avis, l'état soumis, l'autre soir, par l'honorable chef de l'opposition était de nature à nous induire en erreur, en ce sens que les chiffres comparatifs du commerce des Etats-Unis et de celui du Canada y étaient donnés en bloc. Ces comparaisons, pour être justes, doivent être ramenées à tant par tête de la population .

Mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) a parlé assez longuement du tarif, question d'un intérêt tout particulier pour nos gens de l'Ouest. Il a eu l'amabilité de nous dire que nous cherchons à capter la confiance de cette population en distribuant le discours de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Or, M. l'Orateur, je connais assez bien cette population de l'Ouest, et si je ne me méprends pas sur sa manière de voir, il ne sera aucunement nécessaire de répandre les discours tout bons qu'ils soient, de l'honorable député de Norfolk-nord, ou de qui que ce soit, dans le but d'obtenir les suffrages des électeurs en faveur de l'administration actuelle. Les habitants de cette partie du pays se rendent compte de leur prospérité; ils savent qu'ils n'ont pas le gousset vide, tandis qu'en 1896, il leur fallait chercher longtemps pour y trouver quelques sous. Il n'est pas besoin des discours de mon honorable ami de Bothwell ou de mon honorable ami de Norfolk-nord pour leur persuader que le pays est prospère. Pour ce qui est du tarif, je me permets de différer d'opinion d'avec l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte); le tarif, suivant moi, ne devrait pas être changé. Comme je l'ai dit précédemment, nous, gens de l'Ouest, sommes disposés à payer notre part des impôts en vue de l'administration de la chose publique. Nous ne sommes pas égoïstes; nous savons que l'administration de ce pays est affaire de compromis, et que nous ne devons pas être exempts d'impôts quand nos frères de l'Est sont taxés. Mais les conditions dans l'Ouest diffèrent de celles dans l'Est. A peu près tout ce que nous produisons dans l'Ouest, doit être exporté, et nos produits exportés sur les marchés européens ont à soutenir la concurrence universelle. Même ceux de nos produits qui sont vendus au Canada ont leur valeur ici déterminée par le cours sur les marchés anglais ; de sorte que nous ne retirons aucun avantage quelconque du marché domestique; nous n'obtenons rien en retour des droits douaniers ou d'accise qu'il nous faut payer. Il n'existe pas chez nous d'établissements industriels comme dans l'Est et nous ne nous créons pas de marché domestique. Je l'ai déjà dit, nous sommes satisfaits du tarif. On nous a ccordé sur certains articles, comme les lainages, des réductions qui nous ont été très sensibles, et nous sommes disposés à accepter l'état de choses actuel. Mais nous ne voulons pas que les droits soient élevés aujourd'hui, ni plus tard. C'est là le sentiment de la population à l'ouest des lacs, et je suis d'avis que ce sentiment devra être considéré dorénavant lorsqu'il s'agira de déterminer la politique fiscale du pays. Notre honorable ami, le chef de l'opposition, lorsqu'il discuta cette question, l'autre jour, nous dit que la chose à faire, ce serait d'établir des industries à l'ouest des lacs. Il a peut-être raison. Si quelques-uns des messieurs engagés dans les enterprises manufacturières appliquent une partie de leurs capitaux à établir à l'ouest des lacs des filatures de laine, des fabriques de machines agricoles, ou autres articles dont nous avons besoin, on aura commencé à développer le marché local et nous pourrons nous dire que nous en retirons quelques avantages. Mais pour le moment nous trouvons que nous avons assez à payer.

Au sujet de ce mouvement en faveur de l'élévation des droits, si je suis bien renseigné, ceux qui réclament le plus hautement cette élévation, ceux qui dans l'association des manufacturiers ont été les plus actifs à faire signer des pétitions et à envoyer des délégations auprès du gouvernement, sont ceux intéressés dans la fabrication des tissus de laine ou de coton. Or, j'oserai dire qu'il n'est pas à l'heure actuelle au Canada deux industries aussi bien partagées que celle des lainages et celle des cotonnades. Le grand point à noter, c'est que leur matière première est admise en franchise. La laine employée par les filatures est exempte de tout droit. Les filatures de coton sont dans la même position; leur matière première est libre de tout droit. Faites la comparaison avec n'importe quelle autre industrie. Prenez, par exemple, l'industrie des meubles. Sans doute le bois brut entre en franchise, mais tous les autres articles employés dans la confection des meubles sont soumis à un droit. La matière première de l'industrie des meubles est le produit fabriqué d'une autre industrie. Par exemple, le vernis, les boulons, les vis; en un mot tout ce qui entre dans la confection des meubles, excepté le bois brut, est soumis à un droit.

Pour les fins de mon argumentation, peu importe que ces articles soient importés et aient à payer un droit à la frontière, ou qu'ils soient fabriqués au Canada. Dans l'un et l'autre cas le prix se trouve augmenté du montant du droit. Ceux qui confectionnent le vernis ou les boulons ou l'un quelconque de ces articles mettent à profit l'existence du droit et vendent l'article aussi cher que le droit le leur permet. La confection des chemises nous fournit un autre exemple. La batiste et les cotonnades de toutes sortes sont la matière première des chemisiers, et elles sont, d'autre part, les produits fabriqués des filatures de coton. Il est vrai que le fabricant de chemises profite du droit qui frappe les chemises importées dans le pays. Je n'ai pas sous la main en ce moment un exemplaire du tarif ; mais disons que ce droit sur les chemises soit de 30 pour 100. Si le droit sur la matière première est de 30 pour 100, il reste fort peu de protection pour le chemisier. Tout ce qu'il lui reste c'est le droit sur la valeur de la main-d'œuvre employé à la confection de ces chemises, ce qui constitue une assez faible protection. Et il en est ainsi sur toute la ligne, et même dans le cas des instruments aratoires. Les manufacturiers de ces instruments, à moins d'avoir une usine spéciale pour la confection

de la peinture, sont obligés de l'acheter, et qu'elle soit importée ou qu'elle soit fabriquée au pays, le prix de l'article est augmenté de tout le montant du droit. Et ainsi de tous les articles employés dans la fabrication des instruments aratoires. Toutes ces choses considérées, nous comprenons combien il est avantageux pour les fabricants de lainages de pouvoir importer leur matière première en franchise. Il me semble donc que ces gens devraient être les derniers à entreprendre une croisade en vue d'une élévation des droits. Le pays est suffisamment prospère. Les fabricants de tissus de laine de notre pays, je le sais, ne peuvent suffire aux commandes. Je me trouve intéressé dans le commerce et je suis parfaitement renseigné. Ils sont de trois, quatre, cinq et six mois en retard sur leurs commandes. Ils emploient autant d'hommes que leur aménagement le permet, ils augmentent leur outillage, et prolongent la journée de travail. Nous avons lieu de croire qu'ils ne travaillent pas à perte ; ils ne voudraient pas le faire, car ils ne font pas de l'industrie dans un but de philanthropie. La prospérité dont ils jouissent devrait les engager à ne pas toucher au tarif. Ils nous disent : Tout cela est parfait, mais les mauvaises années vont venir. Il y a un ancien proverbe qui dit : A chaque jour suffit son mal. Lorsque les mauvaises années viendront, s'il est nécessaire de reviser le tarif, le ministre des Finances, je n'en doute pas, examinera la chose, et modifiera les droits suivant la condition des affaires. Pour moi, je voudrais que nous n'eussions pas de tarif du tout. Mais comme il nous faut des revenus, je reconnais la nécessité d'impôts douaniers.

Mais il faudrait que ces droits obèrent le moins possible les gens pauvres. Cet après-midi, le représentant de Bothwell, parlant de l'industrie lainière, a blâmé le gouvernement d'avoir aboli les droits spécifiques sur les lainages. Il me semble, au contraire, que ce dégrèvement a été un bienfait pour la classe indigente. L'honorable député parle de marchandise de quantité inférieure ; il fait vraisemblablement allusion aux couvertures de laine. Voici un exemple que j'ai déjà cité, mais qui est encore de saison. Une couverture de laine pesant huit livres et coûtant, disons, $1.50 est frappée d'un droit spécifique de quarante cents. Ajoutez le droit *ad valorem* et vous avez un droit total d'environ cinquante-cinq pour cent sur la couverture de laine que le pauvre achète. D'un autre côté, on ne prélève qu'un droit d'environ trente pour cent sur l'article de meilleure qualité que le riche se procure. On peut en dire autant des chemises. Une douzaine de chemises de qualité inférieure coûte $3.05—disons $3 pour les fins de notre raisonnement. Il y a un droit spécifique de $1 par douzaine, ou de trente-trois et un tiers pour cent, et un droit *ad valorem* de vingt-cinq pour cent ; soit, en tout, cinquante-huit pour cent. Prenons maintenant les chemises que porte le riche et qui coûtent $36 par douzaine. Un droit d'un dollar par douzaine sur cet article équivaut à cinq pour cent ; ajoutez 25 pour 100 et vous avez un droit de 30 pour 100 sur la chemise du riche et un droit de 55 pour 100 sur celle du pauvre. Voilà une manière de prélever un revenu qui est du goût du représentant de Bothwell. Il dit que le gouvernement n'aurait jamais dû abolir le droit spécifique. Moi, je prétends que le gouvernement a agi au mieux des intérêts du public, par ce dégrèvement.

La gauche voudrait que le tarif canadien fût prohibitif, si je comprends bien. Je ne suis pas certain de ce qu'elle désire. Le chef de l'opposition a parlé d'une protection suffisante. Dans l'ouest, nous ne pouvons pas faire définir ce que cela signifie ; mais, à en juger par leurs discours, il faut croire que nos adversaires sont tous favorables à un tarif plus élevé sur toute la ligne. Si nous adoptions un tarif prohibitif, qu'arriverait-il ? Quelques particuliers s'enrichiraient aux dépens du gros de la population ; l'argent qui entre aujourd'hui dans la caisse publique tomberaient dans le gousset de quelques personnes qui feraient fortune ; car, si le tarif est tellement élevé qu'il rend l'importation impossible, vous ne percevez plus de droits et rien n'entre dans le trésor, et ceux qui approvisionnent le public profitent de l'aubaine tandis que les consommateurs, qui sont en majorité, tout en payant fort cher, ont d'autres taxes à supporter afin de subvenir à la gestion des affaires publiques ; donc, ils paient double.

Autre chose. Un tarif élevé quel qu'il soit déprécierait les terres ; car il augmenterait le prix de revient de chaque boisseau de froment ou d'avoine que le laboureur récolte, et celui-ci paierait plus cher sa moissonneuse, son râteau, sa charrue et tous ses instruments agricoles. Cela augmenterait le prix de revient des céréales et des animaux. De cette manière, vous diminuez les profits à retirer de la culture et, par là, la valeur de l'exploitation agricole et la valeur du sol. Voilà un des effets qui découleraient de l'augmentation du tarif.

Qu'obtiendrions-nous en adoptant la politique préconisée par la gauche ? Si vous élevez suffisamment les droits—et j'ai entendu des députés de la gauche, le représentant de Bothwell lui-même, je crois, demander l'imposition de droits de quarante on cinquante pour cent—vous fermez la porte à toutes les importations canadiennes et vous ne nous laissez pas un revenu suffisant pous favoriser le progrès du pays. Toutes les classes de la population admettent qu'il faut de l'argent pour les entreprises publiques. Si nous désirons nous tenir au niveau des autres nations, il nous faut de l'argent. Le seul moyen d'en faire entrer dans la caisse, c'est d'imposer des droits ; autrement il faudrait emprunter et payer l'intérêt. Or, avec le tarif actuel, notre revenu monte, il s'est doublé en sept ans. Les droits maintenant prélevés nous procurent assez d'argent pour administrer les affaires publiques et nous

avons, cette année, un excédent. Un tarif élevé tarirait la source de notre revenu et nous laisserait sans argent. Il produirait quelques millionnaires, quelques Rockefellers ; il ferait surgir ces trusts et ces coalitions commerciales dont le représentant de Bothwell nous parlait cet après-midi. Tel a été le résultat d'un tarif élevé aux Etats-Unis, et tel serait l'effet d'un tarif semblable au Canada ; cela ne souffre aucun doute.

Conversez avec un représentant du peuple des Etats-Unis, républicain ou démocrate, même avec un partisan d'une protection outrée, il ne niera pas que le tarif protectionniste élevé a fait surgir chez nos voisins les trusts et les coalitions qu'on y voit aujourd'hui. Ces trusts et ces coalitions ont acquis une telle puissance que le peuple est à leur merci. Le peuple des Etats-Unis n'est pas capable d'élire une législature qui puisse avoir raison de ces syndicats de capitalistes. Ces trusts sont si puissants qu'ils renverseraient tout gouvernement qui s'ingérerait dans leurs affaires. Si le peuple élisait aujourd'hui comme demain un président des Etats-Unis qui serait favorable à l'abaissement du tarif, à la réglementation des trusts et des coalitions, ceux-ci fermeraient leurs usines et jetteraient sur le pavé où ils crèveraient de faim des centaines de milliers d'ouvriers. Ils s'ensuivrait une panique des plus alarmantes. Or, nous n'avons pas besoin de marcher sur les brisées de nos voisins. Les nôtres sont assez bien doués pour adopter le tarif qui leur convient, sans s'occuper de ce qui se passe autour d'eux. Peu nous importe que le peuple américain impose un droit d'un dollar par tonne sur le fer canadien importé aux Etats-Unis. Nos usines ont besoin de fer et de matières premières. C'est un avantage pour les nôtres d'avoir ce fer au Canada ; nous mettrons cet article sur la liste des effets admis en franchise sans nous préocuper de ce que pensent ou font les Américains.

Un argument fort à la mode en ce pays parmi les députés des deux côtés de la Chambre est celui qu'on tire de la balance du commerce. On nous dit que le fait d'acheter chez nos voisins quarante ou cinquante millions de dollars en valeur de plus que nous leur vendons est une pratique ruineuse parce que la balance du commerce est contre nous. Je n'envisage pas la situation sous le même jour ; je n'ajoute pas foi à cet argument tiré de la balance du commerce. Nous achetons aux Etats-Unis les choses dont nous avons besoin ; nous allons chercher chez eux la matière première qui nous est nécessaire. Nous faut-il du fer, nous l'achetons aux Etats-Unis parce que nous y trouvons notre avantage. Achetons-nous d'autres articles chez nos voisins, c'est parce que ces articles nous sont nécessaires. Les frapper d'un droit comme mesure de représailles ce serait simplement cracher en l'air, comme dit le dicton. Si, par exemple, nos fabricants d'instruments aratoires devaient payer un droit plus élevé sur la matière première qu'ils sont tenus de se procurer aux Etats-Unis, force leur serait d'augmenter le prix de leurs produits et le peuple canadien, de l'Atlantique au Pacifique, serait obligé de payer ces articles plus cher. Je dis donc que cet argument tiré de la balance du commerce ne signifie rien du tout. En tant qu'homme d'affaires j'ai acheté certaines marchandises, plusieurs années durant, d'une maison de commerce à laquelle j'ai versé des milliers de dollars ; pourtant cette maison n'a jamais rien acheté de moi. Néanmoins, je n'y ai rien perdu, j'ai même réalisé quelques bénéfices à la longue. Si nous achetons des Etats-Unis plus que nous leur vendons, c'est que nous vendons à d'autres pays plus que nous n'achetons d'eux, si bien qu'en somme la balance du commerce s'équilibre à peu près ; je crois qu'aujourd'hui elle est complètement nulle. Donc, la balance du commerce ne signifie rien.

J'ai quelque chose à dire du discours que le représentant de Norfolk-nord a prononcé sur la réciprocité. Ce discours a semblé causer beaucoup d'inquiétude au député de Bothwell. Il croit vraisemblablement que la diffusion de ce discours gagnerait au parti libéral les suffrages des nouveaux immigrés établis dans l'ouest. Eh bien ! politique à part, à titre de représentant de l'ouest où j'habite depuis plusieurs années, étant au courant de la situation et du sentiment populaire dans cette partie du pays, je suis en faveur de la réciprocité. L'ouest offre de vastes pâturages pour l'élevage des moutons. Si nous pouvions vendre leur laine sur les marchés américains, l'élevage des moutons serait d'un bon rapport, et nous pourrions faire paître ces animaux sur des millions d'acres de bonnes terres aujourd'hui désertes parce qu'elles ne peuvent pas servir à d'autres fins. Nous vendrions aussi nos bêtes à cornes plus cher. Nous vendons beaucoup d'animaux maigres à nos voisins. Notre blé aussi se vendrait à meilleur compte. A ce sujet, je désire dire un mot. Ceux qui sont au courant de la situation dans l'ouest savent que la culture de blé dur se fait de plus en plus au nord.

Il y a trente ans, la gelée ne permettait pas de cultiver le blé dans l'état du Minnesota. Aujourd'hui, dans cet état on ne sème plus que du maïs. On ne saurait y cultiver le froment, le climat n'est plus le même et le sol ne produit que du maïs presque partout. Il y a quelques années la gelée a nui aux récoltes dans le Dakota-sud et les cultivateurs s'y adonnent à la culture du maïs. Les savants ont calculé qu'il fallait remonter chaque année environ cinq milles vers le nord pour rencontrer les terres emblavées. Les meuniers des Etats-Unis jugent qu'il leur est impossible d'exploiter avantageusement leurs moulins s'ils ne peuvent pas se procurer plus de blé dur. Ils ont obtenu de leur gouvernement la permission de moudre notre blé en transit, et nous constatons que les Américains construisent des élévateurs partout dans l'ouest et qu'ils font concur-

rence aux acheteurs canadiens et font ainsi renchérir le prix du blé. Les Américains ont besoin de notre blé et, si nous obtenons la réciprocité, la demande augmentera et les prix monteront. Je soutiens que la réciprocité avec les Etats-Unis serait l'événement le plus profitable à la population du Nord-Ouest.

Quand il s'agit de l'ouest, il faut prendre en considération que l'ouest et l'est ont des intérêts analogues. La prospérité ne saurait régner là-bas sans que la population de l'est s'en ressente. Il s'agit de la réciprocité quant aux produits du sol, il n'est pas question de la réciprocité en ce qui a trait aux articles ouvrés. L'ouest offrira toujours un débouché aux articles manufacturés au pays. Plus notre blé se vendra cher plus vous obtiendrez cher pour les produits de vos fabriques. La prospérité de l'ouest profite à la population de l'est. Le premier moyen d'assurer cette prospérité, c'est d'obtenir la réciprocité relativement aux produits de l'ouest. J'espère que nous l'aurons. Dans les Etats de l'ouest, on est de plus en plus en faveur de la réciprocité avec la Confédération canadienne. Tous ceux qui étudient la situation le savent. Plusieurs des hommes influents des Etats de l'ouest et du centre se sont ouverts sur cette question. Je le répète, il y a un fort courant d'opinion et la réciprocité sera un fait accompli. L'un des motifs de ce changement d'avis est la publicité dont le Canada a été l'objet aux Etats-Unis dont les habitants connaissent nos ressources. Il y a huit ou neuf ans, ils ne les connaissaient pas. Ils croyaient que tout gelait au Canada. Ils savent maintenant que nous possédons les plus belles terres arables de l'univers et ils désirent s'emparer de quelques-unes de ces terres et, quoi qu'en pense le représentant de Bothwell (M. Clancy), ils seront, je crois, d'excellents Canadiens. Par exemple, un sénateur du Minnesota qui habite dans mon district, et qui, l'an prochain sera au Canada depuis trois ans, se fera naturaliser et deviendra un citoyen du pays, tant nos institutions lui plaisent, et je puis dire que ces gens sont plus satisfaits de nos institutions que de celles de leur pays d'origine. La réciprocité gagne du terrain et il ne faut rien faire pour nous y opposer. Des mesures de représailles feraient simplement le jeu des habitants de la Nouvelle-Angleterre opposés à une plus grande liberté de commerce entre les deux pays. La ligne de conduite à suivre, c'est de remanier notre tarif suivant les besoins de notre population sans nous occuper des faits et gestes de nos voisins ; dans un avenir très rapproché nous constaterons que ce sentiment a pris tant d'empire que la réciprocité deviendra un fait accompli, ce qui sera fort avantageux pour les nôtres.

Je n'ai jamais envisagé la préférence accordée à l'Angleterre au même point de vue que tant d'autres prétendent l'avoir fait. J'ai considéré que c'était un abaissement du tarif qui profitait aux habitants de la partie du pays que j'habite. Quoi qu'en dise le représentant de Bothwell, cette préférence nous a permis d'acheter à meilleur compte. Etant dans les affaires depuis plus de vingt ans, faisant encore commerce et vendant des lainages, je crois être aussi en état que le député de Bothwell de parler de cette question en connaissance de cause, et je dis que la préférence accordée à l'Angleterre a abaissé le prix des lainages et de différents articles au Canada. Non seulement elle a abaissé le prix de toutes les marchandises anglaises, quelle que soit leur importance, mais elle a fait baisser le prix de tous les articles que nous importons des Etats-Unis. Elle a même diminué le prix des produits des manufactures canadiennes, car un homme d'affaires qui a besoin d'un ballot de couvertures de laine ou de tweeds peut s'adresser à un fabricant du pays et lui dire : Grâce au tarif de préférence de 33⅓ pour 100, je puis obtenir ces marchandises à tel prix; vous êtes Canadien et je préférerais faire affaire avec vous ; si vous pouvez me procurer ces articles à ce prix-là, vous aurez ma commande ; autrement, je les achèterai en Angleterre. Le négociant pouvant tenir ce langage, le fabricant canadien, pour retenir la clientèle, acceptera le prix offert ; le premier aura la marchandise à meilleur compte et le consommateur profitera de la diminution des prix. Ainsi, la préférence accordée à l'Angleterre ne s'applique pas uniquement à nos importations des Etats-Unis et des autres pays et sur les articles manufacturés au pays.

J'ai remarqué ce soir, et d'autres députés ont dû en faire autant, que M. Ritchie, chancelier de l'Echiquier en Angleterre, a annoncé aujourd'hui que le blé serait dégrevé. Je remarque que depuis quelque temps l'opposition cherchait à battre monnaie grâce à cet impôt. Il était généralement admis, je crois, par le gros du peuple que c'était un impôt de guerre et qu'au Canada aussi bien qu'en Angleterre, on était convaincu qu'il ne subsisterait que le temps nécessaire et serait aboli plus tard, et nous constatons que cela a eu lieu. Voilà qui coupe court aux arguments de quelques députés de la gauche; certains d'entre eux devront modifier leurs discours après la nouvelle que le télégraphe nous a apportée aujourd'hui. Or, le montant de l'impôt préoccupe beaucoup les habitants de le contrée que j'habite, aussi bien que la population du Canada tout entier. Les habitants de l'ouest ont moins d'attaches politiques que ceux de l'est. Ils sont plus indépendants. Dans l'Ouest un électeur se prononce aujourd'hui pour un parti et demain pour un autre, car il est toujours à la recherche du meilleur gouvernement possible, et, naturellement, il paie le moins d'impôts qu'il peut. Il est en faveur de la politique la plus favorable à son intérêt, mais il veut savoir quelle est cette politique. Le chef de l'opposition, accompagné de quelques-uns de ses principaux lieutenants, a fait un voyage dans

l'ouest, l'été dernier, et il a dû se convaincre que ceux qu'il considérait comme des conservateurs n'appuyeraient pas sa politique, du moins s'ils réussissaient à la connaître. Quant à moi, je me demande ce qu'il faut entendre par une protection suffisante". Ces mots peuvent signifier beaucoup ou ne rien signifier du tout. C'est comme l'habit du colporteur américain, qui était assez ample pour n'importe qui et assez juste pour qui que ce soit. Aujourd'hui la politique de l'opposition convient à tous les goûts, comme l'habit du colporteur. Lorsque les conservateurs veulent nous convertir à leur doctrine, nous avons le droit de savoir quelle est cette doctrine avant d'y donner tête baissée. Le chef de l'opposition croit-il que le droit actuel sur les instruments aratoires est suffisant ? On lui a demandé au Manitoba s'il pensait qu'un droit de 20 pour 100 sur les moissonneuses était suffisant et il a répondu affirmativement. Nous savons ce qu'il pense là-dessus, mais que pense-t-il des droits sur les batteuses, les tarares, les herses circulaires, les charrues et les instruments de la même catégorie? sont-ils suffisants ou veut-il les élever ? Le fabricant peut croire qu'un droit de 40 pour 100 est à peu près suffisant tandis que le cultivateur pense qu'un droit de 10 pour 100 est tout ce qu'il faut. Le représentant de Montréal (l'honorable M. Tarte) n'a pas réalisé toutes les espérances de la gauche, pourtant c'est le grand-prêtre de la protection et il déclare qu'un droit de 49 pour 100 serait à peu près suffisant et je suppose qu'en parlant ainsi, il est l'interprète des sentiments des conservateurs de cette Chambre.

La population de l'ouest voudrait savoir, si de l'aveu des conservateurs, un droit de 49 pour 100 sur les instruments aratoires est suffisant. Que considèrent-ils comme une protection suffisante pour les couvertures de laine, les chemises, les gros tweeds et les lainages, tous des articles d'importation, si fort en usage parmi les agriculteurs du Nord-Ouest, qui est une contrée froide. Le cultivateur ne veut pas payer une pièce de tweed 35 pour 100 de plus, afin que la protection soit suffisante. Les députés de la gauche, s'iis veulent gagner du terrain dans l'ouest, devront arborer leurs couleurs et définir ce qu'ils entendent par une protection suffisante. Ils ne sauraient tromper le peuple comme ils essaient de le faire. Je déclare à l'honorable député (M. Sproule) qui, ce soir, remplit les fonctions de leader de l'opposition que son parti ne saurait ménager la chèvre et le chou. Ce parti s'apercevra que ses adeptes dans l'ouest—il en a peut-être quelques-uns—sont en faveur de l'abaissement des droits ou, du moins, en faveur du tarif actuel. Chose certaine, ils ne veulent pas que les droits soient augmentés. Le chef de l'opposition nous dit que, pour être fidèles à nos principes, nous ne devrions pas avoir d'excédent. Cela se peut, mais sait-il que la stabilité du tarif est chose désirable et que ce serait folie de toucher au tarif au cours d'une session dans l'unique but de faire disparaître un excédent ? Un excédent est bon en soi. Nous habitons un grand pays qui progresse et il faut développer ses ressources et, si la population de l'Est ne sait que faire d'un surplus de $13,000,000, je puis lui apprendre comment l'utiliser au mieux des intérêts de tout le pays. Cette année, cent mille immigrants ou plus viennent s'établir au Nord-Ouest, et on pourrait avantageusement consacrer l'excédent à améliorer la condition de ceux qui accourent là-bas. On pourrait outiller le port de Saint-Jean comme port d'hiver et on pourrait augmenter les facilités de transport par la route du Saint-Laurent. Cela nous débarrasserait de cet excédent et profiterait beaucoup au Canada tout entier. J'appréhende que la majorité de la députation ne se rende pas compte de ce que signifie pour notre pays cette énorme affluence dans l'ouest. Elle signifie que chaque immigrant, homme, femme ou enfant, que nous recevons prend à sa charge $50 de la dette nationale, soit $5,000,000 par année pour 100,000 personnes. Celles-ci nous apportent $10,000,000, en marchandises et voici $15,000,000 sur lesquels nous pouvons compter d'emblée. Je considère que dans un pays jeune et prospère comme le nôtre, chaque immigrant représente une valeur d'au moins $1,000 ; par conséquent, si le gouvernement veut employer $1,000,000 de l'excédent à favoriser l'immigration de 150,000 personnes, nous retirerons $5 pour chaque dollar ainsi dépensé. N'est-ce pas là une manière avantageuse de faire disparaître l'excédent ? Le leader de l'opposition nous a présenté un état qui indiquait censément l'argent déboursé par le peuple sous le régime conservateur et sous l'administration libérale. Il a ajouté que sous le règne des conservateurs, en 1896, les impôts s'élevaient à $27,759,285 et qu'ils ont atteint le chiffre de $43,389,122, en 1902 ; preuve, a-t-il dit, qu'en sept ans le gouvernement libéral a virtuellement doublé les impôts qui pèsent sur le peuple.

Cet après-midi, le député de Bothwell a affirmé que, lorsque les conservateurs ont abandonné le pouvoir, les taxes étaient d'environ $7 par tête, et que le gouvernement du jour les a portées à plus de $11 par tête. Ni moi, ni aucun membre de la gauche, n'avons jamais entendu dire que le présent ou tout autre gouvernement allait de porte en porte percevoir les taxes. L'honorable chef de l'opposition l'a peut-être entendu dire, moi, jamais. Le gouvernement ne demande de taxes à personne. Le peuple se taxe parce qu'il est en état de payer des impôts. Le leader de la gauche disait l'autre jour qu'en 1891 le gouvernement conservateur avait retiré du peuple $30,000,000 et qu'il avait diminué ce montant à $27,000,000, en 1894. Il voulait apparemment établir que c'était une économie, mais qu'était-ce en réalité ? La preuve que dans ces temps de déficits le peuple était tellement à la gêne qu'il ne pouvait guère importer beaucoup

d'articles utiles. Le cultivateur qui fait l'acquisition d'une engerbeuse importée paie une certaine taxe. S'il achète une charrue importée, il paie encore une taxe. Se procure-t-il un complet de tweed importé, il doit encore payer un certain montant de taxe. Sous l'administration de nos adversaires, le cultivateur ne pouvait acheter ni charrue ni engerbeuse, à peine pouvait-il se vêtir ; par conséquent, il n'avait pas de taxes à payer. S'il peut aujourd'hui procurer des vêtements à sa famille et acheter des objets de luxe et si certains de ces articles sont importés il paie plus de taxe que sous le régime conservateur. S'il vit d'une manière plus digne d'un être humain, il paie plus d'impôts, cela va de soi. Lorsque nos adversaires étaient à la tête des affaires, le peuple ne pouvait pas supporter d'aussi fortes contributions. L'agriculteur ne pouvait acheter d'engerbeuses, de moissonneuses, ni de charrues ; l'indigence était si grande qu'il pouvait à peine se procurer des vêtements. Aujourd'hui que la prospérité règne par tout le pays, les gens ont plus d'argent ; ils peuvent faire l'acquisition des instruments aratoires dont ils ont besoin, vêtir convenablement leur famille et avoir dix cents à donner à l'offrande le dimanche, ce qui n'avait pas lieu sous le régime conservateur. La meilleure preuve de l'abondance qui règne au Canada de nos jours, c'est l'augmentation du revenu par sauts et par bonds. Cela prouve que les gens sont en état d'acheter abondamment tout ce dont ils ont besoin et de payer plus d'impôts. Si la gauche avait ses coudées franches, elle élèverait la muraille du tarif, l'argent qu'on verse aujourd'hui dans le trésor de l'Etat tomberait dans le gousset de quelques particuliers, et le peuple n'en retirerait aucun bénéfice. Voilà la politique que la gauche voudrait adopter ; mais il s'écoulera un bon nombre d'années avant qu'elle ait l'occasion de mettre en vigueur une politique de protection adéquate. De nos jours, il y a beaucoup d'argent dans la caisse publique ; on nous dit que cette année, elle recevra plus de $60,000,000. Comment emploie-t-on ces deniers ? L'opposition a-t-elle pu signaler un seul dollar qui ait été mal employé. J'ai remarqué lors du vote des crédits que chaque député de la gauche voulait des dépenses plus fortes. Celui-ci veut un quai ; celui-là un bureau de poste ; l'un demande qu'on construise un édifice public, un autre veut qu'on creuse un port, un troisième demande un dragueur. Après que tous ont réclamé toutes sortes de dépenses, ils viennent à la fin de la session présenter une motion pour rire en faveur de l'économie et se plaignent des dépenses excessives du gouvernement. Auquel de ces crédits se sont-ils opposés ? A deux ou trois peut-être sur les millions qui ont été votés. Cela ne les empêche pas de tonner contre l'augmentation des dépenses.

Si les deniers publics sont bien employés, les contribuables en seront satisfaits, et il faut croire qu'ils le sont, car l'opposititon

avec son microscope continuellement braqué sur le trésor, n'a pu découvrir le moindre sujet de plainte. Il nous faut beaucoup d'argent à l'heure qu'il est. Quand le ministre actuel a pris charge de nos finances, il les trouva dans un état assez critique. M. Foster, son prédécesseur du temps des conservateurs, ne laissa pas grand'chose dans la caisse. Cela me rappelle une anectdote au sujet d'un entrepreneur de pompes funèbres irlandais. Il avait été appelé à enterrer un homme appartenant à une secte particulière. Le cadavre était prêt à être mis dans le cercueil, lorsque le ministre de la secte à laquelle appartenait le défunt remit un billet de banque de cinq dollars pour le mettre dans le cercueil au côté du mort. L'entrepreneur lui demanda pourquoi il agissait ainsi. Le ministre répondit que cet argent était destiné à payer le passage du Styx. Le ministre à peine parti, l'Irlandais mit les cinq dollars dans sa poche, en disant : Ma foi, les temps sont durs et j'ai trop besoin de cet argent; il traversera à la nage. C'est précisement ce qu'a fait l'exministre des Finances à l'égard de son successeur. Il a vidé le coffre public. Le ministre actuel a dû nager et nager bien fort pendant un an ou deux pour payer les dettes de son prédécesseur.

L'honorable député de Bothwell a aussi parlé des dépenses du ministère des Postes. J'ai été surpris de son audace en le voyant s'attaquer à ce ministère plus qu'à tout autre. Il prétend que les directeur général des Postes sous le gouvernement précédent avait ouvert environ 1,000 bureaux de poste pendant que le ministre actuel n'en a ouvert que 556 pendant le même espace de temps, et il conclut de là que le premier avait fait plus de dépenses. Mais, lorsque le dernier prit la direction du ministère, il eut à faire face à un déficit de $700,000. Il eut à pourvoir aux besoins de ces mille bureaux de poste, et plus, dont un grand nombre, j'imagine, devaient leur existence aux exigences politiques, et, de l'aveu de l'honorable député lui-même, il les a administrés ainsi que 556 autres, et les a administrés avec succès. De plus, il a comblé le déficit et il a abaissé à deux sous le port des lettres. L'honorable député s'est aussi plaint que le ministre avait mis fin à plusieurs contrats pour le transport de la malle et avait congédié à tort une foule de personnes. Celui qui s'arrête à scruter l'administration du ministère des Postes et qui est au courant de ses ressorts secrets doit nécessairement admettre qu'à l'avènement du nouveau ministère un balayage s'imposait. Considérez ce qui se passait d'une extrémité à l'autre du pays. Dans le collège électoral que je représente, un individu touchait $7,000 pour transporter la malle à quatre-vingt-dix milles de distance. Son contrat était renouvelé d'année en année; mais lorsque le ministre actuel entra en fonctcions, il mit fin au contrat et demanda des soumissions. Qu'arriva-t-il ? Le même service coûte maintenant

$1,000. Le pays a économisé six milles dollars par année et le service de la malle est amélioré. Le contrat durait depuis dix ans environ; par conséquent, il a causé un gaspillage de $60,000 des deniers publics, montant qui suffirait à construire un pont pour la population de Saskatchewan. La gauche ne peut pas avoir oublié ce qui se passait à Brockville où un particulier recevait un certain montant d'argent pour transporter la malle d'un quai de la gare à l'autre et touchait un montant égal pour se surveiller dans l'accomplissement de cette tâche.

Elle doit également se rappeler ce qui avait lieu dans la Nouvelle-Ecosse où un parent de l'ancien chef de l'opposition (sir Charles Tupper) recevait $600 par année pour transporter la malle de la gare au bureau de poste d'Amherst. Celui-ci affermait son entreprise à un tiers à raison de $200. Ainsi, cet ami de l'ancien chef de l'opposition empocha toute sa vie durant $400 des deniers publics, et ne fit jamais rien en retour. Sur le point de partir pour un monde meilleur, il légua son entreprise à un autre parent de sir Charles Tupper qui l'afferma à son tour à raison de $200 et empocha les $400. Se sentant près de sa fin, ce dernier céda ses droits à un troisième parent de la famille Tupper qui les afferma aussi pour $200 et mit $400 dans son gousset. Quand le ministère actuel prit la direction des affaires du ministère il coupa court à ce jeu-là et afferma le transport de la malle à un prix moindre que $200. Faut-il s'étonner que ces gaspillages aient occasionné un déficit d'environ $700,000 que le ministre actuel réussit à combler. Que mon honorable ami, le représentant de Bothwell, parle tant qu'il voudra du ministère des Postes, il ne saura de longtemps convaincre le public de la nécessité d'un changement.

Je compte sur l'indulgence de la Chambre pour toucher brièvement à un sujet qui concerne plus particulièrement la partie du pays d'où je suis originaire, bien qu'il intéresse intimement toute la Confédération. Nous avons tous une même patrie et ce qui profite à l'un profite nécessairement aux autres. Il nous faut travailler de concert et notre devoir, le ministre des Finances l'a dit, est de travailler au progrès de l'ouest. Chaque laboureur est obligé de consommer les produits des fabriques. Celui qui cultive le froment est tenu d'acheter des articles ouvrés. Peuplons cette région et les grandes industries de l'est en profiteront. Il est notoire que la construcction des voies ferrées dans l'ouest n'est pas assez rapide pour les progrès de cette partie du pays. Depuis quelques années, il s'est construit peu de chemins de fer ailleurs qu'au Manitoba. Notre population s'accroît rapidement là-bas ; mais, à moins d'activer la construction des voies ferrées dans cette région, cette dernière pourrait se dépeupler plus vite qu'elle se colonise. Quelle est la situation ? L'encombrement résultant de l'accumulation des marchandises à transporter depuis deux ans est un fait notoire. Je n'imputerai point de blâme aux compagnies de chemins de fer. Bien que, comme chacun le sait, je ne suis pas le défenseur de la Compagnie du Pacifique Canadien, je ne la blâme pas. Je crois que ses intentions sont excellentes. Je crois qu'elle se proposait de dépenser dans l'ouest les $9,000,000 qu'elle était censée dépenser à l'ouest des grands lacs pour améliorer ses installations terminales, ses locomotives et son matérial roulant. Mais que peut faire celui qui désire acheter un cheval s'il n'en trouve pas qui soit à vendre ? Quand la Compagnie du Pacifique Canadien cherche des locomotives et n'en trouve pas, il est difficile de lui reprocher de n'en pas trouver. Pourtant, il faut remédier à la situation. Notre système de canaux a coûté de l'argent ; néanmoins, je regrette de dire qu'il n'a pas donné satisfaction, ainsi que l'a démontré le député de Bothwell. Celui-ci a établi que, bien que nos canaux aient coûté fort cher, le tonnage des vaisseaux qui suivent cette route va en diminuant ; il a oublié d'ajouter que, pendant que le volume des marchandises qui passent par les canaux diminue, celui des articles transportés par les chemins de fer augmente par sauts et par bonds. Nous sommes dans l'ère des chemins de fer. J'ai étudié la question et je suis convaincu que l'argent dépensé pour les canaux est de l'argent gaspillé, à moins que l'on considère les canaux comme des exutoires pour le trop-plein des marchandises à transporter.

Je ne tiendrai pas compte des immigrants qui sont arrivés dans l'ouest canadien, l'an dernier et cette année, car on ne peut, à proprement parler, les considérer comme des producteurs. La population du Manitoba et des Territoires a récolté environ 125,000,000 de boisseaux de grain. Il y a deux ans, on ne comptait que 500,000 âmes dans cette partie du pays. Si cette population récolte pour au delà de 125,000,000 de boisseaux de grain, en l'augmentant en moyenne de 100,000 âmes par année, nous doublerons cette production dans l'espace de cinq ans. Actuellement, nous souffrons d'une surabondance de trafic; nous ne pouvons expédier notre grain à l'étranger. Nous n'avons pas assez de bateaux aux ports des lacs où nous envoyons notre grain, et quand bien même nous aurions ces navires, nous ne pourrions expédier ce dernier en temps utile pour la navigation. Conséquence de cet état de choses : au delà de la moitié de notre récolte se trouve à ces stations d'expédition, dans certains élévateurs de ces districts où on le garde au moins une année. Les cultivateurs paient 6 cents par boisseau pour le blé qu'ils mettent en entrepôt, avant la fin de la navigation, si l'on tient compte des frais de transbordement, de l'intérêt sur l'argent, de l'assurance et des autres obligations de même genre. Nous avons donc une réserve de 50,000,000 de boisseaux de blé, et si l'on considère cette perte de 6 cents par boisseau dont je viens de parler, on constatera que nos 500,000 habitants

du Nord-Ouest ont perdu assez d'argent pour payer l'intérêt des actions de chemins de fer qui pourraient transporter ce grain pendant l'hiver. Ce qu'il nous faut absolument, ce sont des moyens de transport aux marchés du pays et de l'étranger. Nous ne pouvons mettre notre grain en entrepôt aux ports des grands lacs. Nous avons un excédent de 50,000,000 boisseaux cette année, et il est très probable que, avant dix ans, cette surabondance de production se chiffrera à 150,000,000 de boisseaux. Supposons que nous jetions tout ce blé sur nos marchés, ce printemps même; nous déprécierons certainement et très sérieusement la valeur de ce grain. Ce serait une nouvelle perte à ajouter aux cinq ou six cents que nos producteurs paient pour chaque boisseau de blé qu'ils mettent en entrepôt, sans tenir compte de la moins-value de ce grain. Notre peuple a besoin, avant tout, d'un chemin de fer dont le tarif du transport soit modéré, qui ait des locomotives puissantes, des wagons assez considérables. Nous pourrions alors expédier notre grain en aucun temps de l'année. Il faudra en arriver là tôt ou tard, mais le plus tôt s'opérera cette réforme le mieux ce sera pour notre population. Les relations entre les points extrêmes du pays se trouveront plus étroites, l'est étant en communication directe avec l'ouest, et notre peuple apprendra à se mieux connaître pour notre avantage réciproque. Notre commerce d'exportation et d'importation deviendra alors chose facile.

C'est par là seulement que nous formerons une nation. En attendant, l'état de choses qui existe dans l'ouest exige que le gouvernement prenne une décision quelconque, mais immédiate. Si l'on ne s'occupe pas, au cours de cette session, d'aider d'une façon ou de l'autre une compagnie à construire dans la vallée de la Saskatchewan jusqu'à Edmonton, un chemin de fer dont bénéficiera la population de ce district qui se trouve, à l'heure actuelle, à cinquante ou soixante milles de toute voie ferrée, il sera impossible d'amener des immigrants dans cette partie de l'ouest canadien. En vérité, le plus grand nombre d'émigrants nous viennent des Etats-Unis, c'est-à-dire d'un pays dont la population jouit amplement des avantages des nombreuses voies ferrées qui sillonnent la république voisine.

M. MACLEAN : Qui a payé ces chemins de fer ?

M. DAVIS : Le peuple. Les émigrants qui nous viennent des Etats-Unis sont habitués à voir à leur disposition tous les wagons de chemin de fer dont ils peuvent avoir besoin et, en outre, le service de ces lignes ne souffre aucun retard. Après un séjour de deux ans au pays, s'ils constatent que le gouvernement ne veut rien faire pour eux, ils referont leurs malles pour reprendre le chemin de la république voisine. C'est une éventualité qui est bien dans l'ordre des choses possibles. Que signifierait cet exode de notre population ? La réponse s'impose : la valeur de la propriété rurale subirait une dépréciation sensible, non seulement pour une partie quelconque du pays, mais pour le Canada tout entier. La situation est critique, il est absolument nécessaire que cette question soit réglée immédiatement; le plus tôt on agira, le mieux ce sera pour tous les intéressés.

Je remarque que mon honorable ami de York-est (M. Maclean) prend beaucoup d'intérêt à tout ce qui se rapporte aux chemins de fer. Dans différentes circonstances, il s'est déclaré en faveur d'une politique qui assurerait au gouvernement la propriété de toutes les voies du pays. Je pourrais lui dire, ainsi qu'aux autres membres de cette Chambre qui sont hantés de cette même idée, que s'ils avaient entendu le discours qu'a prononcé, cet après-midi, le député de Bothwell, ils en seraient venus à la conclusion que le gouvernement ne retirerait aucun avantage de la mise en pratique de ce principe. Mais, après tout, je m'inquiète peu du mode ou des moyens qu'on emploie pour construire des chemins de fer. Certaines gens trouvent à redire à ce que le gouvernement accorde des subventions aux voies ferrées. Si l'on pouvait trouver des capitalistes qui consentiraient à construire, sans demander de subventions au gouvernement, un chemin de fer qui traversât la Vallée de la Saskatchewan et qui eût des raccordements à différents endroits, j'en serais fort aise. Mais avant de se lancer dans une entreprise semblable, les capitalistes doivent se demander quels avantages ils pourront retirer de cette dépense. Deux années durant, ils ne pourront compter que sur les revenus que rapportent les imigrants qui viennent s'établir au pays. Je ne veux pas prétendre que l'honorable député d'York-est soit disposé à faire payer aux immigrants l'intérêt du coût de construction de ces voies ferrées; je parle toujours de ces deux années. Comment s'y prendre, alors ? Si l'on pouvait construire ces chemins de fer sans demander de subventions du gouvernement, j'en serais fort aise. Un fait s'impose: il nous faut des voies ferrées, qu'elles soient construites par le gouvernement ou par des compagnies. Dans l'Ouest, on rencontre des personnes qui aimeraient voir le gouvernement acquérir la propriété des lignes de chemin de fer du pays. Il me semble, après l'étude que j'ai faite de cette question, que cela ne serait pas à notre avantage, car ce système ne fonctionnerait pas d'une manière pratique. Mettre tous les chemins de fer sous la haute direction du gouvernement—que ce dernier soit libéral ou conservateur, peu m'importe—me semble une innovation politique bien dangerense. L'intérêt public doit primer celui du gouvernement dans des affaires de ce genre. C'est le peuple qui doit imposer sa volonté dans des questions semblables, et qui doit jouir des avantages de la politique qu'il s'est tracée. Je crois que

mon honorable ami le député d'York-est et ceux qui partagent son opinion constateront que si cette réforme était opérée, il leur serait bien difficile de pouvoir renvoyer d'office le cabinet actuel.

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Davis) me permettra-t-il de lui dire qu'il y a un amendement soumis à la Chambre par l'honorable chef de l'opposition, relativement au tarif ? Nos règlements exigent que, lorsqu'il s'agit d'une question semblable, la discussion soit limitée à ce sujet même. Je constate que l'honorable député s'éloigne de la question, en parlant de l'acquisititon, par le gouvernement, des chemins de fer du pays. Pourquoi ne pas s'en tenir à la question de tarif dont traite l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition ?

M. DAVIS : Je n'ai pas lu l'amendement pour la bonne raison que je considérais qu'il était impossible de le mettre en pratique.

M. l'ORATEUR : Cet amendement se lit comme suit :

Cette Chambre, considérant que l'opération du tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection suffisante à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries, et qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;

Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session.

Je demanderai à l'honorable député de limiter ses remarques, autant que possible, à la question du tarif.

M. DAVIS : Je suis heureux de constater que l'amendement soumis par le chef de l'opposition est rédigé dans ces termes. Je n'avais pas tenu compte des expressions dont mon honorable ami s'était servi, parce que je croyais qu'il était en faveur d'un tarif de protection adéquate. Sous ce rapport, on me permettra de dire que la question des chemins de fer peut être mise de l'avant, parce qu'elle découle naturellement de ce sujet. Nos cultivateurs, comme nos industriels, ont besoin de chemins de fer pour les fins de leur commerce. Quant à moi, je ne puis comprendre qu'on laisse de côté cette question, lorsqu'on discute la situation financière du pays. L'honorable député de Bothwell a parlé cet après-midi de l'Intercolonial et d'autres questions ; il a traité toutes sortes de sujets, et s'il eût été capable de trouver autre chose, il en aurait parlé tout aussi bien. Je crois que la question que je discute est tout aussi importante que celle soulevée par l'honorable représentant de Bothwell, parce qu'elle se rapporte directement à l'intérêt du pays, à la question du tarif, car, ainsi que je l'ai démontré, si nous construisons des chemins de fer pour mettre en communication l'est et l'ouest du Canada, les échanges deviendront plus faciles, et nous ne serons pas obligés d'aller chercher à l'étranger ce dont nous avons besoin.

M. l'ORATEUR : Je croyais que l'honorable député discutait la question de l'acquisition des chemins de fer de l'Etat, qui ne se rapporterait peut-être pas à la question actuellement en discussion.

M. DAVIS : Eh bien ! M. l'Orateur, si je fais erreur, cela est dû à l'honorable député de Bothwell qui a parlé à tort et à travers tout l'après-midi. Il a traité la question du tarif qu'imposent je ne sais combien de compagnies de chemins de fer, et il s'est lancé dans une longue dissertation sur ce sujet. Je disais donc que nous avions besoin de chemins de fer entre l'est et l'ouest. Je ne prétendais pas discuter la question de la possession par l'Etat de toutes les voies du pays. Je laisse cela à mon honorable ami d'York-est qui semble s'attribuer tout le mérite de cette idée. Mais je traite la question fiscale, en disant que, si nous voulons faire prospérer le pays et conserver le commerce de l'ouest pour le plus grand bien de nos industries nationales, que le tarif soit élevé ou abaissé, nous devons construire des voies ferrées qui relient, non seulement au point de vue commercial, mais au point de vue intellectuel, la population de l'ouest à celle de l'est.

Il nous faut donc des chemins de fer, et j'ai déjà eu l'occasion de dire que les habitants de l'ouest se préoccupent fort peu de la façon dont on construira ces voies de communication. Il y a parmi nous, des gens qui voudraient voir le gouvernement acquérir la propriété de tous les chemins de fer du pays. Une question s'impose, cependant, et c'est celle-ci : Comment l'Etat peut-il construire ces voies ferrées ? Pour ma part, je crois qu'on ne devrait plus accorder de subventions aux compagnies de chemins de fer. Il y a moyen de favoriser autrement ces entreprises, et c'est ce que le peuple comprend fort bien. Le gouvernement ne peut acquérir la propriété de toutes ces voies ferrées, vu l'état de choses qui existe maintenant, vu surtout notre système administratif. Il faudrait acheter tous les chemins de fer du pays, parce que le gouvernement ne pourrait faire concurrence à une compagnie particulière, sans éprouver de pertes sensibles. Je dis donc qu'il ne serait pas sage pour le gouvernement de construire lui-même les voies ferrées dont nous avons besoin. Il peut favoriser ces entreprises en garantissant les actions des différentes compagnies intéressées.

La Chambre me permettra de dire un mot du sentiment qui anime la population d'Ontario, à l'heure actuelle. Je constate que plusieurs députations de cultivateurs se sont rendues auprès du gouvernement, pour protester contre cette politique qui consiste à accorder des subventions aux compagnies de chemins de fer. Le "Farmers' Sun" et peut-être, le "World", de Toronto, combat-

tent ce système, et ce sentiment semble prévaloir dans l'Ontario.

Mais la population de cette province oublie, à mon avis, qu'on trouve des chemins de fer partout dans l'Ontario, et que chaque cultivateur, chaque citoyen ne demeure pas à plus de cinq milles d'une station ; elle oublie, semble-t-il, que ces voies ferrées ont été construites à même les deniers publics, ou grâce aux garanties que le gouvernement fédéral a accordées aux différentes compagnies, pour permettre à celles-ci de se procurer l'argent dont elles avaient besoin. L'autre jour, j'ai demandé combien le pays avait dépensé dans ces entreprises ; j'ai constaté que l'Intercolonial nous coûtait $69,418,275.54 ; que le chemin de l'Ile du Prince-Edouard représentait pour nous une dépense de $5,000,000. De plus, nous avons accordé à différentes compagnies de chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick des subventions au montant de $1,872,000 pour la première de ces provinces et de $1,292,000 pour le Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas que je veuille critiquer cette politique, car je crois que ces provinces avaient droit à ces faveurs. Québec a reçu pour sa part, au delà de $10,000,000 de subventions destinées aux mêmes fins, et Ontario a pu emprunter, grâce à la garantie du gouvernement fédéral, $18,750,000 que cette province a consacrés à la construction de ses voies ferrées. Aujourd'hui, cette population qui jouit de tous ces avantages, vient nous dire : Il est temps que le gouvernement cesse d'accorder des subventions aux compagnies qui veulent construire des chemins de fer. Elle me représente cet individu qui, ayant accepté un repas qui ne lui coûte rien et ayant mangé à gogo, repousserait les plats en disant : Inutile maintenant de donner gratuitement des dîners. C'est le peuple de ce pays qui a garanti l'argent qu'on a dépensé dans la construction de ces voies ferrées.

Que la Chambre me permette de continuer cette démonstration. Je constate qu'on a dépensé $3,000,000 pour les chemins de fer du Manitoba, surtout pour la ligne du Pacifique ; $7,000,000 au Nord-Ouest, toujours pour la même compagnie. On nous répète continuellement que le Pacifique a été construit surtout pour la population de l'ouest. Je proteste contre cette assertion. D'où provenaient les $25,000,000 qu'on a accordés à cette compagnie pour cette partie de sa ligne qui traverse l'ouest ? Ce montant ne provenait pas du revenu consolidé, mais la compagnie se l'est procuré grâce à la garantie du gouvernement fédéral. Notre population a payé l'intérêt de cette somme, et, s'il faut en juger par le progrès qui s'opère dans cette partie du pays, elle devra probablement acquitter la plus grande partie de cette dette. Et l'on viendra nous dire, après cela, qu'on construit des chemins de fer pour l'avantage de la population de l'ouest ? Cela est faux, car nous avons payé pour toutes les voies ferrées que nous possédons dans cette partie du Canada ; c'est une portion de notre domaine national qu'on a sacrifiée à ces différentes entreprises. Ces compagnies nous ont arraché au delà de 80,000,000 d'acres de terre les plus fertiles qu'il y ait au monde. Dans le district que j'ai l'honneur de représenter, les compagnies de chemin de fer ont reçu en subventions 10,000,000 d'acres de terre. Et savez-vous combien de milles de chemin de fer nous avons dans la Saskatchewan ? Environ cent, et nous avons donné pour cela des terres représentant une valeur de $50,000,000.

Nous ne trouvons pas trop à redire à cet état de choses, parce que, après tout, dans trente ans, on ne s'inquiètera pas de savoir si ces terrains ont été donnés aux compagnies de chemin de fer ou aux colons. En effet, ces terres n'ont de valeur que si quelqu'un les achète et les exploite. Le fait n'en reste pas moins acquis que le peuple de l'Ouest a contribué à la construction des voies ferrées de l'est depuis dix-huit années, et nous croyons que la population de cette dernière partie du Canada devrait nous aider à coloniser et à développer l'ouest canadien.

Je disais qu'on pouvait favoriser la construction des chemins de fer autrement qu'en accordant des subventions en argent, et que, à mon avis, ce dernier système était suranné. On ne devrait construire une voie ferrée que dans les endroits où la population est assez dense pour donner du trafic à cette ligne. Quand la région n'est pas assez fertile pour procurer la subsistance à un certain nombre de personnes, il n'est pas nécessaire d'y bâtir des chemins de fer. D'un autre côté, si l'on construit une voie ferrée dans une partie du pays dont on a constaté la richesse et que les colons se disputent, le gouvernement ne risque rien à garantir les actions d'une compagnie qui voudra construire, dans certaines conditions, un chemin de fer jusqu'à Edmonton, suivant une entente quelconque, et en s'assurant de la première hypothèque sur cette ligne, afin de démontrer que nous sommes intéressés dans cette entreprise, quant au montant qu'elle pourra coûter. En outre, afin de calmer les susceptibilités de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et des adeptes de l'école qu'il représente, nous pourrions stipuler dans ce contrat que le gouvernement aura le droit d'acheter ce chemin de fer. En agissant ainsi, on permettrait à la compagnie qui construirait cette voie ferrée, de placer ses actions sur le marché et d'emprunter de l'argent à 3 pour cent, au plus, grâce à la garantie du gouvernement. De cette façon, si l'on destine $13,000 ou $14,000 par mille, à 3 pour 100, à la construction d'un mille de chemin de fer, il est évident que les obligations et que les intérêts sur cette somme seront moins élevés, par année, que si l'on payait 6 pour cent d'intérêt, sans garantie du gouvernement. Il faudrait payer, dans ce cas, le double de ce montant d'in-

térêt. En garantissant les actions d'une compagnie qui construirait un chemin de fer dans ces circonstances le gouvernement pourrait se réserver le droit de réglementer les taux de transport sur cette voie ferrée. Le pays prospérant, se développant, et la population augmentant, ce chemin de fer aurait plus de valeur. Si le gouvernement ne voulait pas l'acheter, le compagnie propriétaire pourrait vendre ses actions sans garantie du gouvernement. Lorsque les terres seraient toutes en culture, le gouvernement pourrait révoquer l'hypothèque consentie, et la construction de ce chemin de fer ne coûterait pas un sou au peuple de ce pays. Il y a huit ou dix ans, le gouvernement a garanti les actions de certaines compagnies de chemin de fer au Manitoba, et jamais il n'a été forcé de débourser un centin, parce que les bénéfices réalisés par l'exploitation de ces voies ferrées, suffisaient à payer le coût de construction et d'entretien de ces chemins de fer.

Si le gouvernement—et je crois qu'il devrait prendre immédiatement cette résolution, car la nécessité s'en fait sentir évidemment—veut garantir les actions d'une compagnie qui s'engagera à construire un chemin de fer, les ministres s'assurant d'une première hypothèque sur la voie à construire et insérant, dans le contrat, une stipulation qui rencontrerait les vues de l'honorable député d'York-est, si le besoin s'en fait sentir, nous pourrons faire bâtir, cette année même, le chemin de fer dont on a parlé, et conserver non seulement les colons qui se sont établis dans cette partie du pays, mais attirer encore des centaines et des milliers d'immigrants dans ce district. L'occasion est favorable. Les immigrants prennent le chemin de l'ouest, car les terres y sont fertiles et le climat très favorable; mais nous devons avoir les yeux ouverts, agir promptement et prouver que nous savons ce qu'il faut faire, parce que, si nous agissons autrement, les immigrants ne s'attarderont pas dans ce pays pour y demeurer dans l'inaction.

J'ai peut-être occupé trop longtemps l'attention de la Chambre. De plus, il m'est peut-être arrivé de ne pas avoir observé très scrupuleusement les règlements qui nous sont imposés, en signalant surtout à l'attention du gouvernement cette question de la construction des chemins de fer par l'Etat ; mais, en agissant ainsi, j'ai cru remplir mon devoir, non seulement envers la population de l'ouest, mais envers le peuple du Canada. Je connais dans quel état sont nos gens de l'ouest. Il y a des colons qui demeurent à des quarante, à des cinquante milles d'une station de chemin de fer, et l'on avouera qu'ils ne peuvent vendre avec avantage les produits de leurs fermes. Si un colon est obligé d'expédier son blé à une distance de 1,000 milles par chemin de fer et de 50 milles en voiture, il devra dépenser plus pour transporter ce grain en voiture à 5 milles, qu'en chemin de fer à 1,000 milles. Nous devons obtenir des taux de transport moins élevés. Nos colons qui, depuis des années, demandent à grands cris, des chemins de fer, se fatigueront à la longue et quitteront le pays. A ma connaissance intime, il y a, dans le district que j'ai l'honneur de représenter, des gens qui nous sont arrivés il y a vingt ans, mais dont les terres se trouvent à 50 ou 60 milles de la première station de chemin de fer ; ces gens se décideront probablement à quitter le pays, si on ne leur accorde pas plus d'avantages sous le rapport des communications par voie ferrée. Si les immigrants constatent que les anciens habitants abandonnent leurs terres, cela nuira à la colonisation de cette partie du pays. J'espère que le gouvernement étudiera sérieusement cette question. Nous avons un excédent de revenus et cette prospérité ne peut que continuer sous un gouvernement qui administre les affaires suivant les véritables principes de l'économie politique. Je ne prétends pas que cette prospérité est due exclusivement aux ministres, que ce sont ces derniers qui font, à leur gré, la pluie ou le beau temps; ils ont, toutefois, le mérite d'avoir développé les ressources de notre pays, en adoptant une politique basée sur des principes d'affaires.

Les membres de l'opposition prétendent que cette prospérité dont nous jouissons se fait sentir également dans tous les pays du monde, et que nous n'avons que la part qui nous revient. J'oserai dire, M. l'Orateur, qu'il est probable que, si le gouvernement ne s'était pas montré à la hauteur des circonstances, en suivant l'exemple d'autres pays qui voyaient se multiplier le volume de leurs affaires, le Canada ne serait pas aussi prospère qu'il l'est maintenant. Une personne qui fait commerce dans une ville et qui ne se fait pas connaître, qui n'applique pas les principes d'affaires qu'il faut maintenant mettre en pratique, ferait aussi bien de s'asseoir derrière son comptoir, pour constater que ses concurrents de la même ville font un commerce florissant. J'affirme que le gouvernement actuel suit une politique d'affaires, qu'il administre le pays d'après les véritables principes d'économie politique ; je suis convaincu que lorsqu'il se présentera de nouveau devant le pays, les électeurs réfléchiront avant de voter en faveur des hommes qui étaient au pouvoir il y a sept ou huit ans, et dont l'administration a été marquée par la stagnation du commerce, par l'exode de notre population et par la diminution de notre immigration.

M. C. S. SPROULE (Grey-est) : Je prends part à ce débat, M. l'Orateur, et je veux discuter les points qu'a soulevés l'honorable député qui vient de me précéder. J'ai pris note de certaines assertions faites par mon honorable ami qui, je l'espère, ne suivra pas l'exemple des autres membres de la droite

qui se sauvent de la Chambre dès qu'ils ont fini leur discours. Mon honorable ami a dit d'abord que l'excédent des recettes sur les dépenses est une bonne chose. J'aurai l'occasion de parler de cela. Il a ajouté que le gouvernement ne percevait aucun impôt. J'en parlerai aussi. Sous ce rapport, je puis lui conseiller de consulter deux hommes dont l'opinion fait autorité du côté de la droite, le ministre du Commerce et le ministre des Finances. Le directeur général des Postes, d'après l'honorable député, a trouvé un déficit de $700,000 dans ce ministère, lorsqu'il en a pris la direction. Il a fait disparaître ce déficit en économisant sur le coût du transport des malles. J'aurai l'occasion de discuter ce sujet. Il y a encore la question de la construction de chemins de fer dans l'ouest, si l'on veut protéger le marché de cette partie du pays et retenir les colons sur les terres. Je considère que l'immigration croissante permettra à cette population de vendre le surplus de production d'une ou de deux années, qu'elle ait ou non des chemins de fer. A mon avis, nous ne courons aucun danger immédiat sous ce rapport. On dit communément dans cette partie du pays qu'habite l'honorable député, qu'il souffle des "sorcières" (le chinook) du flanc des montagnes. Ce sont des vents secs, qui élèvent la température. C'est sans doute cela qui a donné lieu à ce dicton que, lorsqu'un projet ne repose sur rien, il est conçu dans un cerveau brûlé. Je dois avouer que les arguments dont s'est servi l'honorable député ont confirmé mon opinion sous ce rapport ; je ne lui en tiens pas rigueur, cependant, parce qu'il vient d'un pays où les cerveaux sont plus ou moins en ébullition.

Le ministre des Finances a fait l'autre jour l'exposé de l'état où se trouve le pays au point de vue de nos finances, de notre commerce et de notre industrie. Nos revenus, nous a-t-il déclaré, sont considérables. Ils surpassent les dépenses qu'il nous fait faire. Cet excédent de recettes augmente chaque année, à tel point qu'à la fin de l'exercice actuel, il sera d'environ $13,000,000. Les dépenses, a-t-il avoué, ont été considérables, mais nous avions l'argent pour les faire, et personne ne saurait blâmer le gouvernement s'il a appliqué sagement les deniers publics. Le ministre ajoute que nos ouvriers ont de l'ouvrage en abondance, qu'ils gagnent des salaires élevés, que le pays est prospère, comme l'indiquent les rapports des banques et du commerce. D'après les calculs qu'il nous a présentés relativement aux finances du pays, on peut constater que celui-ci est prospère quant à son revenu, et que le gouvernement ne s'est pas gêné de se livrer à des dépenses de toutes sortes. Les recettes augmentent considérablement à chaque exercice, s'il faut en croire mon honorable ami. Le tableau suivant indique quel a été l'excédent de nos revenus pour les années mentionnées :

M. SPROULE.

Année.	Revenu.
1897	$37,000,000
1898	40,000,000
1899	46,000,000
1900	51,000,000
1901	52,000,000
1902	58,000,000

En vérité, ces recettes sont énormes, si on les compare à celles des années précédentes. Mais les dépenses ont augmenté considérablement aussi. En voici le détail :

Année.	Revenu.	Dépenses.
1897	$37,000,000	$42,000,000
1898	40,000,000	45,000,000
1899	46,000,000	51,000,000
1900	51,000,000	52,000,000
1901	52,000,000	57,000,000
1902	58,000,000	63,900,000

La population du pays ne peut se plaindre de la parcimonie du gouvernement, pas plus que de son manque d'empressement à percevoir ces droits élevés. L'honorable préopinant (M. Davis) nous a dit que le gouvernement ne perçoit pas d'impôts, mais il est évident que le ministre des Finances doit retirer un très fort montant d'une façon ou d'une autre, sous forme de droits de douane ou d'accise. Il nous a dit que depuis 1897-98, il avait retiré assez d'argent pour faire face aux besoins du pays (sans tenir compte des dépenses à même le capital), et qu'il pouvait compter sur un excédent total d'environ $40,900,000. Comment concevoir alors que si le gouvernement a réalisé cet excédent de $41,000,000, depuis six ans, il n'ait diminué la dette du pays que de $6,000,000 ? Si un cultivateur dont la propriété est hypothéquée, a joui de sept années d'abondance et s'il a un excédent de recettes de $2,000, comment qualifierez-vous sa conduite, s'il n'acquitte pas cette hypothèque ? S'il dépense son argent d'une façon extravagante et s'il n'acquitte pas sa dette, où trouvera-t-on un homme sensé pour dire que ce cultivateur est habile financier et qu'il travaille dans son intérêt et dans celui de sa famille ? L'honorable député (M. Davis) nous a dit qu'il fallait se réjouir des excédents. Je lui ai demandé pourquoi on retirerait cet argent de la bourse du peuple.

M. l'ORATEUR : J'appelle l'attention de l'honorable député (M. Sproule) sur le règlement qui arrête que, du moment qu'on avec proposé un amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, la discussion se limite à ce qui fait le sujet de cet amendement. Mon honorable ami discute maintenant les dépenses du pays. Croit-il que cette question se rapporte à l'amendement proposé par le chef de l'opposition ?

M. SPROULE : Avec tout le respect dû à votre avis, M. l'Orateur, je prétends que je ne m'éloigne pas du sujet du débat. Je veux démontrer que, grâce à son tarif, le gouvernement reçoit plus d'argent qu'il ne lui en faut pour faire face aux besoins du pays. J'a-

joute que nous avons besoin surtout d'une protection et d'un revenu raisonnables. J'accepte votre décision, M. l'Orateur, mais vous me permettrez de citer un précédent : J'ai ici des extraits du discours du ministre du Commerce, qui a parlé après que l'honorable chef de l'opposition eût proposé cet amendement ; il a traité cette question comme je le fais maintenant. Si on lui a permis de discuter ce sujet de cette façon, on devrait m'accorder le même avantage. J'ajouterai que, depuis deux ans, cet amendement a toujours été proposé dès le commencement du débat sur l'exposé budgétaire. En appliquant trop rigoureusement la règle, en ne nous permettant pas de discuter tous les détails du discours du ministre des Finances, vous nous placeriez dans une position très désavantageuse.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, tout en reconnaissant que votre décision est juste, en principe, parce que l'amendement ayant été proposé dès le commencement de cette discussion, celle-ci doit se limiter strictement à ce qui fait le fond de la proposition du leader de la gauche, cependant, au nom du gouvernement et avec le consentement de la Chambre, je demanderai que le débat s'étende à tout ce qui peut se rapporter à l'exposé budgétaire que j'ai fait. Voilà ce que nous voulons, M. l'Orateur, et je vous prierais de ne pas appliquer trop rigoureusement les règlements de la Chambre.

M. l'ORATEUR : La règle est précise, mais je veux me rendre au désir que la Chambre exprimera. C'est pourquoi j'ai invoqué le règlement en question. Il vaut mieux qu'on en arrive à une entente sur ce sujet. Personnellement, je n'ai pas d'opinion arrêtée sur ce point ; si la Chambre veut permettre cette discussion, je ne m'y opposerai pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : On s'est déjà départi de cette règle, et il est juste que tout le monde soit traité de la même façon.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois, M. l'Orateur, que si l'on nous permettait de discuter la question financière, cela aurait l'effet de sauver du temps; autrement, il faudrait faire un nouveau débat sur la question financière, et aussi sur la question commerciale.

M. l'ORATEUR : J'ai d'abord devant moi une motion demandant que je quitte le fauteuil, aussi un amendement à cette motion, et la règle est que le débat doit se borner à cet amendement. Il n'est pas dans l'ordre de parler des dépenses du pays ou de la politique des chemins de fer ainsi que l'a fait le dernier orateur, M. Davis. J'appelle l'attention de la Chambre sur cette règle, et elle devrait en venir à une entente à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES: La règle est très à propos, mais si elle était appliquée ici, elle nous conduirait à un débat double sur la même question, et je crois que nous pourrions nous entendre afin d'éviter cela.

M. SPROULE : Je suis bien convaincu, M. l'Orateur, que votre seul désir est de faire respecter les règles de la Chambre, mais lorsque vous avez dit, il y a quelques instants, que l'honorable député M. Davis s'écartait de la règle, j'ai fait remarquer que l'observance stricte de cette règle causerait beaucoup d'inconvénients. Je crois que nous sauverions du temps à laisser faire un débat général dès maintenant. Permettez-moi, M. l'Orateur, d'appeler l'attention de la Chambre, et particulièrement du dernier orateur (M. Davis), sur les paroles que prononçait le ministre du Commerce au sujet des excédents, il y a quelques années. Voici ce qu'il disait :

> Si les gouvernements pouvaient créer des excédents comme par magie on pourrait peut-être y trouver quelque cause de réjouissance, mais ils ne sont pas créés de cette façon. Au contraire, lorsque l'on considère que chaque dollar d'excédent est tiré des goussets du peuple sans la moindre excuse, et lorsque cet argent n'est même pas indispensable pour les dépenses extravagantes du gouvernement, il n'y a pas grande raison de se réjouir.

Je signale ces paroles de l'honorable député (sir Richard Cartwright) à l'attention des honorables députés de la Chambre; elles sont très appropriées à l'état de choses actuel. Malgré des dépenses extravagantes, le ministre des Finances nous dit qu'à la fin de la présente année, il aura accumulé depuis que les libéraux sont au pouvoir environ $41,000,000 d'excédents. Or, si nous appliquons à cet état de choses le raisonnement que le ministre du Commerce faisait il y a quelques années, nous avons la plus forte preuve que ce système écrase le pays, arrache inutilement l'argent du peuple, et est l'indice d'une très mauvaise administration. Il continuait ainsi :

> Un des principes cardinaux du ministre des Finances que ses meilleurs amis ne peuvent pas approuver sans réserve, c'est que l'on devrait faire payer au peuple tous les ans des millions de dollars que ne sont pas nécessaires à l'administration de la chose publique.

Ces paroles étaient prononcées à une époque où les excédents réunis de dix-huit années s'élevaient à $9,800,000. Quelle force plus grande aurait ce langage aujourd'hui que le gouvernement a fait payer au peuple en sept ans $41,000,000 de plus qu'il n'était nécessaire. Est-il besoin de commentaires? Je crois qu'ils sont inutiles. L'honorable ministre du Commerce est remarqué pour sa dialectique serrée, ses adjectifs hardis et sa logique, et si son raisonnement s'est jamais appliqué avec une force toute spéciale à un parti au pouvoir, c'est bien dans le cas présent. Pourquoi a-t-on fait payer cet argent au peuple? Non pas parce que les besoins du pays le demandaient, car les honorables députés admettent qu'ils

n'ont pas besoin de dépenser autant. Alors, pourquoi ne font-ils pas comme le parti conservateur a fait lorsqu'il était au pouvoir? Lorsque nous avons constaté que les revenus excédaient les dépenses, nous avons diminué la taxe d'autant. En 1894, lorsque nous avons vu que le revenu allait être beaucoup augmenté, nous avons diminué les taxes de $3,500,000 afin de ne pas faire payer au peuple plus qu'il n'était absolument nécessaire pour les besoins d'un pays économiquement gouverné.

On nous dit que nous avons la prospérité aujourd'hui. Nous ne voulons pas nier cela. Personne plus que nous dans le pays ne sauraient le reconnaître et en éprouver de la satisfaction. Mais qu'y a-t-il d'étonnant à ce que nous ayons de bonnes années? Avant 1896, nous avons eu une période de mauvaises années, les plus mauvaises que le pays aient éprouvées depuis longtemps. Puis, nous avons eu par tout le monde une vague de prospérité, et le Canada en a profité comme les autres pays. Mais examinons un instant les dépenses du gouvernement, pendant les sept dernières années. Combien a-t-il dépensé pendant cette période? Il a dépensé $314,500,000, tandis que dans les années précédentes, le parti que les honorables députés de la droite d'aujourd'hui déclaraient coupable de gaspillage inconsidéré, n'a dépensé que $251,000,000. Est-il étonnant qu'une aussi forte dépense ait aidé à amener la prospérité dans le Canada? Le gouvernement dépensait $10,000,000 de plus que ses prédécesseurs par année. Dans ces sept années, le gouvernement actuel a dépensé $63,000,000 de plus que ses prédécesseurs ont dépensé dans le même espace de temps. Cette dépense a contribué à produire la prospérité, il n'y a aucun doute de cela. Ajoutez $10,000,000 à notre dépense cette année, et voyez ce que cela signifie pour le peuple du Canada. Or, en présence de ce revenu considérable, de cette énorme perception de taxes, et de ces dépenses extraordinaires, je demande quelle grande entreprise nationale le gouvernement actuel a accomplie? Quelle grande route nationale a-t-il construite? Quel grand bien a-t-il obtenu pour le peuple du Canada? Je réponds aucun. Il n'existe pas aujourd'hui un seul monument de leur administration du pays pendant les sept dernières années. Le ministre des Finances nous dit que chaque ministère a été sagement et économiquement administré, qu'il l'a été au point de vue des affaires et sagement au point de vue financier. Il nous a cité le ministère des Postes comme exemple; il a prétendu que le directeur général des Postes avait trouvé un déficit de $700,000 lorsqu'il a pris charge de l'administration des Postes, dont il a réduit les dépenses d'année en année jusqu'à la fin de l'année dernière, le déficit était seulement de $105,221. Mais l'honorable directeur général des Postes a déclaré, il y a quelques mois, à Toronto, qu'il n'y avait pas de déficit du tout. Quelle déclaration était la vraie?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas interrompre l'honorable député, mais il sait que l'honorable directeur général des Postes n'a pas dit cela. Il a dit que si nous ne comptions pas les districts du Yukon et d'Atlin, il n'y a pas de déficit.

M. SPROULE : J'arrivais justement à cette explication. Si nous ne comptons pas le district du Yukon, il est vrai qu'il n'y a pas de déficit ; mais, l'injustice de cette omission sera apparente à tout le monde, parce que ce district fait partie du système postal du gouvernement. Si vous prenez les chiffres de tout le système postal sous l'ancien gouvernement, vous devez faire la même chose aujourd'hui ; autrement la comparaison n'est pas du tout une comparaison. Vous ne pouvez pas comparer des choses qui ne sont pas comparables. Vous ne devez comparer que ce qui est comparable. L'honorable ministre des Finances nous a dit qu'il y avait un déficit de $105,000 y compris le Yukon. L'honorable député qui vient de reprendre son siège, a dit que l'honorable directeur général des Postes avait fait disparaître ce déficit en économisant sur les contrats de transport des malles. Qu'est-ce que le ministre des Finances a à répondre à cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a effectué de grandes économies.

M. SPROULE : J'ai demandé à l'honorable ministre des Finances :

La réduction de ce déficit s'est-elle faite à même le revenu des postes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que oui. Je ne saisis pas très bien ce que veut dire mon honorable ami.

M. SPROULE : Tout simplement ceci. On a fait disparaître l'ancien déficit de $700,000 en inscrivant au budget un item à cette fin, mais qui ne représentait pas le revenu des postes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saisis pas parfaitement la différence. Il est certain qu'à la fin de l'exercice de 1896, il y avait un déficit d'environ $700,000, mais il importe peu de savoir comment il a été comblé ; et si, dans les circonstances que j'ai décrites, mon honorable ami a pu réduire cette somme à $105,000, l'honorable député de Grey-est lui-même devrait en être satisfait.

Or, est-ce là la manière dont le déficit a été comblé ? Je dis qu'il ne l'a pas été.

M. COWAN : Eh bien ! vous vous trompez.

M. SPROULE : Voici encore l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) sur pied. Il est généralement très bruyant lorsque quelqu'un parle.

M. COWAN : J'ai été très patient ce soir.

M. SPROULE : Mais, je prétends que le déficit n'a pas été comblé. Pourquoi ? Pour la raison suivante :

A la fin de l'exercice de 1895-1896, les crédits votés par le parlement pour cette année-là étaient épuisés, et le département devait encore des sommes considérables. Afin d'établir la véritable situation financière du département, on confia à deux comptables, MM. Cross et Munro le soin de faire certaines recherches dont le rapport annuel de 1897 fait connaître les résultats.

Quel devait être le sujet de cette enquête? Un des objets devait être de constater le montant exact des dettes et redevances non payées du ministère à la date du premier juillet 1896, en sus du crédit voté par le parlement pour l'exercice financier 1895-96, et aussi classifier lesdites dettes. Les comptables devaient aussi s'occuper de beaucoup d'autres choses. Puis ils firent ce rapport. Ils déclarèrent qu'à la fin de l'exercice financier de 1895-96, les dettes du ministère des Postes, en sus de toutes les sommes que le parlement lui avait votées, s'élevaient au chiffre de $685,449, et pendant cet exercice, les dettes ayant augmenté de $68,734, cela faisait un déficit de $781,652. C'est là le déficit réel que les auditeurs ont constaté.

J'ai demandé si ce déficit avait été comblé par les économies, et j'ai compris par la réponse et le raisonnement de l'honorable ministre des Finances qu'il l'avait été. Mais, que nous montrent les crédits de 1897 ? Le ministère des Postes a demandé un crédit de $687,647, juste le déficit que les auditeurs ont constaté et pour lequel il n'y avait pas de crédit. L'honorable ministre du Commerce, à qui était confié dans cette circonstance le soin de faire voter les crédits du directeur général des Postes, expliquait ainsi ce crédit :

Le Directeur général des Postes n'est pas ici dans le moment. Mais je puis dire en peu de mots ce que c'est. Ce sont des déficits de l'administration des postes, qui se sont accumulés depuis vingt ans. Dans ce département on a toujours fait plus de dépenses que de recettes et toujours payé à même les crédits de l'année les dettes de l'année précédente, auxquelles on ajoutait de temps à autre. Ces dettes ayant fini par s'élever à cette forte somme, le directeur général des Postes a jugé qu'il fallait mettre fin à ce système.

Et il demanda un crédit de $685,447 pour cette fin. Et nous avons voté ce crédit. Est-ce au moyen d'économies que le ministère a payé cette somme ? Pas du tout. Cela devrait suffire pour forcer le directeur général des Postes à cesser d'affirmer que c'est en économisant qu'il a comblé ce déficit. Qu'est-ce qu'a fait l'honorable directeur général des Postes à part cela ? Il a vendu cette année-là pour $444,000 de timbres du jubilé qui n'étaient pas rachetables par le bureau de poste ; ces timbres n'avaient de valeur que lorsqu'ils étaient appliqués sur les lettres. Une grande partie de ces timbres n'a jamais été dépensée. J'en ai envoyé deux séries au Kansas, et on m'en a demandé encore, mais je n'ai pu les obtenir. Je prétends que c'était une honte pour le gouvernement de prendre ainsi l'argent du peuple et ne rien lui donner en retour. On peut échanger des timbres ordinaires contre de l'argent, mais pas ceux-ci. Or, comment le directeur général des Postes peut-il mériter tant d'éloges lorsque la Chambre lui vote $685,447 pour combler une partie de ce déficit, et lorsqu'il réalise $444,000 de la vente des timbres du jubilé ? Je ne crois pas qu'il en mérite, et je ne crois pas que personne de ce côté-ci de la Chambre soit disposé à reconnaître qu'il a administré le service des postes avec économie. Je n'ai pas un mot de reproche à lui faire pour ce qu'il a accompli. J'approuve plusieurs des choses qu'il a faites. J'approuve la réduction du service postal, mais pendant qu'il diminuait le port sur les lettres, il l'augmentait sur les journaux. Il réduisait d'un côté et il augmentait de l'autre, et je prétends qu'il ne peut pas se vanter de bien administrer le service, ni d'avoir comblé le déficit ou d'avoir mis le service en état de payer ses dépenses, parce que dans le fait, comme je l'ai démontré, il n'a accompli aucune de ces choses. Que dit M. Foster en réponse à l'explication que j'ai citée de l'honorable ministre du Commerce. Il a dit :

Nous accepterons cette explication. Nous savions que les honorables ministres devaient nous demander des crédits énormes, et nous supposons que nous serons obligés de les laisser passer.

Et ils passèrent. Voilà comment le déficit du bureau des poste fut comblé.

On nous dit que l'économie se pratique dans tous les ministères. On nous dit que le chemin de fer Intercolonial a été administré économiquement—mais cette question a déjà été traitée et d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre se proposent de la traiter plus tard.

Mais je pose cette question : Le ministère des Travaux publics a-t-il été sagement et économiquement administré ? Je pourrais donner une douzaine de preuves du contraire. Prenons, par exemple, le crédit qui a été voté l'année dernière pour une jetée à Grande-Vallée, crédit que l'on trouvera à la page 1056. On a commencé là des travaux qui vont coûter au pays $63,000. Ces travaux se font dans un endroit où il n'y avait pas une douzaine d'habitants ; où aucun bateau n'avait jamais touché ; où il ne se faisait pas de trafic et qui n'était rien autre chose qu'un endroit désert. Et dans quel but fait-on ces travaux ? Simplement pour l'avantage d'un député de cette Chambre qui avait placé ses fonds dans une concession forestière quelque temps auparavant. L'endroit, ainsi qu'un honorable député l'a décrit l'autre soir, était une véritable terre inconnue lorsque l'on y a construit cet ouvrage : pas de bateaux, pas de population, ni village, ni bureau de poste. Cette jetée, lorsqu'elle sera finie, coûtera au ministère des Travaux publics $63,357. Si le temps me le permettait je pourrais donner une douzaine d'exemples, qui tous prouveraient

comme celui-ci le manque de sagesse et d'économie qui caractérise l'administration de ce ministère important. On nous dit que l'on ne fait pas de dépenses exagérées, que chaque département était sagement administré. Mais prenons par exemple le ministère de l'Agriculture ; il y a là un exemple aussi frappant que l'autre que j'ai donné. Le gouvernement actuel a fait comme ses prédécesseurs l'avaient fait avant lui plusieurs fois, le recensement du pays. Le gouvernement actuel a pris le recensement en 1901. Il avait été pris par les gouvernements précédents en 1871, 1881, et 1891. Le premier recensement de 1871 a coûté $511,-330. En 1881, le recensement a coûté $456,-904 ; moins qu'en 1871. En 1891, les dépenses de ce même service furent de $570,-000. Une seule fois, sous le régime des conservateurs, la dépense du recensement a dépassé un demi-million. Mais combien le présent gouvernement a-t-il dépensé pour faire le dernier recensement ? Jusqu'à présent, il a dépensé $1,300,000. Telle est la conduite de ce gouvernement que l'on nous présente comme un gouvernement économe et capable. Mais l'on donne pour raison que ce recensement-ci a coûté beaucoup plus d'ouvrage, or il y avait 9 tableaux dans le recensement de 1891, et onze dans le dernier recensement. Cependant, on en est déjà rendu au double de la dépense, moins $10,000, et l'on va dépenser cette somme et davantage cette année. Le pays considère-t-il cela une dépense sage ? Est-ce là un exemple de stricte économie ? Je ne crois pas que le peuple soit de cette avis.

Qu'est-ce que le gouvernement a accompli en fait de grande politique, depuis qu'il est arrivé au pouvoir ? Quelles choses importantes a-t-il faites pour l'avantage du peuple ? Lorsqu'ils étaient dans l'opposition les honorables ministres disaient qu'ils négocieraient un traité de commerce avec les Etats-Unis ? L'ont-ils fait ? Non. Ils ont essayé de négocier un traité avec la France afin d'établir de meilleures relations commerciales entre les deux pays, mais jusqu'à présent, ils n'ont pas réussi. Ils ont essayé d'améliorer nos relations commerciales avec l'Allemagne, et ils n'ont réussi qu'à provoquer une guerre de commerce entre ce pays et le Canada, de sorte que les marchés de l'Allemagne nous sont maintenant fermés. Ils ont essayé de négocier un traité avec les Etats-Unis, mais ils n'ont pas réussi. Ils ont essayé aussi à négocier un traité avec la petite île de Trinidad, mais ils n'ont pas réussi. Ils nous ont dit, à l'occasion de la dernière conférence intercoloniale, que nous aurions un traité avec les colonies australiennes ; ils nous ont dit aussi que le tarif de préférence accordé à l'Angleterre était une grande chose. Il y a quelques années que ce système est en opération et quel en a été l'effet ? Dans les journaux d'aujourd'hui, je trouve ce qui suit :

Londres, 23 avril.—M. Harold Cox, secrétaire du Club Cobden, a écrit ce qui suit à la Westminster "Gazette," au sujet de la politique douanière canadienne :—"Le tarif du Canada a été délibérément fait de façon à exclure les manufacturiers anglais et les marchandises anglaises. Ce tarif donne plus d'encouragements aux manufacturiers des Etats-Unis qu'à ceux de la Grande-Bretagne. Au point de vue commercial, l'Angleterre ne doit aucune gratitude au Canada. C'est le Canada qui en doit à l'Angleterre.

C'est le secrétaire du Club Cobden qui parle ainsi.

M. HEYD : L'honorable député (M. Sproule) croit-il cela ?

M. SPROULE : Je ne dis pas ici mon sentiment, mais j'apprends à l'honorable député ce que le grand club libre-échangiste d'Angleterre, le Club Cobden, pense. Ce que j'ai cité à été écrit par celui-là même qui a attaché la médaille sur la poitrine de l'honorable premier ministre, il y a quelques années, à l'occasion de la préférence accordée à l'Angleterre, que l'on croyait être un mouvement vers le libre-échange. Je crains que l'honorable premier ministre n'ait l'humiliation d'être obligé de renvoyer la médaille au Club Cobden pour que ce club la donne à quelque nouvel adepte du libre-échange.

M. GOURLEY : J'ai appris qu'il l'avait renvoyée lorsque la surtaxe a été imposée sur les marchandises allemandes.

M. SPROULE : Nul doute qu'il va trouver génant de la garder. Nous avons établi le commerce de préférence, et qu'en avons-nous retiré? Les membres du gouvernement qui sont allés assister à la conférence intercoloniale ont dit avant de partir qu'ils allaient établir de meilleures relations commerciales avec les colonies australiennes et la Nouvelle-Zélande. Bien plus, ils devaient essayer d'obtenir un avantage sur les autres pays en Angleterre. Mais ils n'ont rien gagné. An contraire, ils ont humilié le Canada en déclarant que le Canada ne voulait pas entendre parler de la question de la défense impériale, et le Canada s'est fait la risée du monde entier, parce que nonobstant nos richesses, notre position, notre loyauté et tout le reste, notre premier ministre qui était assis dans la voiture des musiciens à la grande procession du Jubilé de notre bien-aimée reine en 1897, a refusé lui-même de discuter dans le sens qu'on le demandait, la question de la défense impériale. Nos ministres ont dit que le Canada n'était pas prêt à payer sa part dans la défense de l'empire. Je dis que c'est une humiliation pour le Canada. Nous ne faisons pas tout notre devoir à cet égard, et nous sommes devenus la risée du monde.

Le gouvernement a-t-il matériellement diminué le coût des transports. Il nous parle toujours du problème du transport ; a-t-il fait quelque chose pour le résoudre ? Je n'en vois de preuves nulle part. La question du service rapide transatlantique était réglée en pratique lorsque le gouvernement

actuel est monté au pouvoir. L'arrangement était virtuellement conclu, mais le gouvernement l'annula, disant qu'il aurait un meilleur service pour moins d'argent, mais il n'a pas encore réussi à faire arrangement. Il y a quelques années, on nous parlait des navires "bottle-necked" qui devait accomplir des merveilles. Mais, ce n'était qu'une brise tiède de l'ouest. Ensuite, nous devions avoir un service à beaucoup meilleur marché que l'ancien ; mais le gouvernement, après avoir travaillé à ce projet pendant des années, a finalement avoué qu'il n'avait pas réussi et rien n'a été fait. Mais, le ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright) nous dit : "Oh ! nous avons fait beaucoup pour la population du pays ; nous avons changé le mode de taxation ; nous avons établi un tarif de revenu au lieu du tarif protecteur." Le ministre du Commerce au commencement de son discours a plaisanté notre leader sur son habitude de recourir aux extraits d'album pour raconter l'histoire du passé. S'il y a un membre de cette Chambre qui doive craindre qu'on le mette en présence de cet assemblage d'opinions anciennes, c'est bien le ministre du Commerce. Il ressemble à Banco dans la tragédie de Macbeth. Lorsqu'il entend parler d'extraits il s'entête dans ses vieilles idées. Comme le spectre de Banco, ces extraits se dressent devant lui pour le confondre. C'est pourquoi il a tant peur qu'on le mette en face de ses discours d'autrefois. Discutant le mode de taxation, il disait :

D'après notre système le gros de taxes va dans le trésor, tandis que sous l'ancien régime il allait dans la caisse des manufacturiers.

Je demande au peuple de ce pays s'il en est ainsi ? Il dit :

Si nous avions aujourd'hui un système d'impôts excessivement injuste et oppressif, en vertu duquel nous mettrions virtuellement deux dollars dans les goussets de certains particuliers pour chaque dollar qui entrerait dans le trésor public, je serais peut-être disposé à me livrer à des critiques sévères. Il y a de bonnes raisons de croire que depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, l'exode de notre population a cessé et le flot de l'immigration nous amène de 125,000 à 200,000 nouveaux citoyens par année.

Où sont ces immigrants aujourd'hui ? Parlant du chef de l'opposition il dit :

Il n'a porté aucune attention à la différence entre l'impôt réel prélevé aux dépens du peuple par un tarif protecteur, et l'impôt prélevé sur le peuple au moyen d'un tarif de revenu même lorsque ce tarif est élevé. La différence est celle-ci : qu'en substance la majeure partie des taxes va dans le trésor en vertu du tarif actuel, tandis que sous le régime qui a précédé le nôtre, une proportion énorme des impôts que le peuple canadien était obligé de payer n'allait pas dans le trésor public, mais servait à augmenter les profits des simples particuliers.

Est-ce le cas ? Prenons les rapports du commerce et de la navigation, et nous y trouverons comment opérait sous l'ancien gouvernement le tarif que l'on appelait protecteur, tarif qui, comme il le dit, pour chaque dollar qui allait dans le trésor, mettait deux dollars dans le gousset des manufacturiers. Or, je prends les importations des instruments aratoires : les cultivateurs, les semeuses, les herses, les faucheuses, les râteaux, les moissonneuses, les charrues et autres instruments de ce genre qui sont manufacturés au Canada. Sous l'ancien tarif, si le ministre du Commerce dit vrai, pour chaque dollar de revenu qui allait dans le trésor, provenant des droits de douanes, deux dollars allaient dans la caisse des manufacturiers. Or, prenons la dernière année du gouvernement conservateur et nous trouvons que l'on a importé pendant cette année, 9,321 articles qui ont rapporté $70,000 en droits de douanes. En 1902, sous un tarif exactement semblable à celui de 1896, tarif imposant les mêmes droits sur chaque article, le gouvernement actuel a perçu en droits de douanes, $417,000 contre $70,000 perçus par le gouvernement conservateur. C'étaient le même système et les mêmes droits, la seule différence était que le tarif du temps conservateur était appelé tarif protecteur tandis que l'autre est appelé tarif de revenu. Et cependant, le ministre du Commerce nous dit que sous le gouvernement conservateur, pour chaque dollar qui entrait dans le trésor, le tarif mettait deux dollars dans la caisse des manufacturiers, tandis qu'en 1902 rien ne va dans cette caisse, tout va dans le trésor. Comment peut-on croire cela ? Si un droit de vingt et vingt-cinq pour cent en 1896 constituait un tarif protecteur, le tarif n'est-il pas encore protecteur aujourd'hui ? Le ministre du Commerce croit-il que la population du Canada soit si stupide et si naïve pour croire cela ? Où est la logique là-dedans ? Je n'ai pas besoin de traiter la question du blé et des autres articles ; je donne seulement cet exemple pour montrer la manière de raisonner de l'honorable ministre.

Et il nous dit en outre : Notre politique a fait cesser l'exode de notre population, et nous avons fait un grand bien sous ce rapport. Est-il vrai que le gouvernement ait arrêté l'émigration? Pouvons-nous savoir si l'exode est arrêté ou ne l'est pas ? Nous pouvons le savoir par les rapports du commerce et de la navigation des Etats-Unis qui nous donnent la valeur des effets de colons venant du Canada qui entrent dans la république tous les ans. Or, si l'exode était arrêté, il n'y aurait pas d'effets de colons entrant aux Etats-Unis parce que les rapports du commerce et de la navigation ne tiennent compte que des effets apportés par des gens qui vont réellement s'établir aux Etats-Unis. Je trouve dans ces rapports qu'en 1897, ceux qui sont allés s'établir dans la république voisine ont apporté avec eux des effets pour une valeur de $1,275,000. En 1898, $964,000 ; en 1899, $1,037,000 ; en 1900, $1,144,000 ; en 1901, $1,042,000.

En 1902, l'année dans laquelle l'exode a été complètement arrêté, d'après le ministre du Commerce, les citoyens du Canada qui ont passé aux Etats-Unis pour s'y établir, ont apporté avec eux une valeur de $1,278,000 d'effets.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm Paterson) : Cela ne comprend-il pas les effets des colons qui viennent d'Angleterre et autres endroits par nos ports ?

M. SPROULE : Non pas ; ce sont seulement les colons du Canada. De plus, cette année même, une émigration canadienne considérable s'est dirigée vers les Etats de la Nouvelle-Angleterre, où il y a des industries variées et qui offrent de l'emploi dans tant de métiers différents. Si notre tarif protecteur accomplissait pour le Canada ce que nous croyons qu'il devrait accomplir, pourvu qu'il soit assez élevé, nos industries prospéreraient et nous garderions nos ouvriers chez nous. Mais quelle est la cause de cet exode ? On nous dit qu'il va nous venir, cette année, de 125,000 à 150,000 immigrants et que l'émigration était très forte lorsque le parti conservateur était au pouvoir. Encore une fois qu'est-ce qui a causé cette émigration ? L'honorable ministre du Commerce nous dit que le pays a perdu des millions pendant les dix-huit années que le parti conservateur a été au pouvoir. Chaque train qui allait aux Etats-Unis était chargé de colons et de leurs effets. Pourquoi cela ? Parce que chaque libéral canadien s'était fait agent d'immigration pour les Etats-Unis avec l'honorable ministre du Commerce à la tête du bureau. Suis-je justifiable de parler ainsi ? Je crois que je le suis. Pourquoi ? Si je consulte l'Economist et que j'y lise la lettre écrite par l'honorable ministre du Commerce, il y a quelques années, lettre dans laquelle il disait aux peuples d'Europe quel mauvais pays le Canada était, combien lourdes étaient les taxes, comment le peuple était chargé d'impôts, que nous n'offrions aucun avantage aux immigrants et aux colons, que c'était entre tous les pays du monde celui qu'ils devaient éviter, est-il étonnant que ces gens se détournassent de notre pays? A cette époque, le parti conservateur avait onze agents principaux à l'œuvre pour nous envoyer des émigrants, et la dépense pour l'émigration s'est élevée la dernière année de pouvoir des conservateurs, à la somme de $120,000. Aujourd'hui le gouvernement n'a pas moins de 44 agents principaux qui retirent de $1,000 à $4,000 de traitement par an, la plupart d'entre eux recevant en outre de fortes sommes pour leurs dépenses ; nous avons aussi 275 agents aux Etats-Unis travaillant à commission dans l'intérêt du Canada. Lorsque nous travaillions à faire venir des émigrants dans ce pays, chaque membre libéral de la Chambre des communes agissait comme agent d'immigration pour les Etats-Unis, proclamant que la population de ce pays était heureuse et prospère et qu'elle s'enrichissait pendant que nous nous appauvrissions. Ces gens-là ne pouvaient pas limiter leurs opérations au continent d'Amérique, mais l'honorable ministre du Commerce s'est cru obligé d'écrire sur l'état du Canada, à l'Economist, de Londres, afin d'empêcher les émigrants européens de venir au Canada. Voyons ce qu'il disait :

Mais on ne connait pas assez de l'autre côté de l'Atlantique, combien la pénible réalité a frappé ceux qui se sont donné la peine d'étudier les faits si nombreux qui prouvent à l'évidence que, même durant cette période relativement courte, ce régime pernicieux a forcé des milliers parmi les meilleurs enfants du Canada, de s'expatrier.

A ceux-là mêmes que nous cherchions à attirer au Canada, il déclare que nos propres nationaux quittent le pays, chassés qu'ils en sont par la politique du parti conservateur.

Cette politique a abouti à une sérieuse dépréciation de la valeur marchande des exploitations agricoles et de la propriété dans les villes et villages. Dans toutes les anciennes provinces, y compris Québec, Ontario, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard.

A cela est venu s'ajouter comme circonstance concommitante en pareil cas, un immense gonflement du passif du pays sous forme d'additions aux dettes du gouvernement fédéral, des législatures provinciales et des municipalités, ainsi qu'aux dettes hypothécaires contractées par les simples particuliers, outre les obligations contractées pour la construction des chemins de fer, obligations dont les porteurs, pour la plupart, sont des étrangers.

Bref, au cours de ces treize années, il y a eu un grande déplacement de richesse, provoqué par une législation artificielle ; tandis que, relativement aux anciennes provinces, la richesse collective de la population n'a pas accusé d'accroissement. Deux ou trois grandes villes, outre une vingtaine de bourgs peut-être, accusent une augmentation considérable, et quelques individus, qui ont eu le privilège de taxer à leur propre bénéfice le reste du pays, se sont enrichis grâce à ce système de pillage organisé ; mais la grande masse du peuple, et notoirement la classe agricole, sont indubitablement plus pauvres et moins prospères qu'elles ne l'étaient il y a vingt ans.

Voilà le langage qu'il tenait aux cultivateurs et aux artisans, aux ouvriers de l'Angleterre que nous invitions à venir au pays, en leur promettant des avantages supérieurs à ceux dont ils jouissent dans leur propre pays. Est-il donc étonnant que l'immigration ne se soit pas portée vers notre pays? Non, assurément.

Bref, s'il faut ajouter foi aux affirmations et aux déclarations officielles du gouvernement actuel et si ces 900,000 immigrants sont réellement venus au pays, comme on l'affirme, eh ! bien ! si l'on tient compte des immigrants venus au Canada, qui l'ont quitté surtout pour les Etats-Unis, et en outre, de la perte de notre propre population disparue du pays dans la même direction, la Canada n'a pas perdu moins d'un

million et demi d'âmes au cours des deux années dernières.

Quant au chiffre des impôts, la classe agricole a tout simplement été saignée à blanc.

Voilà ce qu'on disait aux cultivateurs anglais qui voulaient émigrer au Canada dans l'espoir d'améliorer leur sort.

En sus des taxes versées au trésor fédéral pour faire face aux dépenses effectuées pour des fins soi-disant fédérales, ils ont dû payer, au cours de cette même période de temps, sous le régime du protectionnisme, une somme pour le moins tout aussi élevée, qui est complètement gaspillée ou retombe dans le gousset d'un petit nombre d'industriels protégés.

On se saurait faire une estimation précise de la somme ainsi prélevée, ou pour mieux dire, dérobée au peuple ; toutefois, on sait qu'elle n'est pas inférieure à la totalité du montant versé dans le caisse publique. Un pareil montant de taxes ainsi prélevées au cours de treize années est un écrasant fardeau pour un pays comme le Canada.

Le mal serait encore tolérable s'il se bornait là ; mais malheureusement, les résultats économiques du régime protectionniste adopté par le Canada en 1879, tout pernicieux qu'ils sont, deviennent insignifiants, si on les compare à la corruption dans l'ordre moral et politique qu'ils ont entraînée à leur suite.

Aujourd'hui, cela va sans dire, la corruption dans l'ordre moral et politique est disparue. L'auteur ajoute :

C'est non seulement l'intention mais l'inébranlable détermination du parti libéral au Canada de renverser ce système à tous risques ; et après mûre délibération, il s'est convaincu que le meilleur et probablement le seul moyen qu'il soit réellement possible de prendre pour atteindre ce but consiste à inaugurer le régime du libre-échange continental ou encore la reciprocité illimitée avec les Etats-Unis.

Voilà le système qu'on préconisait à cette époque. Comparez cela avec les raisons que ces messieurs ont alléguées tout dernièrement en faveur de la réduction des droits sur les marchandises de provenance anglaise. Par un pur sentiment de générosité et de bienveillance, nous accordons la préférence à l'Angleterre, en reconnaissance de la magnifique liberté dont elle nous a fait don. Oui, cette inspiration, nous l'avons pensée dans notre cœur et dans notre attachement à la mère patrie. Plus tard, on préconisa le système de la réciprocité illimitée, dont l'adoption, de l'avis de l'honorable M. Blake, devait aboutir à l'annexion. Poursuivons la citation :

S'il est un fait évident aux yeux de tout anglais intelligent, c'est que le Canada ne saurait prospérer dans sa situation actuelle, isolé qu'il est en fait de commerce et en danger de devenir encore plus complètement isolé du continent, dont il fait partie géographiquement ; subissant comme il le fait, une perte de population d'un million et demi d'âmes en dix ans, s'il faut ajouter foi aux données statistiques du gouvernement actuel, et soumis qu'il est, en même temps, à un système de taxation et de corruption politique organisée, auquel heureusement vous avez été tout à fait étrangers depuis l'époque de Walpole ou de Charles II.

Le parti libéral canadien et, de fait, la grande masse du peuple canadien sont bien disposés envers la mère patrie et il est bien loin de leur pensée de rien faire qui puisse, à la longue, léser ses intérêts ; mais leur devoir, dans les circonstances, est clairement tracé. Canadiens, il est de leur devoir de consulter avant tout les intérêts du Canada.

Et il se déclara partisan du régime de la réciprocité illimitée avec les Etats-Unis ou du commerce continental. Cet article, publié dans l'Economist par le ministre du Commerce, était adressé à un pays où nous tentions tous les efforts possibles, avec les faibles moyens à notre disposition, pour attirer les immigrants au Canada ; alors, dis-je, que nous cherchions à les convaincre que notre pays leur offrait des avantages supérieurs à ceux des autres pays, au point de vue de la lutte pour l'existence. Or, dans cet article, l'auteur affirme tout le contraire. Est-il donc étonnant que les immigrants ne soient pas venus au pays ? Dans ses articles, publiés dans la North American Review, il déclare que le pays est tellement écrasé de taxes et de dettes que le succès est impossible à l'immigrant au Canada et que les Etats-Unis seuls lui offrent un champ sûr, au point de vue du succès. Quelle était donc la situation, à l'époque où les conservateurs étaient au pouvoir ? Eh bien ! je ne crains pas de l'affirmer, il y avait au sein de cette Chambre au moins soixante-quinze agents d'immigration qui sans cesse faisaient de la propagande non pas en faveur du Canada, mais toujours au bénéfice des Etats-Unis. Ces messieurs préconisaient tous la même doctrine ; ils prêchaient le même évangile, et en dehors de cette enceinte, leurs partisans étaient légion. A la tête de ce bureau d'immigration, se trouvait le ministre du Commerce flanqué de l'honorable M. Blake, dont le portrait ornait une brochure sur l'immigration, contenant son discours à la Chambre des communes, brochure distribuée dans l'Etat du Kansas, dans le but de convaincre les habitants de cette contrée que le Canada était, de tous les pays du monde, celui qui offrait le moins d'avantages à l'immigrant. Cette brochure contenait des discours où le ministre du Commerce décriait le Canada, affirmait qu'on y saignait le peuple à blanc, que les Canadiens gémissaient dans un esclavage cent fois pire que toutes les servitudes antiques ou modernes. C'est alors que l'exode battait son plein et que nos nationaux fuyaient loin du sol natal.

Pourquoi les immigrants affluent-ils au pays aujourd'hui ? Ah ! c'est que tous les députés, du premier au dernier, se font agents d'immigration dans l'intérêt du Canada. Jamais il ne s'est rencontré un seul député conservateur, qu'il fût au pouvoir ou dans les rangs de la gauche, qui ait osé décrier son pays. Oui, toujours et partout, les conservateurs sont fidèles à leur pays, le Canada, et vous chercheriez en vain, soit dans les pages de l' " Economist " soit dans

celles de la "North American Review," ou dans toute autre publication, un seul article sorti d'une plume conservatrice, dénigrant sa patrie et disant aux immigrants de se diriger vers la république américaine où ils pourraient amasser des richesses, de préférence au Canada où l'on saigne les cultivateurs à blanc et où les citoyens gémissent sous le poids écrasant des taxes. Il était réservé au ministre du Commerce et à ses congénères libéraux de vouer ainsi leur pays aux gémonies. Aujourd'hui, M. l'Orateur, je le répète, tout membre du parlement a un bon mot à dire en faveur du pays et l'impression que tous cherchent à créer, soit parmi les populations européennes, soit au sein des Etats-Unis, c'est que le Canada est un pays où il fait bon de vivre. C'est un fait connu que, dans nombre de comtés libéraux, au Canada, les électeurs, entendant dire à leurs députés que le Canada était le plus triste pays au monde, les ont pris au mot et ont quitté le pays en si grand nombre que plusieurs députés libéraux subirent une défaite, lorsque, plus tard, ils briguèrent les suffrages populaires. C'est ce qui est arrivé, notamment dans le comté de Greysud, qui était jadis libéral, mais qui est devenu conservateur aux deux élections dernières, parce que les libéraux, entendant leur député décrier le pays, partirent armes et bagages pour les Etats-Unis, laissant ainsi les conservateurs qui avaient foi au pays dans la majorité. Je le répète, aujourd'hui tout membre du parlement canadien se constitue agent d'immigration pour le pays, tandis qu'autrefois, chaque député libéral faisait de la propagande en faveur des Etats-Unis, en recevant le mot d'ordre du ministre du Commerce.

On nous avait dit que, lorsque les libéraux monteraient au pouvoir, ils adopteraient le régime de la douane fiscale, et qu'ils ne prélèveraient que les recettes nécessaires aux besoins du pays. Or, quel est le régime en vigueur aujourd'hui? Vraiment, c'est un régime fort singulier. Dans son exposé budgétaire de 1897, le ministre des Finances disait :

> D'après ce que je dirai plus tard, on verra qu'au sujet de nos relations avec la Grande-Bretagne ou avec tout autre pays, qui consentira à nous accorder la réciproque, nous sommes disposés à offrir une mesure de réforme fiscale, de la nature la plus large, qui n'est pas contenue dans le tarif que je vais lire.

Il nous déclare donc ici qu'il y aurait deux tarifs, dont l'un se rapprocherait de celui en vigueur sous l'ancien régime ; mais que, le gouvernement s'étant engagé à faire une réforme fiscale, il établirait un régime fiscal fort large à l'égard des pays qui consentiraient à nous traiter sur un pied d'égalité. Plus loin, en réponse à sir Charles Tupper, le ministre des Finances déclare :

> Le tarif que je vais lire, ainsi que je l'ai dit, est le tarif général ; et j'ai ajouté qu'avant mon exposé des motifs, je serais en mesure de formuler une déclaration au sujet d'un tarif spécial qui s'appliquera à la Grande-Bretagne et à tout autre pays qui consentira à souscrire aux conditions stipulées par ce tarif.

Il se rencontre au pays, et même parmi les libéraux, j'en conviens, des hommes bien pensants qui nous disent que dans notre attitude à l'égard du tarif Dingley, il faut s'inspirer de ce principe-ci ; œil pour œil, dent pour dent, dollar pour dollar. Voilà l'attitude que préconisent nombre de gens au Canada aujourd'hui, mais je doute fort de la sagesse de pareille politique. A notre avis, il serait bien plus sage de temporiser et de voir quel sera le résultat de l'incertitude qui règne actuellement aux Etats-Unis au sujet des leur régime fiscal, ainsi que des négociations que nous voulons entamer relativement à la réciprocité commerciale. Tant que ces négociations n'auront pas été entamées; tant que la question fiscale aux Etats-Unis n'aura pas été résolue et que tout doute n'aura pas été dissipé sur l'efft que le système adopté par nos voisins produira sur les affaires du Canada, nous est avis qu'il est préférable de temporiser et de ne pas leur offrir la mesure de réforme fiscale que nous serions heureux de leur accorder, s'ils consentaient à nous traiter avec libéralité.

D'aucuns prétendent que si nous ne nous soucions pas d'aborder aujourd'hui la question de nos relations fiscales avec les Etats-Unis, il faudrait s'abstenir de remanier le tarif. J'ai entendu formuler la prétention que notre devoir est de laisser la loi fiscale dans sa teneur actuelle. Je ne saurais souscrire à pareille doctrine. Le parti libéral s'est engagé à réformer le tarif et le pays s'attend à ce que les libéraux tinnent parole. Si les évènements au delà de la frontière ont pris une tournure qui nous autorise à suspendre toute initiative relativement à nos relations commerciales avec ce pays, rien n'empêche d'aborder l'étude de la réforme fiscale applicable aux pays qui sont disposés à commercer avec nous. . . . . Parlant d'une façon générale, sans viser aucun article du tarif en particulier, je dois déclarer à la Chambre que ce n'est pas l'intention du gouvernement de proposer d'importantes réductions du tarif applicables aux pays qui ne sont pas disposés à commercer avec nous. Nous nous proposons donc d'établir un tarif général, qui sera, dans une large mesure, le tarif actuel, mais débarrassé de quelques-unes de ses énormités.

Cette réforme fiscale c'était la clause du tarif relative à la préférence, qu'il offrait à tous les pays qui consentiraient à accorder la réciproque.

Plus tard, il nous déclara que cette prescription législative ne s'appliquait qu'à l'Angleterre, et aujourd'hui voilà qu'il menace de lui enlever la préférence. Il nous déclara en outre que son tarif général était, dans une large mesure, celui-là même établi par le parti conservateur et qui était alors en vigueur; or, s'il en est ainsi, c'est encore le tarif en vigueur aujourd'hui, puisqu'il n'a, pour ainsi dire, subi aucune modification, depuis cette époque. Jadis, les libéraux prétendaient que sous le régime fiscal établi par le gouvernement conservateur, pour chaque dollar versé dans la caisse publique, il en retombait deux dans le gousset des industriels; or, en pareilles circonstances, comment, je le demande, le régime fiscal actuel peut-il être un tarif de revenu, puis-

que, de l'aveu même du ministre des Finances, c'est virtuellement le tarif même en vigueur sous le régime conservateur ?

En 1902, le ministre des Finances nous a dit :

A notre avis, il y a plusieurs raisons qui militent contre l'inauguration immédiate d'une mesure de réforme fiscale.

Voilà ce que nous déclarait le ministre il y a deux ans. Le gouvernement a inauguré le régime du commerce privilégié : c'est la seule réforme importante qu'il ait apportée à la loi fiscale, et je le demande : à quoi cela a-t-il abouti ? L'Angleterre nous déclare qu'il n'en est rien résulté de bon pour elle ; le Canada, de son côté, affirme qu'il n'en a pas bénéficié, et voilà qu'aujourd'hui le ministre menace d'abroger cette grande mesure de réforme fiscale. Entre autres raisons alléguées à l'encontre du remaniement du tarif en 1902, le ministre des Finances nous a dit en substance: " Le recensement n'est pas encore terminé ; nous avons l'espoir de négocier un traité plus favorable avec la France, et nous pensons que l'Allemagne reviendra à de meilleurs sentiments et nous accordera un meilleur traitement sur ses marchés. Eh bien ! M. l'Orateur, on le voit aujourd'hui, l'Allemagne n'est qas revenu à de meilleurs sentiments à notre égard. Une autre raison alléguée alors par le ministre contre le remaniement du tarif, c'est, nous a-t-il dit, la situation de nos relations commerciales avec la mère patrie et les colonies. Deux importantes conférences doivent avoir lieu, ajouta-t-il : l'une aura pour but l'étude des relations commerciales au sein de l'empire, et l'autre, celle des rapports commerciaux de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et du Canada." Voilà les raisons alléguées par le ministre pour ajourner la question de la réforme fiscale. Cela se passait en 1902. Or, nous voici en 1903 et, cependant, il ne nous a pas encore proposé de mesure dans ce sens. Quelle raison allègue-t-il aujourd'hui ? Ecoutons-le parler :

J'aborde la question fiscale. J'ai deux clauses à proposer qui tendent à modifier le tarif dans certains sens et je demanderai que la liste des articles admis en franchise subisse quelques amendements. J'y reviendrai tout à l'heure. Sauf ces exceptions, qui sont importantes en ce qui concerne les clauses mentionnées, nous ne nous proposons pas d'apporter de modification quelconque aux droits portés à la liste des marchandises tarifiables. Non pas que nous perdions de vue le fait qu'il a surgi au sein du pays une certaine agitation dans le sens d'un remaniement général du tarif, mais c'est qu'à notre avis, la situation économique du pays ne demande pas cette réforme, et il y a de puissantes raisons qui militent contre toute modification générale des annexes de la loi fiscale.

Voilà ce que le ministre déclare aujourd'hui. A quoi se résume le système fiscal du gouvernement ? La seule réforme importante qu'il ait fait est l'inauguration du régime de préférence en faveur de l'Angleterre. Or, ce régime a eu pour résultat de provoquer une guerre commerciale avec l'Allemagne, guerre qui peut s'étendre au delà du Canada et même jusqu'en Angleterre. Il a encore eu pour conséquence de nous faire fermer les portes du marché allemand et de porter atteinte à nos relations commerciales avec l'Allemagne. Ni l'Angleterre ni le Canada n'ont bénéficié de ce régime, et aujourd'hui ces messieurs veulent l'abroger. Voilà à quoi se résume leur système fiscal pour le moment. Et pour l'avenir, quel sera-t-il ? Le ministre des Finances l'a déclaré : Tout doit rester dans le *statu quo*. Un mot résume parfaitement tout leur système : temporisation hier comme aujourd'hui. Ils le savent, il y a des industries qui périclitent, faute de protection, et ces messieurs ne veulent rien faire.

Il est une grande industrie, la fabrication du sucre de betterave, qui se développe rapidement et demande une certain dose de protection, une légère prime. C'est l'industrie agricole par excellence, et pourquoi ? Parce que sur $100 dépensés pour cette industrie, il en retombe $60 dans la caisse du cultivateur. Or, ceux qui exploitent cette industrie demandent le relèvement du tarif sur les sucres importés au pays, faute de quoi leur exploitation se trouve paralysée. On nous assure qu'en toute probabilité, si le gouvernement ne fait pas droit à leur demande, cette industrie, au lieu de prendre place parmi les grandes industries nationales, ne tardera pas à disparaître. Actuellement, il y a de forts capitaux engagés dans cette industrie et à l'avenir il s'y en placera bien davantage, pourvu qu'on lui accorde l'aide voulue. Le pays se prête admirablement à l'exploitation de cette industrie. Des centaines d'ouvriers y trouvent aujourd'hui de l'emploi, et à l'avenir c'est par dixaines de mille qu'on les comptera, pourvu qu'on donne à cette industrie l'encouragement qu'elle mérite. La temporisation, on le sait, est l'ennemie de tout progrès, et le ministre des Finances ne veut rien faire pour cette industrie, sauf l'admission en franchise douanière des machines destinées à son exploitation, pendant encore un an.

Voyez où en est réduit l'industrie du plomb en Colombie Anglaise, industrie qui, l'été dernier, employait mille ouvriers. Les exploitants de cette industrie déclarent que, si on ne leur vient en aide, force leur sera de fermer les portes de leurs usines. L'automne dernier, pendant mon séjour en Colombie Anglaise, j'ai visité quelques-unes des mines de plomb de cette contrée, qui comptent parmi les plus importantes du monde entier. Dans une de ces mines, on employait au delà de 300 hommes. Cependant, ces mines sont inexploitées à l'heure qu'il est, parce que les capitaux n'y trouvent pas d'emploi rémunérateur. Que le gouvernement impose un droit sur le plomb ; qu'il accorde aux exploitants une légère prime, et cette industrie renaîtra et prospérera. Voilà plus d'un millier d'ouvriers employés dans cette industrie qu'on force à chômer

ou à émigrer aux Etats-Unis en quête d'une nouvelle occupation dans les mines de plomb de ce pays, tandis que nous devrions les utiliser ici.

Le gouvernement, nous assure-t-on, va imposer un droit de $7 la tonne sur les rails d'acier, mais il est à craindre qu'il ne fasse la chose de façon à ce qu'il n'en résulte aucun bien. L'imposition de ce droit est fort légitime et le ministre a droit à tous nos éloges de ce chef. L'automne dernier, il m'a été donné de visiter les usines du Saut-Sainte-Marie et j'ai pu me convaincre de leur importance, au point que j'irais encore plus loin que le ministre ne le fait, dans ce sens.

En effet, il nous dit :

Nous établirons ce droit, si la quantité suffit pour répondre à la demande et si la qualité des rails n'est pas inférieure à celle des rails qu'on peut obtenir des autres pays.

La qualité fut-elle inférieure, qu'à mon avis, il faudrait établir ce droit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui donc achèterait des rails de qualité inférieure ?

M. SPROULE : Il se trouverait des acheteurs au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. On a refusé d'en acheter.

M. SPROULE : Qui donc ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La qualité de ces rails, je le sais, laissait à désirer et voilà pourquoi les compagnies de chemins de fer les ont refusés.

M. SPROULE : Le prix de ces rails, parait-il, est assez élevé. Quoi qu'il en soit, j'ai lu quelque part que la compagnie, il y a quelques semaines, a obtenu une commande pour le chemin de fer de Témiscamingue.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que la compagnie fabriquera de meilleurs rails à l'avenir ; je compte bien qu'elle le fera.

M. SPROULE : Je ne pose pas en expert, en fait de rails, mais ceux que j'ai vu sortir des ateliers au Saut-Sainte-Marie m'ont paru excellents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet, je dois ajouter que la compagnie prend les mesures voulues pour perfectionner la qualité de ses rails, et elle en produira sans doute d'excellents, dans un avenir prochain.

M. SPROULE : Je l'espère aussi, et en attendant, le ministre, à mon avis, fait un acte fort louable en offrant de venir en aide à cette industrie. Voilà précisément ce que nous voulons, et c'est ainsi qu'on fera grandir nos industries nationales. Il s'agit ici d'une industrie en souffrance et qui, sans aide, ne pourrait que péricliter.

Le ministre des Finances ajoute qu'il se propose de venir en aide à l'industrie du fil d'engerbage; mais il ne nous dit point par quels moyens. J'espère que cette aide sera efficace. Il y a quelques années, le ministre, en supprimant le droit sur le fil d'engerbage a contribué à donner le coup de grâce à cette industrie, sans que les cultivateurs canadiens aient en rien bénéficié de la chose.

Il se propose, en outre, d'accorder des permis aux vaisseaux construits à l'étranger. Je n'ai rien à redire à cela.

Il y a certaines catégories d'industries auxquelles le gouvernement n'accorde pas l'aide qu'elles méritent. On nous dit que l'industrie des lainages périclite en ce moment. A mon avis, une réforme fiscale contribuerait à rendre la prospérité à cette industrie qui emploierait alors des milliers d'ouvriers qui chôment aujourd'hui. Ici encore, c'est la temporisation qui est la cause de tout le mal.

Le ministre du Commerce nous dit qu'on aurait beau réformer et remanier le tarif, rien n'y ferait et la classe agricole n'y gagnerait rien. Voici ce qu'il disait au chef de l'opposition :

Nous vendons environ 20,000,000 de dollars valant de fromage, surtout sur le marché anglais. Nous en consommons, je suppose, pour une valeur d'à peu près deux millions de dollars au pays même. Je serais curieux de savoir comment ces messieurs de la gauche réussiraient à protéger davantage cette industrie. Nous vendons presque autant de lard fumé et de jambons. Encore une fois, quelle protection cette industrie demande-t-elle ?

Je vais dire au ministre comment il nous serait impossible de protéger le cultivateur canadien. Le gouvernement conservateur a réussi à le protéger en portant une loi fiscale qui fermait les portes de notre marché au fromage falsifié des Etats-Unis. On importait ce fromage au pays, et on l'expédiait en Angleterre à titre de produit canadien, au grand détriment de la réputation de ce dernier. Pour parer à la chose, le gouvernement conservateur imposa des droits élevés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas en frappant cet article de droits élevés que vous avez réussi à l'exclure du pays, puisqu'il passait par le pays en entrepôt.

M. SPROULE : Nous avons imposé des droits prohibitifs.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela s'est fait par voie de règlementation. Vous auriez eu beau imposer des droits prohibitifs, il vous eût été impossible d'empêcher le fromage des Etats-Unis de passer par le pays en entrepôt, sans acquitter le droit.

M. SPROULE : Nous avons frappé de droits le fromage importé, et si nous n'eussions pas relevé le tarif de façon à exclure les fromages ordinaires et adopté les règlements pour empêcher qu'on donnât au fromage falsifié l'étiquette du produit canadien, jamais nos fromages n'auraient acquis la réputation dont ils jouissent en Angleterre. Le ministre du Commerce affirme qu'il est

impossible d'ajouter à la valeur de nos produits agricoles, par voie fiscale.

M. HEYD : C'est vrai.

M. SPROULE : Le député de Brant se range à l'avis du ministre. Eh bien ! je lui rappellerai quelques faits, pour son édification. Qu'il se reporte à 1890 ; quelle était la situation ? Les Etats-Unis approvisionnvendaient 33,062,909 livres de viandes de boucherie. Cette année-là même, ils nous vendaient 33,062,909 livres de viandes de boucherie, soit 1,729,603 dollars valant. Est-ce qu'il n'y a pas assez de cultivateurs au Canada pour approvisionner notre marché de viandes de boucherie ?

Le gouvernement conservateur convaincu que la chose était possible, releva de deux cents la livre le droit sur les viandes séchées et de trois cents celui imposé sur les viandes fraîches. Quel fut le résultat? En deux ans, nous avions réussi à exclure du pays 20,000,000 de livres de ces viandes. Est-ce que le cultivateur canadien n'a pas bénéficié de la chose? Le ministre du Commerce oserait-il le prétendre? S'il est de cet avis, alors que n'enlève-t-il le droit actuel? Je le mets au défi de le faire. S'il l'osait, nos cultivateurs auraient bientôt donné au gouvernement son congé. Nous avons donc rendu nos cultivateurs canadiens maîtres de nos propres marchés, et qu'en est-il résulté? En 1890, nos exportations de viandes n'avaient guère atteint que le chiffre de $895,-817. Cela se passait avant que nos cultivateurs canadiens fûssent maîtres de notre propre marché. Or, quand nous eûmes relevé le tarif suffisamment pour fermer la porte de nos marchés aux Armour, aux Swift et autres compagnies qui venaient déverser leurs viandes sur les marchés d'Hamilton, de Toronto, de Kingston et de Montréal, il arriva que, de semaine en semaine, nos exportations de viandes s'accrûrent. En 1902, nous avons exporté $41,122,071 valant de viandes, tout en approvisionnant nos propres marchés, tandis qu'en 1890, nos exportations n'avaient guère atteint que le chiffre de $895,000, les fabricants de Chicago étant, à cette époque, maîtres de nos marchés. Du moment que les cultivateurs canadiens reprirent la haute-main sur leurs marchés, ils se mirent immédiatement à produire de si grandes quantités de viandes, qu'en 1902, deux ans à peine après le relèvement du tarif, leurs exportations de viandes s'élevaient au chiffre de $41,122,071, tout en approvisionnant annuellement leur propre marché de 20,000,000 de livres de viande, que fournissaient auparavant les Armour, les Swift et d'autres compagnies, de Chicago. En présence de semblables résultat, oserait-on affirmer qu'il est impossible de venir en aide aux cultivateurs et de rehausser la valeur de leurs produits? Or, je constate que nous recommençons à importer de nouveau des viandes de l'étranger, et si j'étais ministre des Finances, je n'hésiterais pas à relever le droit.

L'année dernière, nous avons importé $1,787,920 valant de viandes. Les oscillations des valeurs ont mis les Américains en lieu de placer de nouveau leurs viandes sur nos marchés. Or, à mon avis, du moment que, par suite de variations dans la situation économique et dans les valeurs les étrangers envahissent nos marchés, il faut relever le droit de façon à rester maîtres de la situation. Si le ministre des Finances tient à faire son devoir envers les cultivateurs, qu'il relève les droits, de façon à fermer nos marchés aux Américains et à en donner la haute-main aux cultivateurs canadiens.

Au demeurant, il n'y a pas grand chose à attendre du gouvernement actuel. Le seul acte digne d'hommes d'Etat, que ces messieurs aient jamais accompli, c'est l'établissement du régime de préférence commerciale, et on le sait, la chose a abouti à l'avortement le plus complet. D'ailleurs, ces messieurs eux-mêmes en conviennent aujourd'hui. Le club Cobden, par l'organe de son secrétaire, déclare que ce régime a avorté. L'Angleterre elle-même déclare qu'il a abouti à l'insuccès. De fait, tout le monde condamne ce régime. Il a eu pour résultat de nous mettre sur le bras une guerre commerciale avec l'Allemagne. Il nous a fait fermer les portes du marché allemand. Il est une source d'embarras pour l'Angleterre. Le gouvernement a échoué dans les négociations qu'il a entamées pour conclure un traité avec les Etats-Unis. Il n'a réussi à améliorer nos relations commerciales ni avec la France, ni avec l'Australie, ni avec la Nouvelle-Zélande, ni avec l'île de la Trinité. Nos cultivateurs canadiens n'ont pas d'autres marchés que ceux qui leur étaient ouverts, avant l'avènement des libéraux au pouvoir. Chaque fois qu'ils ont voulu faire acte d'hommes d'Etat, ces messieurs de la droite ont échoué, et aujourd'hui ils se reposent sur leurs lauriers, n'ayant d'autre souci que de se maintenir au pouvoir, de toucher leurs traitements et de se payer le luxe d'excursions un peu partout à travers le monde. Quant à apporter d'importants remaniements au tarif, ils n'y songent même pas. Je dois ici appeler l'attention sur un abus criant, sous le régime actuel : je veux dire l'absence des chefs des ministères. A l'ouverture du parlement, il y a invariablement deux ou trois ministres qui brillent par leur absence.

Quatre ou cinq ministres ont passé l'été à se promener en Europe, en France, en Italie et ailleurs, et aujourd'hui il y en a deux d'absents. L'un deux, le ministre de l'Agriculture, est au Japon en ce moment. Les journaux nous apprennent qu'il vient de visiter un lycée de jeunes Japonaises, et cela sans doute dans le but de s'assurer de la possibilité de fonder ici de semblables lycées se rattachant aux stations agronomiques, où l'on formerait les jeunes Canadiennes. Le ministre est à s'amuser au Japon, avec le Mikado, au lieu d'être ici à son poste, pour nous donner les renseigne-

ments dont nous avons besoin. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) est aussi en congé.

D'aucuns disent que ces absences des ministres sont voulues et préméditées, dans le but de se soustraire à d'embarrassantes interpellations auxquelles il leur répugnerait de répondre.

Ces voyages de plaisir semblent à l'ordre du jour, depuis l'avènement du gouvernement au pouvoir. Cinq ou six ministres passent l'été en villégiature, loin de leurs bureaux, et pendant la session il y en a invariablement deux ou trois qui s'amusent à courir de par le monde, en quête d'amusements. Ce sont donc les sous-chefs des ministères qui gouverne, et au demeurant, quand bien même les ministres seraient ici, les choses n'iraient pas mieux. Bref, c'est le piétinement sur place, et la procrastination est l'unique système du cabinet. Ces messieurs n'osent pas toucher au tarif, de crainte d'offusquer leurs amis libre-échangistes, d'une part, et les industriels, qu'ils tiennent à ménager, d'autre part. Tandis qu'ils pourront se payer le luxe de voyager d'agrément et qu'ils jouiront d'une bonne santé, ils se cramponneront à leurs portefeuilles et toucheront leurs émoluments.

L'honorable M. ROSS (Victoria, Nouvelle-Ecosse) : L'honorable député ferait-il autrement ?

M. SPROULE : Si j'ambitionnais le pouvoir dans un pareil but, j'en serais indigne et je me croirais l'âme la plus mercenaire du pays. J'espère que le jour ne luira jamais où un gouvernement conservateur n'ambitionnera le pouvoir que pour le picotin et où les ministres n'auront d'autre souci que de vivre dans l'oisivité et de perpétuer leur règne. Il y a, pourtant, bien des choses à faire pour le pays. Un de nos collègues (M. Davis) vient de nous dire que dans l'Ouest, on demande à grands cris la construction de nouvelles voies ferrées.

Il faut que l'industrie des transports réponde aux besoins du peuple. Qu'a fait le gouvernement ? Rien, il se contente de piétiner sur place. Sans souci de l'avenir, il reste les bras croisés, comme par le passé, se contentant de jouir du pouvoir, tant que le peuple l'y maintiendra. Ces messieurs nous avaient promis de réformer le Sénat, et de diminuer le nombre des ministres ; ils n'en ont rien fait. Jouir du pouvoir, toucher leurs émoluments, se payer le luxe de voyages d'agrément un peu partout, voilà leur seule ambition.

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

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à onze heures et trente minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 24 avril 1903.

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

PREMIERES LECTURES.

Le bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron, Erié et Buffalo.—(M. Cowan.)

Le bill (n° 124) relatif à la Compagnie de chemin de fer Hudson's Bay et Pacific.—(M. Stewart.)

Le bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Guelph et Georgian Bay.—(M. Guthrie.)

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) propose:

Que le troisième rapport du comité spécial permanent chargé de la surveillance du compte rendu officiel des Débats de cette Chambre durant la présente session, qui recommande le paiement d'une gratification à la veuve de N. H. Beaulieu, soit adopté.

Adopté.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion présentée par le ministre des Finances :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité dans le but d'aviser aux voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté ; ainsi que la motion de M. Borden (Halifax) proposée en amendement d'icelle.

M. C. B. HEYD (Brant-sud) : M. l'Orateur, comme, sans doute, la plupart des citoyens du Canada, je me suis réjoui d'entendre le discours du ministre des Finances contenant l'exposé financier des affaires du pays. La satisfaction que j'éprouve a été partagée, j'en ai la certitude, par tous les membres de la droite, aussi bien que par nos amis de la gauche, bien que dans leur cas la joie fût troublée peut-être à la pensée que ce progrès magnifique s'est produit sous une administration libérale, et qu'il n'a jamais eu de parallèle pendant qu'ils étaient au pouvoir. Nous avons également été heureux d'apprendre que les ministres, durant leur séjour en Angleterre, récemment, avaient fait leur devoir et cherché à obtenir pour nous un traitement de faveur sur le marché anglais. S'ils n'ont pas réussi, la faute n'en est pas à eux. Ils firent évidemment tout ce qu'ils purent pour obtenir ce que, du moins, nos amis de l'opposition désirent pour le Canada ; mais ils échouèrent. Les partisans de l'administration ont, en outre, été heureux d'apprendre que les ministres n'avaient pas bronché lorsqu'à la suite des mesures prises par le

gouvernement allemand, il leur fallut user de représailles et imposer une surtaxe sur les marchandises allemandes. On se trompe sur l'effet que pourra avoir cette surtaxe ; mais si elle a pour effet, comme je le pense, de mettre un terme à l'importation de marchandises allemandes fabriquées en Angleterre, importation qui s'est poursuivie depuis assez longtemps, elle contribuera dans une grande mesure à supprimer les difficultés contre lesquelles certains manufacturiers de notre pays ont à lutter aujourd'hui. Si je ne me trompe, lorsque 51 pour 100 du prix de l'article fabriqué représente la partie allemande du travail, l'article tombe sous le coup de la surtaxe, et se trouve dans la catégorie des marchandises auxquelles un droit de 33⅓ pour 100 est surajouté.

Ainsi donc, si cette surtaxe est appliquée comme elle doit l'être, elle interdira absolument l'importation chez nous d'articles de provenance allemeande terminés en Angleterre et elle fera cesser presque entièrement l'importation chez nous de marchandises fabriquées en Allemagne.

Je conçois que mon honorable ami de Norfolk-nord ait maintenant l'espoir de voir se conclure un traité de réciprocité commerciale entre nous et les Etats-Unis. Apparemment, ça été là le but unique de sa vie. Pour moi, j'avouerai que je ne suis pas aussi assuré de la chose qu'il semble l'être. Je me figure difficilement que nos efforts en vue d'établir la réciprocité des échanges avec les Etats-Unis aboutissent jamais à un résultat pratique. Les hommes politiques de ce pays, au fait des opinions de la population qu'ils représentent, et dont la parole a du poids, n'ont jamais fait la moindre déclaration de nature à nous faire croire qu'ils accorderaient au Canad des termes de réciprocité que nous aurions intérêt à accepter. Ainsi, le président Roosevelt a clairement indiqué à quelles conditions un pays étranger obtiendrait la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis. Cette réciprocité ne devra nuire en rien aux intérêts commerciaux, industriels, manufacturiers. Naguère M. McKinley affirma la même doctrine avec clarté et vigueur. Il déclara que si en abaissant les droits qui aujourd'hui ne sont d'aucune utilité pour la population des Etats-Unis au point de vue de la protection, on pouvait développer le commerce des Etats-Unis, ces droits assurément devraient être abaissés. Mais, M. l'Orateur, un traitement de faveur de cette nature, qui ne toucherait aucunement aux industries protégées des Etats-Unis, aurait si peu de valeur pour nous que nous n'aurions aucun intérêt à l'accepter. C'est se faire grandement illusion que de penser que les Etats-Unis nous accorderont la réciprocité des échanges des productions naturelles en retour du privilège de vendre chez nous leurs produits manufacturés sous l'empire du tarif actuel. Je suis donc persuadé qu'il n'y aura pas de traité de réciprocité de conclu avec les Etats-Unis, car ils ne nous offriront jamais cette réciprocité à des conditions qui nous seront acceptables.

D'autre part, ce qui s'est passé récemment dans la Chambre des communes anglaise ne nous donne aucunement lieu d'espérer que d'ici à quelques années nous serons l'objet d'un traitement de faveur de la part de la Grande-Bretagne.

Nous avions espéré que l'imposition d'un droit sur la farine et le blé donnerait au peuple anglais l'occasion de nous accorder un traitement de faveur sans se taxer davantage. Mais on me dit que ce droit a été aboli, tellement il révoltait nos amis de l'autre côté de l'océan.

Pour le moment il n'y a donc aucune perspective de la conclusion d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis ou de l'obtention d'un traitement de faveur de la Grande-Bretagne ; et maintenant que les droits sur les céréales ont été abolis, je ne vois pas pourquoi notre gouvernement, lorsque le besoin s'en fera sentir, ne remanierait pas notre tarif au mieux des intérêts de toutes les classes de la population. Il se peut que dans les circonstances actuelles, la politesse demande que nous attendions, car M. Chamberlain n'a pas encore été à même de faire sentir son influence en faveur du tarif différentiel. Et comme l'initiative de l'établissement de la réciprocité des échanges a été prise par nos amis de la république voisine, ce sera agir sagement et nous montrer aimables pour eux, que d'attendre le résultat des délibérations de la commission nommée à cet effet. Mais dès que nous aurons perdu toute espérance d'obtenir un traité de réciprocité des Etats-Unis, ou un traitement de faveur de la Grande-Bretagne, notre principal motif de ne pas toucher au tarif différentiel des années passées, n'existera plus ; et les ministres devront se rappeler qu'ils ont promis d'agir avec vigueur et d'abolir le traitement de faveur si l'intérêt du Canada l'exigeait.

Il me fait aussi plaisir de constater, par les documents déposés sur la table, que le gouvernement s'est appliqué avec énergie, habileté et conviction à faire rappeler l'édit d'interdiction qui frappe le bétail canadien sur les marchés anglais. S'il n'a pas réussi, la chose est due, à mon avis (etc'est aussi l'avis de la députation tout entière), à la préoccupation du peuple anglais de protéger les éleveurs de bestiaux de ce pays. Toutes ces choses considérées, nous sommes bien justifiables de supposer que bientôt nous serons libres de reviser notre propre tarif, si la chose est nécessaire, entièrement dans l'intérêt de notre peuple. Je puis assurer au ministre des Finances et au gouvernement que leur intention de développer chez nous l'industrie de la fabrication des rails d'acier, et dans ce but d'accorder une forte prime, a l'approbation enthousiaste non seulement des partisans de l'administration, mais aussi de nos amis de la gauche. M. l'Orateur, nous avons prêté l'oreille à quelques discours sur l'exposé budgétaire, et ce que j'ap-

pellerai par courtoisie, l'amendement qui a été soumis à la Chambre. Je constate avec regret que les honorables députés qui ont pris la parole jusqu'à présent n'ont pas même fait allusion à l'amendement, bien qu'il soit d'une grande importance. Mais ils ont critiqué l'administration financière de la chose publique, et engagé une discussion hors d'ordre, comme M. l'Orateur nous l'a clairement indiqué hier soir, mais que, grâce à la tolérance du ministre des Finances, nous allons continuer aujourd'hui.

Notre ami de Grey-est (M. Sproule) qui a été le dernier à parler hier soir, s'est montré grandement inquiété de ce que nous avons eu un excédent de quelque $40,000,000 dans le cours de notre administration. Il s'est crié : Qu'en a-t-on fait Qu'est-ce qu'une administration sage et prudente pourrait bien faire d'un surplus de $40,000,000, si ce n'est de le placer avantageusement dans l'intérêt de la population du Canada ? Il fit le rapprochement avec le cas du cultivateur qui, au bout de sept années d'abondance, n'aurait pas réussi à se débarrasser de l'hypothèque sur sa maison, et il demanda ce qu'on penserait de cet individu. Il ajouta que le cultivateur qui agirait de la sorte serait bien imprévoyant. Mais, à mon avis, tout dépend des circonstances. Si ce cultivateur avait appliqué le surplus de ses revenus à se construire des granges, à drainer le sol, à augmenter la puissance de production de sa ferme, il aurait agi beaucoup plus sagement que s'il s'était simplement libéré de l'hypothèque ; et dans le cas de la confédération la dette ne porte intérêt qu'à trois pour cent. L'administration a donc agi avec sagesse en faisant le placement judicieux de son surplus, au lieu de s'attacher à amortir la dette. Mais il s'écrie encore : Pendant combien de temps la population pourra-t-elle supporter cette dépense énorme ? Il a prédit que le jour de l'expiation ne se ferait pas attendre. Voyons comment le peuple s'en est tiré dans le cours des années dernières, et pendant combien d'années encore il pourra supporter cette dépense, si les conditions actuelles se maintiennent. Le meilleur moyen de nous rendre compte c'est d'examiner quel a été l'effet de cette forte dépense et de ces forts surplus sur le bien-être de la population. Il n'est que juste, je pense, de signaler à l'honorable député le chiffre des dépôts faits par notre population dans les banques autorisées du Canada. En 1890, le chiffre en était de $128,000,000 ; après six ans d'un régime qui, à les entendre, ne pressurait pas le peuple comme nous le pressurons aujourd'hui, ces dépôts s'élevaient à $183,000,000 ; soit, en six ans, une augmentation de $55,000,000 seulement ; tandis que dans les six dernières années, durant lesquelles il a payé cet énorme tribut au trésor public, les dépôts populaires se sont élevés de $183,000,000 à $382,000,000, soit une augmentation de $119,000,000. Il me paraît évident que le peuple résiste bien, et du même coup améliore sa propre condition très sensiblement. Je me persuade que le peuple est très disposé à perpétuer cet état de choses. L'opposition semble être d'avis qu'un surplus est un obstacle insurmontable au progrès du pays. Que ces messieurs n'oublient pas que leur parti naguère a aussi eu des surplus.

En 1882 et en 1883 ce surplus s'éleva à $14,000,000. Il nous faut remonter loin en arrière pour trouver un tel excédent. Dans le cours de dix-sept années nous n'en trouvons pas d'autre exemple ; mais dans ces deux années-là ils eurent un surplus de $14,000,000. Or, rapprochez les conditions de l'époque de celles d'aujourd'hui. En même temps qu'ils obtenaient ce surplus de $14,000,000, l'épargne populaire dans les banques tombait de $97,000,000 à $95,000,000, de sorte que le peuple se trouvait de $2,000,000 plus pauvre durant cette période de surplus, tandis qu'il est de $199,000,000 plus riche durant notre période de surplus. Je ne pense pas que le pays doive s'inquiéter beaucoup de ces excédents que nous avons. Je dois des excuses à mon honorable ami de Grey-est pour avoir déclaré hier soir que le droit sur les viandes n'avait été d'aucun avantage aux cultivateurs de notre pays. J'avais compris "wheat" pour "meat" ; je pensais qu'il était question de blé, tandis qu'il parlait des viandes, et je dois reconnaître que ce droit a été très avantageux à la population canadienne.

M. SPROULE : Très bien !

M. HEYD : Il est un autre point, M. l'Orateur, sur lequel je désire attirer votre attention : il s'agit de quelques observations faites par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) auxquelles mon honorable ami de Saskatchewan (M. Davis) n'a pas répondu. L'honorable député de Bothwell fit allusion à la période de déficits. Il se montra fier de ce que dans les trois dernières années de l'administration de ces messieurs de la gauche, il y avait eu des déficits au montant total de $5,694,758, et il nous fit un reproche de ce que nous avions $20,994,445 à notre avoir à l'expiration des trois années dernières. Afin de tourner la difficulté, il s'en prit au mode de tenue de livres. Il prétendit que notre tenue de livres est défectueuse. Or, nous tenons ce mode de tenue de livres de l'ancien gouvernement ; c'est celui qui a été en usage depuis la confédération, et bien que l'honorable député ait siégé dans cette assemblée depuis des années, il n'a jamais songé auparavant à se plaindre du mode de comptabilité. Mais je conçois facilement qu'il trouve la comptabilité en défaut lorsqu'elle établit clairement que nos excédents se sont élevés à $20,994,445 dans le cours des trois années dernières, tandis que ces messieurs de la gauche avaient eu trois années de déficits. Afin de surmonter l'obstacle, il nous signale les dépenses, à la fois imputables au fonds consolidé et imputables au capital, et il s'écrie : Voyez, ils n'ont pas eu

de surplus puisqu'ils étaient en arrière à l'expiration de la période et qu'ils ont virtuellement augmenté la dette nette du pays. Cela est vrai, mais je n'en soutiens pas moins que le mode actuel de tenue de livres est bon, qu'il a toujours été bon, et que personne n'y a trouvé à redire si ce n'est l'honorable député de Bothwell et l'ancien ministre des Finances, qui le condamne également à cause des surplus qu'il ne cessait d'indiquer comme résultat de la bonne administration du parti libéral. Mais si cette prétention doit être admise aujourd'hui, que dire de la position du parti conservateur il y a quelques années ? Leurs recettes en 1884 étaient de $31,000,000, leurs dépenses de $57,000,000, soit un déficit de $26,000,000. Quelle était sa position en 1885, avec un déficit de $16,000,000 ; en 1886, avec un déficit de $28,000,000 ; déficit total de $70,000,000 en trois ans, en même temps qu'une augmentation de la dette nationale de $64,691,000. Il n'est pas de système de comptabilité qui puisse masquer ces faits. Il nous faut tenir nos livres de cette manière ; mais si l'honorable député est dans le vrai aujourd'hui, ils ont dû être dans le tort à cette époque, et ces dépenses ont besoin d'être expliquées. Ces messieurs de l'opposition prétendent qu'elles s'expliquent facilement. L'administration d'alors construisait le chemin de fer du Pacifique, et il était nécessaire de dépenser plus que le revenu du pays. C'est ce qui est arrivé et c'est notre justification aujourd'hui, que si nos recettes ont été considérables, nous avons dû faire de fortes dépenses imputables sur le capital.

Mais mon honorable ami ajoute que le chiffre de la dette publique est la véritable indication de l'état des choses lors du règlement final. C'est aussi ma prétention. Peu importe, à mon sens, que vous imputiez la dépense sur le fonds consolidé ou sur le capital (si ce n'est pour certaines fins), puisque finalement tout va grossir la dette publique. Arrêtons-nous un instant sur ces faits. Nos amis de l'opposition, dans les trois exercices 1894, 1895 et 1896 augmentèrent la dette publique de $17,000,000. Dans les trois exercices 1900, 1901 et 1902, nous augmentâmes la dette publique de $5,556,000. En 1897, lorsque nous eûmes obtenu la pleine gestion des affaires, la dette publique était de $261,538,596; le 31 mars 1903, la dette était de $261,620,000; l'augmentation n'a donc été que de $82,000 depuis que nous avons en main la gestion de la chose publique. C'est la position aujourd'hui en ce qui regard la dette nationale. Notre ami (M. Clancy) a trouvé beaucoup à redire au tarif; il s'est efforcé de nous persuader que le peuple canadien ne paie pas les droits, et que l'élévation du tarif n'ajouterait pas au fardeau des taxes. Si tel est le cas, c'est peine perdue de nous insurger contre le droit différentiel. Mais on nous a dit bien des fois, et nous savons de nous-mêmes, que le traitement de faveur accordé aux marchandises anglaises a eu pour effet d'abaisser le prix des marchandises au Canada, de causer la ruine des filatures de laine, et que les fabricants réclament l'abolition du tarif différentiel et le rétablissement de l'ancien droit. Réclament-ils cela en vue d'élever encore leur tarif? Non, ils le réclament en vue de soutenir les prix et de supprimer la redoutable concurrence à laquelle ce tarif différentiel les expose. Il est inutile de chercher à nous faire croire aujourd'hui qu'en haussant les droits on n'élève pas le prix des marchandises.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. HEYD : Les députés de l'opposition qui ont pris la parole ont évité soigneusement de parler de l'amendement soumis à la Chambre. Mon intention, M. l'Orateur, est de m'appliquer particulièrement à l'examen de cet amendement et d'en scruter le sens. L'honorable député de Bothwell doit des excuses au chef du gouvernement et à l'honorable député de Norfolk-nord, pour avoir déclaré, hier soir, que M. Charlton avait fait son discours à l'instigation du premier ministre et que les opinions émises par M. Charlton sont celles du chef du gouvernement. Le député de Bothwell a déclaré qu'il tenait son renseignement de M. Charlton même. Je le nie. L'honorable député (M. Clancy) fut informé par le député de Norfolk-nord qu'il parlerait à un certain moment à la demande du premier ministre; mais que celui-ci ait été l'inspirateur du discours de M. Charlton, et que ce soit M. Charlton lui-même qui l'ait déclaré, c'est ce que nous ne pouvons admettre de ce côté-ci de la Chambre.

M. GOURLEY : Je pensais que c'était le diable, et non le premier ministre, qui avait inspiré le discours de M. Charlton.

M. HEYD : Vous admettrez tout au moins qu'il y a une distinction à faire entre le premier ministre et le diable. L'amendement soumis à la Chambe est rédigé en termes assez vagues, comme le sont toutes les déclarations relatives au tarif formulées par ces messieurs de la gauche. Je me suis donné beaucoup de peine pour découvrir le sens du mot " adequate " (adéquat). Je vois dans les dictionnaires que les mots " sufficient " (suffisant) ou " enough " (assez) sont de bons équivalents ; mais lorsqu'il s'agit d'appliquer des termes à une chose d'aussi grande importance que le tarif canadien, il importe d'être précis. Afin de nous rendre compte exactement de ce que le parti conservateur entend par le terme " adequate," il nous faut nous tourner vers une petite ville du Manitoba, qui nous en fournit une bonne illustration. Le chef de l'opposition et ses amis étaient au Manitoba l'été dernier, et un poète du pays, prêtant l'oreille à leurs discours, coucha en vers (il aurait pu, je l'admets, trouver un emploi plus utile de son temps) sa conception de ce qu'est la protection adéquate ou suffisante.

Through a western town called Morden
Passed a famous man called Borden
Who, in a tone articulate
The problem tried to demonstrate
That duties, that were adequate
Would be a boon, as sure as fate,
To the merry men of Morden
If they'd only bear the burden.

But the men in Western Morden
With contempt refused the burden,
Though he did his best to stimulate,
They thought he did but simulate,
So they more and more do hesitate
To believe that duties adequate
Would relieve the men of Morden
Of the heavy useless burden.

C'est là une interprétation du mot "adequate" employé par le chef de l'opposition. Nous savons tous que l'honorable Hugh John Macdonald avait promis à la population manitobaine que si le parti conservateur était maintenu au pouvoir, les instruments aratoires seraient admis en franchise, et pendant que le chef de l'opposition haranguait les habitants de Morden, quelqu'un demanda : Que dites-vous de l'entrée en franchise des instruments aratoires ? Le Telegram, de Winnipeg, dont le compte rendu doit être fidèle, raconte ce qui s'est passé de la manière suivante :

Question : Que dites-vous de la promesse faite par M. Macdonald d'admettre en franchise les instruments aratoires ?

M. BORDEN : Avant de reprendre mon siège, je répondrai d'une façon assez précise à la question posée par mon ami, pour qu'il ne reste plus de doute à cet égard. Je répondrai au nom du parti libéral-conservateur qui n'a pas pour chefs, d'une part, un Sifton, et de l'autre, un Tarte.

Question : Allez-vous élever le droit ?

M. BORDEN : Nous établirons un droit suffisant (adequate), et s'il est aujourd'hui suffisamment élevé (comme je pense qu'il l'est) pour mettre les fabricants en mesure de fabriquer ces machines au Canada, nous ne l'élèverons pas davantage. On me dit que les instruments aratoires se vendent aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis. Le droit paraît donc être suffisamment élevé.

Le chef de l'opposition nous dit que le terme "adequate protection" signifie protection suffisante pour mettre les fabricants à même de fabriquer au Canada. C'est cette interprétation que je désire commenter. L'honorable député (M. Borden) nous informe que "adequate protection" veut dire une protection suffisante pour mettre les fabricants de cotonnades ou de lainages, ou de machines à vapeur ou de n'importe quoi à même de fabriquer ces articles au Canada ; et qu'il n'y a pas dans le parti conservateur, d'une part, un Sifton et de l'autre un Tarte pour prêcher l'élévation ou l'abaissement des droits suivant le cas. Il nous a dit que le terme "adequate protection" signifiait une protection assez élevée pour permettre aux fabricants d'instruments aratoires de fabriquer de leurs machines au Canada, et dans son opinion le droit actuel sur les marchandises aratoires est suffisamment élevé.

Est-ce l'intention du parti conservateur de faire comprendre aux fabricants de charrues, aux fabricants de moissonneuses, aux fabricants de machines agricoles du Canada qu'ils devront se contenter d'une mesure de protection suffisante pour leur permettre de fabriquer au pays. Est-ce dans le but d'obtenir cette mesure de protection que les associations de manufacturiers donnent des banquets et invitent l'honorable M. Tarte à leur faire des discours ? N'attachent-ils pas une autre signification au terme "adequate" ? Ce mot est le nœud de toute la question.

Si le chef de l'opposition est dans le vrai, si le terme "adequate protection" doit s'entendre d'une protection suffisante pour permettre au fabricant de fabriquer au Canada, en se réservant pour lui-même un profit raisonnable et juste, alors, nous sommes tous des protectionnistes dans son sens. Même le libre-changiste le plus intransigeant parmi les partisans de l'administration, ne trouvera, si je ne me trompe, rien à redire à ce genre de protection. Mais derrière ce mot "adequate", il se cache quelque chose que nous ne comprenons pas bien.

Le fabricant pense que cela signifie un tarif élevé, assez élevé pour assurer le marché canadien aux manufacturiers canadiens. C'est ce que l'on entend, je pense, par ce mot "adequate", et d'autre part, avec ce terme ambigu, ces messieurs de l'opposition refusent d'élever les droits sur les machines agricoles ; ils sont déjà assez élevés, disent-ils. Ils se transportent d'une extrémité du pays à l'autre, et au moyen d'un amendement comme celui soumis à cette assemblée, vague et sans portée, ils trompent le peuple, de la même manière qu'ils voulurent tromper les habitants de cette petite ville de l'Ouest, Morden.

Et maintenant, quel peut être la portée pratique d'une telle résolution. En voici les termes :

Cette Chambre, considérant que la mise en pratique du présent tarif ne donne pas de résultats satisfaisants, est d'opinion que notre pays demande l'adoption d'une politique déclarée de protection suffisante pour son travail, ses produits agricoles, ses manufactures et ses industries, et qui soit de nature à assurer en toute occasion le marché du Canada aux Canadiens.

L'honorable député propose en premier lieu de protéger le travail. Eh bien ! je laisserai volontiers à quelqu'un de plus habile que moi la tâche de découvrir un moyen de protéger le travail. Le travail est libre comme l'air, et se porte vers les points où les salaires sont le plus élevés. Il s'éloigne des endroits où les salaires cessent d'être suffisants pour le maintien des ouvriers. Il va et vient constamment ; il est impossible de le protéger, ou s'il peut être protégé, ce que j'ai dans ma main ne signifie rien du tout. J'ai ici le compte rendu des délibérations du

Conseil des Métiers et du Travail du Canada, à leur assemblée annuelle tenue dans la ville de Berlin et à laquelle assistaient les représentants de cent deux organisations. Ces hommes sont-ils qualifiés à parler au nom du travail, ou est-ce notre ami, le chef de l'opposition, qui est qualifié ? Cette assemblée adopta la résolution suivante :

Attendu que l'association des manufacturiers a annoncé son intention de demander l'élévation du tarif douanier, et attendu que les souffrances et l'oppression de l'industrie proviennent non pas des échanges de produits entre les diverses industries, mais des exactions auxquelles le travail est soumis par les détenteurs des terres, des forêts, des mines et autres ressources naturelles ; en conséquence, ce congrès proteste contre toute élévation du tarif et demande instamment que les impôts soient reportés le plus tôt possible sur ces biens qui mettent à l'heure qu'il est les désœuvrés en mesure de pressurer l'industrie.

C'est là l'opinion de cent deux organisations convoquées dans le but d'aviser aux moyens de promouvoir leurs propres intérêts. Cette résolution fut adoptée à l'unanimité, et je soutiens que ces représentants de la classe ouvrière réunis en congrès sont mieux qualifiés à dire ce qui est de nature à favoriser le travail que même l'honorable chef de l'opposition, et toute la députation avec lui. Ma prétention est donc que la résolution de l'honorable député en ce qui est de ce premier groupe de la population qu'il se propose de protéger, est absolument inefficace, et même nuisible.

Prenons, maintenant, les autres classes dont il y est question. Dans nos tableaux du commerce, six classes d'intérêts se trouvent représentées : les mines, les pêches, les forêts, le bétail, l'agriculture et les manufactures. Occupons-nous d'abord des mineurs. Les exportations de nos produits miniers durant la dernière année se sont élevés à $34,947,575. La résolution veut assurer aux mineurs le bienfait de sa protection suffisante. Comment les mineurs du Yukon, constraints de tout acheter, et tirant tout leur revenu du fond de la terre, se trouveront-ils protégés par l'augmentation des prix qu'ils auront à payer pour leurs outils et leurs vivres, et sans qu'on leur ouvre le moindre débouché ? C'est une classe qu'il ne nous est guère possible de protéger, malgré tous nos efforts. Il est vrai que les mineurs de plomb de la Colombie Anglaise sont à l'heure qu'il est soumis à un terrible inconvénient ; mais cela n'est pas dû particulièrement à un manque de protection. Cela vient de ce qu'un " trust," une coalition aux Etats-Unis, refuse de leur acheter leur minerai. S'ils pouvaient trouver un débouché pour leur minerai, ils ne réclameraient aucune protection ; ils demandent la protection pour leur minerai de plomb, parce qu'ils n'ont pas de débouché à l'étranger pour ce minerai ; et en ce qui me regarde personnellement j'appuierai le ministre des Finances s'il décide d'imposer sur tous les articles dans lesquels il entre du plomb un droit suffisant pour permettre à ces hommes de vivre, dans les circonstances particulières où ils se trouvent. Mais d'autre part, n'allons pas nous figurer que par le moyen d'une politique de " protection suffisante ", nous pourrons promouvoir les intérêts de nos mineurs.

Pouvons-nous promouvoir ceux de nos pêcheurs ? Les exportations de poissons durant le dernier exercice ont été de $14,143,-294, et nos pêches ont en outre fourni à peu près tout ce qui a été consommé de poisson au pays même. Nous n'avons acheté à l'étranger que pour $620,706, dont $240,000 d'huitres ; $101,688 d'appats de poissons ; $107,000, d'anchois et de sardines ; outre quarante-trois articles formant en tout $172,-018. La " protection suffisante " ne sera donc pas en mesure de promouvoir les intérêts de nos pêches.

Considérons, maintenant, l'industrie du bois, suffisamment importante pour que nous lui consacrions quelques instants. Dans le cours du dernier exercice, nos exportations de produits forestiers se sont élevées à $32,119,420, et nos importations à $4,242,358, dont $941,-000 de chêne et $665,000 de billes et de bois non équarri. Ajoutez-y les importations de certains bois d'œuvre que nous n'avons pas en ce pays, au montant de $1,000,000 ou de $1,500,000, ainsi que le bois requis par les habitants du Nord-Ouest qui sont très éloignés de toute source d'approvisionnement, et vous aurez toute la quantité de bois que le Canada achète à l'étranger. Avons-nous eu des délégations d'ouvriers, de mineurs (à l'exception de ceux exploitant les gisements de plomb), de pêcheurs ou d'individus engagés dans l'exploitation forestière, nous demandant d'améliorer leur position par le moyen d'un tarif protecteur ? Aucunement.

La plus vaste industrie que nous ayons en ce pays est celle de l'exploitation des bestiaux et de leurs produits. Elle s'est développée merveilleusement dans le cours des années dernières. Nos exportations d'animaux et de leurs produits durant le dernier exercice s'élevèrent à $59,161,-209. Examinons la question honnêtement, sincèrement, et demandons-nous si nous pourrons améliorer la condition du cultivateur au moyen de la " protection suffisante." Le chef de l'opposition s'est efforcé, l'autre jour, de démontrer que la concurrence est très vive pour notre classe agricole. L'honorable ministre du Commerce a démontré que de $28,000,000 de produits agricoles qui sont importés au pays, il n'en est pas plus de $6,-000,000 de produits faisant concurrence aux produits de nos fermes. L'année dernière de $3,000,000 d'importations avec lesquelles nos éleveurs durent compter, $1,064,988 consistaient en bétail, $1,716,747 en produits alimentaires, et $375,515 en reproducteurs ; et d'autre part, nous exportâmes pour $59,000,-000 de produits en excédent de ce qui fut gardé ou consommé au pays.

Comment pourriez-vous venir en aide à cette grande industrie en accordant plus de

protection au cultivateur ? Ils n'ont pas dans le moment à lutter contre la concurrence. Vous pourriez porter les droits à 100 pour 100, et il n'en résulterait aucun avantage pour le cultivateur, si ce n'est qu'indirectement ils obtiendraient par là un débouché au pays pour une partie de leur excédent de produits.

Prenons les statistiques de notre commerce de produits agricoles. L'année dernière nous exportâmes pour $37,000,000 d'excédent de ces produits, et nos exportations de cette catégorie vont augmenter probablement beaucoup plus rapidement qu'elles n'ont fait dans le passé. Mais à quelle concurrence nos agriculteurs ont-ils été soumis ? N'oublions pas que ce ne sont pas les quantités importées au pays qui font concurrence à nos propres produits, mais les quantités consommées au pays. Ce sont les quantités importées pour consommation au pays qui concurrencent nos produits ; et l'honorable chef de l'opposition cherche à nous donner le change lorsqu'il déclare que nous avons importé de $7,000,000 à $8,000,000 de blé durant le dernier exercice. Ce qui est entré au pays à l'ouest, en est sorti par l'est. Ce grain n'a fait que traverser le pays; et pourtant, l'honorable député voudrait nous faire croire que ces importations de blé ont fait concurrence aux quantités produites sur nos fermes. Des $489,000 de grain qui sont venus du dehors, il n'en est que pour $89,000 qui ait fait concurrence à nos propres produits. Si nous incluons le maïs, importé à la demande et pour l'avantage de nos cultivateurs, la valeur totale de produits agricoles ayant concurrencé les produits de nos fermes, ne s'élève qu'à la somme de $5,700,000. En présence de ces faits, ne sommes-nous pas forcés de conclure que la motion de mon honorable ami le chef de l'opposition va beaucoup plus loin que les circonstances ne le demandent, en nous proposant de déclarer que l'industrie agricole a besoin d'être stimulée par un tarif " suffisant ". Il me paraît très clair que, à part quelques industries de fabrication, il n'est pas d'industrie en ce pays qui puisse être stimulé par un tarif plus élevé ; et dans le cours des six années dernières, la production de nos industries manufacturières a augmenté de $9,365,000 qu'elle était en 1896, à $18,462,000 durant le dernier exercice.

Même pour ce qui est de nos industries de fabrication, le terme " protection suffisante " ne signifie rien, car, si nous en exceptons quelques-unes, elles sont toutes suffisamment prospères, et lorsque cette condition existe, elles jouissent évidemment de ce que l'honorable chef de l'oppositon appelle une protection suffisante.

L'honorable député nous a lu un passage d'une entrevue avec quelques mineurs, au cours de laquelle les mineurs prétendent que le droit de douze centins sur le blé, de dix cents sur l'avoine, de $2 la tonne sur le foin, et de trois centins sur la douzaine d'œufs, leur était onéreux. L'honorable député n'alla pas jusqu'à dire que la protection ainsi accordée aux cultivateurs était excessive. Au contraire, il ne le trouvait pas suffisante. Dans son opinion, le percentage sur certains produits agricoles devrait être augmenté, afin que ce pays du Canada, un des plus favorisés du monde au point de vue de la productivité agricole, ne se vît pas obligé d'importer des Etats-Unis pour près de $28,000,000 de produits agricoles et de produits animaux. Mais, pour être véridique, il lui aurait fallu ajouter que de ces $28,000,000 d'importations des Etats-Unis, il y avait pour $22,000,000 de bananes, d'oranges et d'autres produits qui n'intéressent aucunement nos cultivateurs. En commençant par déclarer que nos importations de produits agricoles s'élevaient à $28,000,000, et en faisant de cette donnée le point de départ de son argumentation, il a produit une fausse impression. Afin de me renseigner exactement j'ai consulté les statistiques du commerce et de la navigation, et voici ce que j'ai trouvé :

Animaux..	$1,064,000
Grain..	489,000

Et ainsi de suite jusqu'à la fin, leur concédant le maïs et tous les produits imaginables qui fussent susceptibles de concurrencer les produits des fermes canadiennes. La valeur totale de ces importations s'élève, comme l'a dit le ministre du Commerce, à $6,290,000. Qu'est-ce que cette somme en regard de la production totale des fermes du Canada? Le bureau des Industries de l'Ontario estimait que notre production agricole totale, l'année dernière, s'était élevée à $214,000,000. Il y a nombre d'années, le chef de la statistique du Canada estimait que la production agricole du pays s'élevait à plus de $500,000,000. A mon avis, ce chiffre était exagéré, mais il est probable qu'aujourd'hui nous l'avons atteint.

Or, je le demande, si nous produisons pour $500,000,000 de produits agricoles, quelle influence des importations au montant de $5,000,000 (un pour cent de l'ensemble) peuvent-elles avoir sur le marché?

Il me paraît manifestement absurde de prétendre qu'une aussi faible proportion d'importations peut influencer les prix.

Considérons la chose un peu plus en détail. L'honorable député nous reproche d'avoir ouvert la porte au blé étranger moyennant un droit de 12 centins par boisseau. Or, l'année dernière, nous en avons importé pour $89,000 et le pays en a produit pour $100,000,000. Quel avantage les cultivateurs retireraient-ils d'une élévation du droit sur le blé? Sur l'avoine le droit est de 10 centins par boisseau, et l'honorable député voudrait que ce droit fût élevé. Or, il n'a été importé que pour $71,000 d'avoine, et la province d'Ontario à elle seule en a récolté pour $28,000,000. Quelle est la proportion de l'avoine importée relativement à la quantité récoltée au pays? Elle est infinitésimale, micros-

copique. C'est en quelque sorte une bactérie, soumise à notre examen en rapport avec cette question. Sur le foin, le droit est de $2 par tonne, et nous en avons importé pour $121,000, dont la plus grande partie, je pense, est allée à la Colombie-britannique ou à quelque autre région éloignée hors de l'atteinte de nos cultivateurs de l'Ontario. Dans l'Ontario seul, l'année dernière, notre production de foin s'est élevée à $37,000,000, et on voudrait nous faire croire que cette importation de $121,000 de foin fait concurrence à la production de foin du Canada tout entier, et que nous rendrions un grand service à la classe agricole en l'empêchant d'entrer ici. Prenez, maintenant, les pommes de terre; nous en avons importé pour $102,000. Mais l'Ontario seul en a récolté pour $7,000,000; et dans ce chiffre de $102,000, sont comprises les patates sucrées et les ignames. Pense-t-on que si le droit était porté de 15 à 45 centins par boisseau, que notre population pourrait se mettre à récolter des patates sucrées et des oignons, et que nous introduirions ainsi une nouvelle industrie au Canada?

Mon honorable ami, le chef de l'opposition a même parlé des avantages que l'industrie laitière retirerait d'une protection plus grande. Or, nous avons importé du lait au montant de $55,000, et du fromage au montant de $42,000, et on nous assure d'un grand sérieux que cette importation est un danger et une menace pour l'industrie laitière du pays qui, l'année dernière, a fourni aux besoins de notre population de cinq millions et demi, et a exporté pour $19,000,000 de fromage et pour $6,000,000 de beurre.

Je ne vois rien dans cette résolution qui soit bien encourageant pour aucune de nos industries. Mais, avec le chef de l'opposition, je reconnais l'importance pour les Canadiens du marché domestique ou local. C'est là, à mon avis, un débouché qui peut être mis à profit et développé, et que le gouvernement peut mettre à profit et développer par le moyen, je ne dirai pas d'un tarif protecteur (car ce terme pourrait déplaire à quelques-uns de mes amis), mais d'un tarif de revenu. Une plus grande mesure de tarif de revenu serait, sans aucun doute, tout à l'avantage de notre population, et je vais m'efforcer de montrer par l'examen du mouvement de notre commerce, ces années dernières, que le développement d'un marché national est une condition essentielle de succès dans l'agriculture au Canada. Prenons les deux grandes divisions du travail rural : la culture des champs, l'exploitation du troupeau ; il est deux pays auxquels nous vendons nos produits, et je dirais trois desquels nous achetons. Au moins 90 pour 100 de nos exportations nous viennent de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis ; et 85 pour 100 de nos importations sont à provenance de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis.

L'Allemagne nous fournit un peu plus de $10,000,000 de marchandises, et en reçoit pour à peu près $1,300,000 de nous. Elle ne peut donc nous faire beaucoup de mal en édictant un tarif prohibitif contre nous. En cherchant à nous rendre compte de ce que l'avenir nous réserve, nous n'avons pas à nous préoccuper du reste du monde. Avec seulement 15 pour 100 de nos importations à provenance de pays autres que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, et seulement 10 pour 100 de nos exportations à destination d'autres pays, la proportion est si petite qu'elle est virtuellement de nul effet. J'ai sous la main un état abrégé présentant certains aspects de nos exportations sur la Grande-Bretagne et les Etats-Unis en 1896 et 1902. J'ai choisi ces années parce qu'elles se prêtent mieux à la comparaison.

EXPORTATIONS COMPAREES A DESTINATION DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DES ETATS-UNIS, 1896 ET 1902.

Produits des champs.

	Grande-Bretagne.	Etats-Unis.
1896	$ 9,551,316	$3,232,729
1902	27,973,503	2,555,216
	$18,422,187*	$ 677,513†

* Augmentation. † Diminution.

Animaux et leurs produits.

	Grande-Bretagne.	Etats-Unis.
1896	$32,523,070	$3,341,275
1902	52,687,998	5,139,262
	$20,164,928*	$1,797,987†

* Augmentation. † Augmentation.

EXPORTATIONS TOTALES DE PRODUITS DES CHAMPS ET D'ANIMAUX ET LEURS PRODUITS.

	Grande-Bretagne.	Etats-Unis.
1896	$42,074,387	$6,573,004
1902	80,661,501	7,694,478
	$38,587,114*	$1,121,474†

* Augmentation. † Augmentation.

Nous voyons qu'en sept années nous avons augmenté nos exportations sur la Grande-Bretagne de plus de $38,000,000, tandis que nos exportations sur les Etats-Unis n'ont augmenté que d'un peu plus de $1,000,000. Maintenant examinons les faits au point de vue de la classe agricole, et puisque les Etats-Unis et le reste du monde ne nous offrent que des débouchés fort restreints, voyons quelle perspective s'offre à nous sur les marchés anglais et sur le marché que nous sommes en mesure de développer pour nos propres produits au sein de la population canadienne.

C'est là le problème que nos cultivateurs ont à résoudre. C'est en vain qu'ils disaient : nous allons vendre là où les prix sont le plus élevés, et acheter là où les prix sont le plus bas. Ce serait là un état de choses idéal et qui se produira peut-être à la fin des temps ; mais pour le moment, il n'existe pas. Les nations de l'univers nous

disent simplement : Nous n'achèterons pas de vous. C'est ce que les Etats-Unis nous disent. A nos cultivateurs, avec leur excédent de $100,000,000 de produits, ils disent : nous ne vous achèterons que cinq ou six millions de certaines qualités de vos marchandises ; le reste, faites-en ce que vous voudrez. La question naturellement se pose,—question de grande importance,—le marché de la Grande-Bretagne est-il illimité ; pourrons-nous continuer indéfiniment à exporter nos produits en Angleterre ? Est-il probable que nous atteindrons bientôt la limite extrême de la demande en ce pays. Avec le marché des Etats-Unis fermé sur nous, avec l'Allemagne, la France et toutes les nations du monde protégées par des tarifs très élevés, il ne reste plus à notre classe agricole que le débouché du marché anglais, et celui du marché canadien, plus important encore que le marché anglais. Or, ne perdez pas de vue que le Canada, à l'heure actuelle, est un pays agricole. Les cultivateurs relativement aux autres classes de la société y sont dans le rapport de trois contre deux. La proportion s'est modifiée, et modifiée rapidement dans le cours des dix années dernières ; mais par suite de l'envahissement récent du Nord-Ouest par un fort courant d'immigration, l'état de choses actuel peut se maintenir et nous pourrons continuer à être un peuple agriculteur. Mais aux Etats-Unis l'état de choses se modifie. Ce n'est plus un pays agricole, mais un pays manufacturier, les cultivateurs s'y trouvant dans le rapport de dix à vingt-et-un. Ici, nous sommes dans cette situation particulière d'être encore un peuple agricole, en mesure pendant bien des années à venir, de produire beaucoup plus que nous ne pourrons consommer, mais avec tous les marchés du monde, excepté celui de la Grande-Bretagne, fermés sur nous. On voit donc que la création d'un marché national est une affaire de grande importance pour le Canada, et le moyen d'amener ce résultat, c'est la mise en vigueur d'un tarif de revenu. La puissance de production de nos fermes a été, l'année dernière, de $500,000,000. Nous avons exporté pour une somme de $100,000,00, retenant au pays pour $400,000,000 de produits, dont la population rurale, je pense, a dû consommer au moins la moitié. Observez que dans le cours de l'année dernière, la population rurale de l'ancien Canada a diminué de 112,000, tandis que la population urbaine s'est accrue de 364,000. Dans la province de l'Ontario, le nombre des cultivateurs a diminué de 48,000, tandis que la population des villes et des villages s'est accrue de 116,000. Il est difficile de dire quelle part de notre prospérité actuelle est due à ce déplacement de population. On dit souvent que notre prospérité est le résultat de nos exportations de produits agricoles. Pourtant, dans les anciennes provinces du Canada, il se consomme deux fois plus de produits qu'il ne s'en exporte. Nous avons à notre portée deux ou trois moyens de développer le marché national. Les députés de l'opposition diront sans doute : Adoptez un tarif élevé de protection ; comme résultat, les marchandises dont nous avons besoin seront fabriquées au pays ; et de cette manière la population urbaine s'accroîtra et les cultivateurs auront un débouché pour l'excédent de leurs produits. Est-ce bien là ce qui se produirait ? Dès que nous voulons expédier nos produits aux Etats-Unis, nous nous trouvons en présence de leur tarif de 50 pour cent. Pour les grains, la Grande-Bretagne nous offre d'ici à bien des années un marché illimité. Les importations de grains et de farine en Grande-Bretagne, l'année dernière, se sont élevées à $150,000,000. Nous pourrons faire de la colonisation dans le Nord-Ouest bien des années encore avant d'arriver à encombrer ce marché ; aussi les observations que je fais en ce moment ne visent-elles pas le Manitoba et le Nord-Ouest. Mais les anciennes provinces canadiennes ont cessé d'exporter des grains. Nous n'en récoltons guère plus qu'il ne nous en faut pour nos propres besoins.

Afin de développer nos exportations, il nous a fallu changer notre mode d'exploitation des terres. En ces dernières années, notre industrie fromagère, notre industrie du bacon et notre exploitation du bétail ont pris un merveilleux développement. Ce sont là les trois principales industries agricoles. Est-il probable que nous arriverons à encombrer le marché anglais des produits de ces industries ? Nous avons exporté en Grande-Bretagne, l'année dernière, pour $20,000,000 de fromage. La Grande-Bretagne en avait importé, cette année-là, pour $31,000,000. Nous fournissons donc pour 65 pour 100 du fromage que la Grande-Bretagne importe, et c'est l'opinion, aujourd'hui, des hommes engagés dans ce commerce que nos exportations de fromage n'augmenteront probablement pas davantage, à moins qu'en améliorant la quantité de notre fromage, nous ne donnions au peuple anglais un goût encore plus grand pour ce fromage ; et dans ce cas la consommation augmentera pour le bénéfice des fabricants de fromage du Canada. Voici, maintenant, le bacon qui a donné, l'année dernière, après le fromage, le plus gros chiffre d'exportation, $12,400,000. D'autre part, les importations de viande de porc dans la Grande-Bretagne s'élevèrent, cette même année, à $68,000,000. Les gens s'imaginent que nous n'avons qu'à nous présenter pour nous emparer de ce marché. C'est une erreur. M. Flavelle, chef de la maison de charcuterie Davies, au cours d'une conférence faite récemment au congrès de la société des éleveurs de cochons du Canada, a déclaré que c'est là une idée entièrement fausse ; que nous avons dès ce moment atteint la limite extrême de notre capacité de production du bacon. Il est vrai, a-t-il dit, que le peuple anglais importe pour à peu près $68,000,000 de viande de porc ; mais une grande partie consiste en cochons gras, charnus, que nous

ne pouvons produire à aussi bas prix que les Etats-Unis. Les Etats-Unis ont donc le monopole de cette classe de produits. Contre le Danemark, l'Angleterre et l'Irlande, toutefois, nous pouvons maintenir notre position et même augmenter dans une certaine mesure nos exportations de bacon dit Wiltshire. Des $44,000,000 de bestiaux que la Grande-Bretagne importe, nous lui en avons fourni pour $9,000,000. Je ne suis pas engagé dans cette industrie ; j'ignore quelles sont ses chances de développement ultérieur. Nous avons des concurrents aux Etats-Unis qui sont en mesure de produire aussi bon que nous, et à un peu meilleur marché, puisque le blé-d'Inde leur coûte moins cher. Nous avons des concurrents dans la république Argentine et ailleurs, où les fourrages et la main-d'œuvre ne coûtent pas cher. Je me demande donc si nous pouvons espérer augmenter beaucoup nos exportations, même, de bestiaux. La question se pose donc avec force pour la classe agricole. Tout cela est-il exact, et dans ce cas, où est le remède ?

M. GOURLEY : L'honorable député affirme que les cochons ne peuvent être élevés et engraissés chez nous aussi économiquement qu'aux Etats-Unis. Voudrait-il nous dire pourquoi ?

M. HEYD : M. Flavelle affirme que les importations de la Grande-Bretagne se composent pour plus de la moitié de gros lard, qui peut être produit aux Etats-Unis à meilleur marché que nous ne pouvons le produire au Canada ; nous ne pouvons, dit-il, lutter avec eux sur ce terrain.

M. GOURLEY : L'honorable député est-il en mesure de dire pourquoi ce type de cochon peut être produit à meilleur marché aux Etats-Unis ?

M. HEYD : Je ne suis pas du métier; mais M. Flavelle, qui est le gérant de la maison Davies, la plus grande maison de charcuterie du pays, et lui-même l'homme le mieux renseigné du Canada sur cette question, l'affirme, et je suis disposé à le croire sur parole.

M. GOURLEY : Où puis-je me renseigner à cet égard ?

M. HEYD : N'importe quel député de la campagne vous le dira ; je ne suis pas cultivateur.

M. GOURLEY : Je conçois qu'ils aient quelque avantage sur nous.

M. HEYD : Il y a deux ou trois explications données, mais je ne saurais dire quelle est la véritable. Maintenant, quelle est l'alternative qui s'offre à nos cultivateurs. En premier lieu, ils peuvent s'appliquer à développer le marché national. Tout consommateur de plus au Canada est un appoint pour la classe agricole. Si, par suite d'un remaniement du tarif, nos industries souffraient un préjudice et qu'en conséquence la population urbaine qui fournit les principaux consommateurs de produits agricoles fût contrainte de quitter le pays, il se produirait aussitôt une crise de l'agriculture. Si, au contraire, par le moyen d'une politique judicieuse et sage d'abaissement du tarif, cette population urbaine peut être accrue les articles de fabrication de diverses sortes que nous nous procurons à l'étranger seraient fabriqués chez nous, et cela aiderait à l'établissement de nos industries nationales. La seconde alternative qui s'offre au cultivateur, c'est de cesser de produire. Il lui faut choisir entre les deux : il lui faudra cesser de produire, à moins que notre population ne lui achète plus de son excédent de produits, et c'est ce qui arrivera si nous augmentons l'importance du marché national.

Ainsi donc, la question qu'il lui faut examiner est celle-ci: combien pourra coûter la création de ce marché national. Les cultivateurs reconnaissent que le tarif protecteur en vigueur aujourd'hui est dans leur intérêt. Nous ne voyons pas arriver ici de délégations de cultivateurs demandant que le tarif soit abaissé. Ils sont prêts à accepter le présent tarif en vue de créer un marché national. Mais tout en se rendant compte des avantages qu'assurerait ce marché national, ils peuvent bien se demander : que faudra-t-il payer pour obtenir sans retard ce marché national ? C'est le fond de toute la question. L'opposition s'écrie : Etablissez un tarif prohibitif; cela règlera tout. Un tel tarif aurait aussi pour effet de diminuer le revenu dont jouit le gouvernement. Ces messieurs n'auraient plus l'occasion de gourmander le ministre des Finances s'ils pouvaient faire adopter un tarif prohibitif comme remède à nos présents maux. Le ministre des Finances ne pourrait plus venir nous annoncer un surplus de $13,000,000. Ce mal, si c'en est un, disparaîtrait à coup sûr. Le présent tarif, tout en stimulant le développement du marché national, assure un revenu au gouvernement ainsi qu'un débouché avantageux pour les industries du pays et pour la prospérité générale. C'est là l'attitude prise par le gouvernement, et les cultivateurs acceptent ces conditions.

Certains manufacturiers sont satisfaits des conditions actuelles, tandis que d'autres demandent plus de protection qu'ils n'en ont aujourd'hui. Je ne suis pas prêt à dire quelles sont les espèces de produits qui devraient être protégées davantage; mais je sais que certaines industries chez nous souffrent un préjudice en conséquence du tarif différentiel, ont souffert un préjudice dans le passé à cause du défaut de surtaxe sur les marchandises allemandes ; et il existe aussi des industries qui souffrent de l'appréciation insuffisante que l'on fait à la douane des produits concurrents à provenance des Etats-Unis. Les produits de fabrication canadienne qui ont à soutenir la concurrence de produits des Etats-Unis vendus à sacrifice sur nos marchés, devraient être l'objet de la sollicitude spéciale de notre

gouvernement. Celui-ci, je pense, a l'œil ouvert, il se rend compte qu'il a été d'usage pendant nombre d'années d'apprécier les marchandises au-dessous de leur valeur. Afin de prévenir le mal, on s'occupe de nommer plus de douaniers, et le fonctionnement du bureau sera bientôt parfait. Il est certaines industries, à ma connaissance, qu'on va probablement cesser d'exploiter, comme résultat de cet abus de la fausse appréciation. Toutefois, nous devons admettre que les manufacturiers, à quelques exceptions près, sont dans une condition très prospère. Cela est hors de doute. L'administration, je pense, sera sur le qui-vive, et saura faire face à toutes les éventualités. Il lui faudra, je pense, avoir l'œil ouvert et ne pas être prise au dépourvue par cette crise que nos fabricants redoutent de voir éclater aux Etats-Unis. Nous ne la craignons pas pour notre pays, car nous n'avons pas tous nos fonds engagés dans l'industrie. Mais il nous faut reconnaître l'énorme développement des intérêts manufacturiers qui se produit aux Etats-Unis, les redoutables coalitions financières, ou "trusts," qui y ont été organisées, et qui ont plus de puissance même que le Sénat et la Chambre des représentants.

Songez qu'une seule de ces associations dispose de $140,000,000 de capitaux, et qu'il y a plus de deux cents coalitions de cette nature, dont les capitaux forment un total de plus de $3,500,000,000, et dont la production est de près de 1,661,000,000 de marchandises. Les fabricants des Etats-Unis produisent pour près de $8,000,000,000 d'articles manufacturés proprement dits, et pour $13,000,000,000 de ces articles, si l'on y comprend ceux fabriqués à la main et les redoublements. Les métiers à la main à eux seuls ont une production de 8,500,000,000, dont, non pas 3½ pour 100, mais 12 pour 100 est exporté au loin. Il se produit actuellement de cette manière pour $800,000,000 de plus qu'il ne se consomme aux Etats-Unis. Leurs agents, répandus dans tous les pays du monde, vendent ces articles au-dessous du prix des ventes qu'ils font dans leur propre pays sous l'égide d'un tarif élevé, qui les met à même de vendre à sacrifice dans les autres pays. Nos fabricants aperçoivent là un danger. Dès que la consommation de ces articles fabriqués cessera aux Etats-Unis, la puissance de production restant la même, les produits s'accumuleront. Les fabricants des Etats-Unis devront alors se chercher de nouveaux débouchés, et la question que se posent nos gens est celle-ci : le tarif canadien est-il assez élevé, étant donné l'état de choses qui va se produire sous peu, pour nous permettre de maintenir ce que nous avons mis tant d'années à créer et à développer : les fabriques qui dépendent de nous. Je ne m'étonne pas qu'ils demandent l'élévation du tarif douanier. Si j'étais fabricant et si j'avais les mêmes intérêts en jeu, je pense que je réclamerais un surcroît de protection plus instamment encore que je ne le fais aujourd'hui.

M. HEYD.

Mais j'ai confiance que l'administration qui, en 1896, s'est emparé du gouvernail et a conduit le vaisseau de l'Etat au havre de la prospérité, saura et voudra, dans d'autres conditions, suivre encore une fois les conseils de la raison, et qu'elle continuera de piloter le navire dans la voie du succès.

Nous avons lieu particulièrement de remercier l'administration d'avoir fait quelque chose, bien que ce soit très peu, pour venir en aide à l'industrie de la ficelle d'engerbage. Cette industrie a son caractère propre, elle diffère de toutes les autres et se trouve dans une position particulière relativement à toutes les autres industries de notre pays: Elle doit, seule au Canada, soutenir la concurrence d'une association de fabricants de ficelle qui disposent de 90 pour 100 de la production totale des Etats-Unis. Le monstre qu'il lui faut combattre est l'International Harvester Company, et contre ses attaques elle est absolument sans défense. Bien des gens ont cru bon de s'adonner à la confection de la ficelle d'engerbage. Le ministre des Finances a déclaré l'autre jour, que plusieurs s'y sont engagés, mais ils l'ont fait sous une fausse impression.

On croyait que, puisque la Compagnie manufacturière de ficelle d'engerbage de Brantford avait réalisé, dans l'espace de trois ans, des dividendes de 200 pour 100, tout ce qu'il fallait faire, c'était de former une compagnie de cultivateurs pour se livrer à la même industrie et pour retirer des bénéfices de 40, 60 et même 100 pour 100. Nous n'avons pas tous les ans une guerre des Philippines, et ce n'est pas l'habitude de voir le chanvre de Manille brut, qui se vend ordinairement 3½ cents, atteindre le prix de 13 cents la livre. Une compagnie doit avoir à sa disposition une grande quantité de matière première, si elle veut réaliser environ $150,000 sur l'augmentation même de la matière première. Voilà ce dont il faut tenir compte quand on vient nous parler des dividendes de 200 pour 100 qu'a payés la compagnie de Brantford, l'an dernier ; grâce aux commandes considérables des cultivateurs de l'ouest, la compagnie des agriculteurs d'Ontario a fait un bénéfice de 5 pour 100, tandis que l'association des consommateurs de corde et de ficelle du Canada, qui n'avaient pas l'avantage d'avoir en entrepôt pour environ $150,000 de matière première, a réalisé depuis sept ans, environ 2½ pour 100 par année. La manufacture de ficelle d'engerbage de Chatham a fermé ses portes et il en est ainsi de la fabrique de cordage de Richelieu. Règle générale, toutes ces fabriques appartiennent à des cultivateurs qui se sont livrés à cette industrie pour ne pas être à la merci des spéculateurs ; c'est pour cela que la Compagnie de Brantford a été fermée. Cette entreprise a réussi parce que 8,000 cultivateurs sont devenus, du jour au lendemain, les agents, les commis de cette industrie. La compagnie n'a rien à payer pour vendre ses produits, et elle peut continuer à fabriquer cette ficelle d'engerbage.

Les autres sociétés semblables périclitent. Leurs directeurs ignorent où ils en sont rendus. D'un autre côté, le marché américain leur est fermé par ce droit de 45 pour 100 sur la ficelle d'engerbage fabriquée surtout de chanvre de Manille. Les Etats-Unis sont à la merci d'une pieuvre qui consomme 90 pour 100 de cette production et ils peuvent s'assurer les marchés depuis le Texas jusqu'au nord de la république voisine. Lorsqu'arrive la fin de la saison, ils nous expédient le surplus de cette production. Ce ne sont pas surtout les fabriques de ficelle d'engerbage qui sont menacées, mais bien les cultivateurs canadiens. Les compagnies indépendantes qui fabriquent la ficelle d'engerbage au Canada, sont absolument sous la haute-main de ce monopole étranger qui peut, à son gré, élever ou abaisser le prix de cet article. Nos cultivateurs, si la récolte est aussi abondante qu'elle semble devoir l'être cette année, devront se soumettre aux exigences de ces fabricants, et même se trouver dans l'embarras, lorsqu'ils feront leurs moissons et qu'ils auront besoin de cette ficelle d'engerbage. Les manufacturiers de ce produit ont eu des entrevues avec les ministres ; ils ont dit à ces derniers : Si vous nous accordez une protection de 12½ pour 100, nous pourrons fabriquer toute la ficelle d'engerbage dont le pays aura besoin. Cela nous sera assez facile. Nous conformerons nos prix à ceux demandés aux agriculteurs américains par la Compagnie internationale des moissonneurs (International Harvester Co'y) et si nous dépassons ces prix, vous pourrez, par un arrêté ministériel, enlever cet impôt de façon à nous empêcher de créer un monopole ou de pressurer les consommateurs canadiens. Cette question peut être difficile à résoudre ; son importance n'est pas comprise généralement par nos cultivateurs. Nous pouvons fabriquer la ficelle d'engerbage au Canada, à l'heure qu'il est. Nous avons l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires pour fabriquer et vendre cet article au prix que peut charger la Compagnie internationale des moissonneurs aux cultivateurs américains; mais pour cela il nous faudrait un tarif de revenu sur cette marchandise.

Je m'intéresse surtout à ces industries dont l'existence me semble en péril. Peu m'importent les manufactures qui se développent trop rapidement. On doit s'intéresser spécialement aux industries dont l'existence est en jeu et qui ne savent comment éviter la ruine. La fabrication de la ficelle d'engerbage n'est pas encore assurée au Canada, parce que l'on n'a fixé que dernièrement le prix du chanvre de Manille. S'il arrivait que nos voisins eussent une surabondance de ce produit, rien n'empêcherait la Compagnie internationale des moissonneurs de déclarer que cet article se vendra 12 cents la livre. Le prix de cette marchandise est de 13 cents, sur notre marché, et c'est aussi ce que nous coûte le chanvre de Manille. Mais, la Compagnie internationale des moissonneurs peut vendre cet article à 10 cents la livre, dans le but de détruire cette industrie au Canada. Nous sommes à la merci des monopoles. Je voudrais mettre des entraves au commerce que fait cette compagnie au Canada, et assurer, par ce moyen, un certain revenu à l'Etat. Si le gouvernement veut appliquer le principe de la douane fiscale, il devrait le faire à l'égard de la ficelle d'engerbage comme il le fait déjà pour les moissonneuses et les lieuses.

M. l'Orateur, j'entends dire quelquefois que certaines industries dont les produits tombent sous notre tarif de préférence, sont en péril. J'ai reçu des lettres de manufacturiers qui m'informent que si cet état de choses continue, ils devront fermer leurs fabriques. J'ai ici une lettre des directeurs d'une compagnie qui se livre à la fabrication des couteaux, et qui m'annoncent qu'ils ne sont pas pour toujours se demander si l'Angleterre va nous accorder les avantages d'un tarif différentiel, ou si les Etats-Unis vont se décider à nous donner la réciprocité commerciale. Il leur est impossible d'attendre encore une autre année et de lutter contre l'état de choses actuel. Il y a beaucoup d'autres industries qui se trouvent dans le même cas, et je compte que cet état de choses prendra fin et que les personnes qui ont espéré contre toute espérance—et c'est le cas de ceux qui se sont livrés à la fabrication de la ficelle d'engerbage depuis cinq ou six ans, verront enfin cesser leurs difficultés, et se trouveront sur un pied d'égalité avec les autres manufacturiers du Canada. Je crois, M. l'Orateur, que lorsque cette éventualité se produira, ce qui ne peut manquer d'arriver, le gouvernement comprendra qu'il lui faut adopter des mesures, soit sous forme de droits spécifiques, soit sous forme de droits différentiels, pour protéger nos manufacturiers contre l'invasion des produits étrangers. Je suis convaincu qu'il vaut mieux pour le consommateur payer plus cher les marchandises dont il a besoin, afin de préserver le Canada de la perte de ces industries superbes, qui se sont développées si merveilleusement depuis quelques années et qui font la gloire du pays tout entier.

Quelques VOIX : Très bien!

M. RICHARD BLAIN (Peel) : M. l'Orateur, je veux unir ma voix à celle des autres membres de cette Chambre pour exprimer la joie que nous éprouvons en constatant la prospérité splendide qui règne par tout le pays. Je ne puis, toutefois, partager l'opinion des partisans du gouvernement quant à la cause de cette bonne fortune dont nous jouissons, parce que, à mon point de vue, les progrès que nous avons faits sont surtout dus à cette politique nationale que le parti conservateur a inaugurée en 1879.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BLAIN: J'ai écouté avec beaucoup d'attention le long discours dont nous a gratifiés

l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis), et je n'ai pas été surpris de vous entendre, M. l'Orateur, dire à mon honorable ami qu'il ne discutait aucunement l'amendement soumis à la Chambre. Il a ajouté qu'il n'avait pas lu cette proposition ; cependant, cela ne l'a pas empêché de critiquer le chef de l'opposition parce que ce dernier avait énoncé une politique dont l'honorable député avouait ne pas connaître le premier mot.

Eh bien! M. l'Orateur, le parti conservateur veut une protection suffisante pour nos industries nationales. L'honorable député (M. Davis) nous a dit qu'il ne comprenait aucunement ce que signifie cette "protection adéquate", il a ajouté que cette politique n'était pas assez définie. Sur ce point, on me permettra peut-être de lui citer l'opinion d'un membre important de cette Chambre, d'un ex-ministre dont il a été le partisan, au cours des dernières années, et dont l'influence était telle aux yeux des libéraux, que le premier ministre lui a confié la direction d'un ministère, lorsqu'il est arrivé au pouvoir en 1896. Je veux parler de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Que la Chambre me permette de lire d'abord l'amendement proposé par le chef de l'opposition :

Cette Chambre, considérant que l'opération du tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection suffisante à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;

Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session.

Si l'honorable député (M. Davis) ne comprend pas la portée de cette proposition, qu'il me laisse lui citer ce que l'honorable M. Tarte a dit à une séance précédente. Cela pourra peut-être éclairer l'intelligence du représentant de Saskatchewan. Voici ce qu'a déclaré l'honorable M. Tarte :

Qu'on me permette de féliciter l'honorable leader de l'oppositon du discours qu'il a prononcé. Les deux côtés de la Chambre admettent que c'est l'un des meilleurs que nous ayons jamais entendus dans cette enceinte sur la question du tarif. Il fait plaisir d'entendre discuter avec autant de compétence et de savoir un sujet aussi important que celui qui nous occupe en ce moment.

Cette citation nous fait voir combien l'honorable député de Saskatchewan et le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal sont aux antipodes l'un de l'autre sur cette question. J'ajouterai, M. l'Orateur, que la population du Nord-Ouest veut avoir un gouvernement autonome tout comme les provinces qui composent ce pays. Lors d'un voyage que j'ai fait dans cette partie du Canada, l'automne dernier, j'ai constaté que les conservateurs comme les libéraux réclamaient le gouvernement dont je viens de parler. N'est-il pas étonnant, après cela, d'avoir à constater qu'un député des Territoires qui vient nous parler, deux heures durant, de choses et d'autres, comme l'a fait mon honorable ami de Saskatchewan, ne mentionne pas même cette question si importante pour les électeurs de cette partie du pays ? A ce propos, qu'on me permette de citer ce que disait l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), en 1895, c'est-à-dire avant l'arrivée des libéraux au pouvoir, et ce détail est à noter, car il faut tenir compte de toutes ces circonstances lorsqu'on discute avec les membres de la droite. Parlant des $277,000 que le gouvernement conservateur votait alors pour le plus grand bien des Territoires du Nord-Ouest, M. Charlton s'écriait :

Nous pourrions nous éviter toutes ces dépenses en permettant à la population des Territoires du Nord-Ouest d'administrer ses propres affaires. Qu'on lui accorde un gouvernement autonome, qu'on ne la mène pas au bout du fouet comme on fait des enfants, mais qu'elle conduise ses propres affaires comme on accorde ce privilège à des sujets anglais libres.

Que pense l'honorable député (M. Charlton) de l'état des affaires dans cette partie du pays ? Croit-il que le député de Saskatchewan, qui a toujours réclamé le libre-échange des instruments aratoires et qui prône maintenant un tarif de revenu de 20 pour 100 sur ces mêmes machines, va suivre la politique qu'il plaira au gouvernement d'énoncer ?

J'ai écouté avec plaisir le discours de l'honorable représentant de Brant-sud (M. Heyd) mais je ne puis dire encore si mon honorable ami est protectionniste ou libre-échangiste, s'il prône un tarif de revenu, ou une politique de protection. Il est probable qu'il est en faveur de ces deux systèmes. Mais pour renseigner la Chambre, je vais lire ce que l'honorable député disait, l'an dernier, et que je trouve à la page 308 des Débats :

Je suis en faveur d'une protection plus élevée pour nos fabricants de lainages.

C'est là l'opinion qu'il exprimait l'an dernier, et il est prêt à se lever maintenant pour défendre le tarif actuel et pour dire qu'il est en faveur d'un tarif de revenu et que le système actuel fonctionne admirablement bien. Pourquoi n'-a-t-il pas déclaré à son chef, cette année, qu'il voulait augmenter le tarif sur les articles provenant de l'industrie des lainages ? Il disait encore :

Je suis prêt à protéger nos industries jusqu'à une limite très large.

Pourquoi a-t-il changé d'opinion depuis ? Il ajoutait ?

Je ne veux pas d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis.

Voilà ce qu'il déclarait, l'an dernier. Aujourd'hui, il se lève ici pour nous dire qu'il a averti le gouvernement que le jour n'est pas éloigné où le marché anglais, à certains égards, nous sera fermé. Nous ne pourrons alors l'approvisionner comme nous

le faisons maintenant. Que demande-t-il ? Il dit aux ministres d'établir un marché domestique pour nos cultivateurs. Je demanderai à l'honorable député et aux membres du gouvernement eux-mêmes, comment ils pourraient développer ce marché sans augmenter en même temps nos industries manufacturières. Tout le monde comprend que c'est là une impossibilité manifeste et complète.

L'honorable ministre des Finances, dans son exposé budgétaire de 1901, disait qu'il avait confiance dans une politique qui maintenait intact le tarif que nous avons. Le très honorable premier ministre, à maintes reprises, a exprimé la même opinion. Voilà donc la politique du gouvernement et du parti libéral. Cette doctrine est superbe quand on la met en pratique. Voyons si les ministres l'ont appliqué dans le passé. Le parti libéral-conservateur fut battu aux élections de 1896 et le très honorable sir Wilfrid Laurier fut appelé à former un ministère. En 1897, le gouvernement nous présentait cette mesure qu'il appelait le tarif Fielding, et annonçait à l'univers entier: Nous offrons ce tarif au peuple canadien en nous engageant à ne pas le modifier, car c'est l'attitude que nous voulons suivre. Cette politique fut adoptée en 1897, mais les ministres ont-ils été fidèles à leur promesse ? Non, car dès 1898, le ministre des Finances venait dire ici même à nos manufacturiers et au peuple de ce pays qu'il allait remanier radicalement le tarif. En quoi consistait cette modification ? On accordait une préférence de 12½ pour 100 aux marchandises anglaises. On pouvait croire qu'on s'en tiendrait à cela. On se trompait, car, à la session de 1899, mon honorable ami (l'honorable W. S. Fielding) nous annonçait d'autres changements. Je suppose qu'il a dit à ses collègues en discutant la question fiscale : Ce tarif n'est pas encore satisfaisant ; nous devons ne plus nous occuper de cette question de stabilité de tarif, portons à 25 pour 100 la préférence que nous accordons aux marchandises que nous exportons d'Angleterre. Il a fait part de ces changements à la Chambre.

Vous parlez de la stabilité du tarif? Mais, sur ces entrefaites, les manufacturiers sont venus dire au gouvernement : Nous ne pourrons continuer nos affaires, si vous diminuez sans cesse le tarif. Aussi, à la session suivante, les ministres nous sont arrivés avec une autre modification renversante. Ils nous ont dit : Laissons de côté cette préférence de 25 pour 100 et portons le chiffre de cette dernière à 33⅓ pour 100. Est-ce là un tarif stable ? Sera-ce bien l'avis des gens qui voudraient venir se livrer à la culture ou à l'industrie au Canada? Pas du tout. En 1897, le gouvernement avait autre chose en vue. Il nous a dit : Nos chemins de fer vont se développer sensiblement, et il nous faut trouver le moyen d'encourager la fabrication des rails d'acier au Canada. Au mois de novembre 1900, à la veille même des élections générales, les ministres se sont réunis pour accorder, avant d'avoir obtenu l'autorisation du parlement, et dans le secret, une commande de 125,000 tonnes d'acier à la Compagnie Clergue du Saut-Sainte-Marie. Le contrat devait durer cinq ans. J'ai entendu le ministre des Finances déclarer à la Chambre que l'industrie des rails d'acier s'établissait sous des auspices favorables dans la province que j'habite et qu'elle serait bientôt en pleine opération. Mais cette commande n'a pas été accordée à cette compagnie, pourquoi? Parce que tout s'est passé secrètement. On aurait dû fournir l'occasion aux citoyens du Canada de concourrir pour la vente de ces rails d'acier. Quant à moi, je ne puis approuver cette manière d'agir. En 1902, si nous tenons compte de cette promesse d'un tarif stable, nous avons eu une discussion ici même. L'ex-ministre des Travaux publics, parlant l'autre jour de la déclaration faite alors par le ministre des Finances, disait :

L'an dernier, dans son exposé budgétaire, l'honorable ministre des Finances déclara qu'il ne serait pas fait de changements au tarif pendant cette session, parce que la compilation des rapports du recensement concernant les industries n'étaient pas encore terminée, et parce que la conférence de Londres devait avoir lieu prochainement ; mais ses paroles que j'ai citées dans une circonstance antérieure, étaient de nature à laisser entendre que le tarif serait revisé cette année. L'an dernier, il s'est montré beaucoup plus explicite que la semaine dernière. Il n'a pas alors prétendu que l'opinion publique se révolterait contre un tarif élevé et n'a pas laissé entendre que l'attitude de la population de l'ouest est un obstacle à l'imposition de droits élevés. Il se contentait de dire qu'il n'était pas prêt à reviser le tarif pour certaines raisons qu'il donnait, mais il ajoutait qu'il se rendait compte qu'il était survenu dans le monde des conditions et des circonstances qui nous obligeraient à reviser notre tarif avant longtemps. Je répète que ces paroles ont été interprétées comme une promesse de revision pour cette année. C'est ainsi qu'elles ont été interprétées par les hommes d'affaires. Je connais dans l'Ontario et dans la province de Québec des industries qui ne peuvent pas se maintenir avec le tarif actuel. Les membres de la droite que je voudrais voir ici ce soir en grand nombre, sont presque tous absents, et ce qui me surprend le plus, c'est de constater que parmi tant de députés libéraux qui m'ont déclaré partager ma manière de voir, qui m'ont écrit et répété qu'ils étaient en faveur de la protection, il y en ait si peu qui aient pu faire triompher leur opinion auprès du gouvernement. Je déclare franchement et sincèrement que j'étais convaincu que le parti libéral auquel j'ai appartenu ces dix dernières années mettrait à exécution la politique qu'en 1896 on s'attendait à le voir adopter. Je pèse mes paroles. Je sais ce qui s'est passé ; je connais les arrangements qui ont eu lieu entre certains hommes publics et je puis en parler sans divulguer aucun secret. Je sais ce qui a eu lieu au cours de l'élection de 1896, à Montréal.

Je vois dans cette enceinte des hommes qui, à la demande des chefs du parti libéral, sont allés trouver les industriels et leur ont promis que non seulement le tarif ne serait pas abaissé, mais qu'il serait même modifié dans un sens plus favorable quand le temps serait venu. On

ne se cachait pas pour le dire. Je ne nommerai personne, mais parmi ceux qui m'entendent il y en a qui savent que tout cela est la pure vérité.

Je ne suis plus ministre parce que je ne pouvais pas rester dans le cabinet dans de pareilles conditions.

Que pensent de cette déclaration les membres de cette Chambre ? Peut-on exprimer une opinion semblable en faveur d'un gouvernement qui prône la stabilité du tarif ? Que penser des ministres qui défendent cette politique, qui se rendent auprès des manufacturiers, à la veille des élections générales, pour leur dire : Vous n'avez pas besoin de vous tourmenter à propos des déclarations que nous pouvons faire ? En vérité, nous avons prêché la réciprocité, le libre-échange, mais ne soyez pas inquiets, nous vous disons tous bas—car nous faisons beaucoup de choses en secret—que si nous remanions le tarif, ce sera à l'avantage des manufacturiers. Comment s'étonner après cela si, constatant que le gouvernement, après s'être déclaré en faveur d'un tarif stable, fait des changements importants à ce tarif, à chaque session, tellement qu'on ne peut dire exactement ce qui se produira d'un jour à l'autre, nos manufacturiers et nos capitalistes refusent de consacrer de l'argent à l'exploitation de nos industries ? Cette année, le gouvernement a modifié quelque peu sa politique fiscale, en imposant une surtaxe sur les marchandises allemandes. A mon point de vue, M. l'Orateur, une mesure semblable est erronée et imprudente. Je ne veux pas que mes paroles soient mal interprétées. En faisant cette affirmation, je ne veux pas qu'on pense que je suis opposé à un régime plus strictement protecteur. Au contraire, je voudrais qu'on protégeât davantage toutes les industries canadiennes qui en ont besoin. Pourtant, il n'est ni sage ni politique, à mon avis, de désigner un pays en particulier et de lui dire : Vous ne pourrez nous expédier vos marchandises à la faveur du tarif ordinaire ; il vous faudra payer un tiers de plus que les taux que nous chargeons aux autres nations. Cette politique serait imprudente pour cette raison, s'il n'en existait pas d'autres : nous avons, au Canada, un grand nombre d'Allemands dont plusieurs sont venus s'établir au sein de la province d'Ontario, à Waterloo et dans le district environnant ; ce sont des citoyens très prospères et fort entreprenants. Nous demandons au surplus de la population de l'Allemagne, de venir s'établir sur nos terres inoccupées. Nous engageons fortement tous les bons citoyens des différentes parties du monde, à venir se joindre à notre population. Mais lorsqu'un immigrant allemand voudra s'établir au Nord-Ouest, qu'arrivera-t-il ? Il aura peut-être pour voisin un Russe, et à côté de celui-ci il trouvera un habitant originaire d'un autre pays; lorsqu'il étudiera le tarif, il se trouvera en présence de ce fait : les marchandises de tous les pays du monde, à l'exception de celles de l'Allemagne, sont soumises aux mêmes impôts ; mais il existe une surtaxe sur les articles de fabrication allemande. Cet état de choses excitera naturellement le ressentiment de cet immigré, et lui fera voir sous un jour défavorable les lois et les institutions de sa patrie d'adoption. Voilà pourquoi je suis opposé à cette politique différentielle au préjudice d'une nation quelconque. Je prétends que le gouvernement devrait étudier sérieusement la question de nos importations d'Allemagne. S'il constate que les marchandises que nous exportons de ce pays peuvent et doivent être fabriquées au Canada, il aura raison, au point de vue de l'intérêt de notre pays, d'élever suffisamment le tarif pour fermer notre marché à ce commerce. A mon avis, il n'est pas sage d'appliquer un tarif spécial à une nation quelconque qui ne se trouve plus sur un pied d'égalité avec les autres pays.

Mon honorable ami de Brant-sud (M. Heyd) a parlé longuement des cultivateurs. Il a plaidé pour et contre leur cause. Il a prétendu que l'intérêt de notre population exigeait un tarif de protection, mais il a immédiatement mis notre peuple en garde contre une protection trop élevée. Il a déclaré, d'abord, que nos exportations des Etats-Unis ne nous causaient aucun préjudice, puis il a insisté sur la nécessité pour nous d'imposer des droits plus élevés sur certains produits américains, surtout sur le fil barbelé et la ficelle d'engerbage. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, ils ont imposé un droit de 12½ pour 100 sur la ficelle d'engerbage importée au Canada, de n'importe quel pays. Les libéraux ont attaqué les conservateurs, en prétendant que l'intérêt du cultivateur canadien exigeait l'admission en franchise de cette ficelle d'engerbage. Ils affirmaient qu'en enlevant l'impôt en question, on permettrait à notre population rurale d'acheter cet article à meilleur marché. Ils invoquaient le même argument pour le fil barbelé sur lequel le gouvernement conservateur avait imposé un droit. Eh bien ! M. l'Orateur, nos adversaires sont arrivés au pouvoir et ont enlevé les droits sur le fil barbelé et la ficelle d'engerbage. Cela nous a permis de comparer les résultats des deux politiques. Qu'avons-nous constaté depuis qu'on a enlevé ces droits ? Chaque année, nous recevons de grandes quantités de ces produits fabriqués à l'étranger, et qu'on revend à nos cultivateurs plus cher qu'ils ne les payaient, lorsque notre tarif protégeait ces industries. Nous voyons un libéral aussi dévoué que l'est mon honorable ami de Brant-sud, lever les bras au ciel et demander qu'on augmente l'impôt sur la ficelle d'engerbage, parce que, à l'heure qu'il est, cette industrie se meurt d'inanition.

Lequel des deux grands partis politiques mérite l'appui et la confiance des cultivateurs du Canada? Libéraux et conservateurs s'accordent à dire que notre classe agricole

est la plus importante de notre population. Je crois, pour ma part, qu'il faut protéger les cultivateurs du Canada.

M. GOURLEY : Avant toutes les autres classes.

M. BLAIN : Certainement. Qu'on me permette de rappeler ce qui s'est passé en 1878, alors que feu l'honorable Alexander Mackenzie était premier ministre. En examinant le tarif de ce gouvernement libéral, que constatons-nous ? Je vois qu'on admettait le blé en franchise. Voici une liste des produits de la ferme sur lesquels il n'y avait pas de droits. Elle comprend le blé, l'orge, les pois, l'avoine, le seigle, les œufs, la farine de blé, d'avoine, de maïs. Deux théories divisaient les partis politiques qui se disputaient le pouvoir. L'opposition conservatrice guidée par cet homme d'Etat distingué qui s'appelait sir John Macdonald, promettait au pays, si elle reprenait les rênes du pouvoir, d'inaugurer une politique nationale, non pour l'avantage exclusif des manufacturiers, mais pour celui de toutes les classes de notre population, y compris la classe agricole. Les élections de 1878 furent favorables aux conservateurs, et, dans le tarif de 1879, ils prouvèrent le souci qu'ils avaient des intérêts des cultivateurs. Voici les droits imposés sur les produits de la ferme :

Blé	15 cents	le boisseau.
Orge	15 "	"
Pois	10 "	"
Seigle	10 "	"
Œufs	5 "	la douzaine.
Farine de blé	50 "	le boisseau.
Farine de seigle	50 "	"
Farine d'avoine	½ cent	la livre.
Farine de maïs	40 cents	le boisseau.

Les conservateurs ont opéré certains changements au tarif, de 1879 à 1896, quand ils durent céder la place aux libéraux.

Ils diminuèrent quelque peu les droits et, à mon avis, ils n'auraient pas dû adopter cette ligne de conduite. S'il m'était permis d'exprimer carrément mon opinion, je dirais que les conservateurs ont commis une erreur sous ce rapport. Le parti libéral, à son arrivée au pouvoir, trouva ces droits sur les produits agricoles, ou plutôt sur tout ce que le cultivateur vend ; cela démontrait le désir des conservateurs de protéger toutes les classes de la société. Ces droits existent-ils encore sous la politique fiscale de ces prétendus partisans du libre-échange qui avaient l'habitude de dire que le cultivateur n'avait pas besoin d'être protégé ? Ce sont là les déclarations que nous avons entendu répéter ici et que certains partisans du gouvernement ne se gênent pas de colporter dans tout le pays. Nos adversaires nous avaient promis le libre-échange. Pourquoi ne pas avoir enlevé tous les droits dont j'ai parlé ? Pourquoi mon honorable ami de Brant-sud, ou l'honorable député de Norfolk-nord n'insiste-t-il pas sur la réalisation de ce programme? Pourquoi le gouvernement, s'il croit que la protection ne rapporte aucun avantage aux cultivateurs, n'enlève-t-il pas tous ces impôts quand il remanie son tarif ?

C'est une question à résoudre ; elle préoccupe les deux partis et l'expérience qu'on ferait d'un système ou de l'autre, ferait mieux comprendre toute cette affaire à notre population.

Voici une liste des produits agricoles et maraîchers que nous avons importés, l'an dernier, et que nous aurions pu récolter au Canada.

Blé	$7,217,137
Seigle	239,404
Pois	20,748
Avoine	131,818
Farine de blé	155,544
Fèves	21,333
Tomates	54,047
Pommes	90,307
Mûres, groseilles, framboises, fraises	94,192
Pommes de terre	88,017
Chevaux	570,651

La plupart de ces articles nous viennent des Etats-Unis. Si les membres de la droite veulent savoir ce que j'entends par " protection adéquate," et connaître l'opinion de mon chef respecté ainsi que celle du parti conservateur, je puis lui dire que ce système, appliqué aux articles que je viens de mentionner, permettrait de cultiver ces céréales, ces légumes et ces fruits au Canada. Mais les deux partis ne partagent-ils pas la même opinion sur cette question ? A la dernière session, l'honorable député de Laval (M. Léonard) a proposé la motion suivante :

Qu'il est grandement dans l'intérêt des jardiniers-maraîchers et des cultivateurs, que les droits sur les produits de nos jardins canadiens soient remaniés de façon à assurer au cultivateur canadien une protection efficace contre la concurrence étrangère.

Voici de la " protection adéquate " insérée dans une résolution. Et comment et le gouvernement et la Chambre ont-ils accueilli cette résolution ? Où étaient les honorables députés qui aujourd'hui recherchent les suffrages des cultivateurs ? Je prends la liste, et j'y vois que l'honorable chef du gouvernement lui-même, que tous les ministres et leurs partisans ont voté contre la dite résolution.

M. CLANCY : Comment a voté l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) ?

M. BLAIN : Il a voté avec son parti, naturellement, et a fait un discours sur la question.

M. GOURLEY : Ce doit être une erreur.

M. BLAIN : Pas du tout. L'honorable député disait alors : Attendez et vous verrez ce que nous ferons l'année prochaine. Et cette année s'est passée sans que rien n'ait été fait.

M. CAMPBELL : Quelle était la motion ?

M. BLAIN : Je l'ai lue ; est-ce que l'honorable député (M. Campbell) dormait ?

M. CAMPBELL : Nous n'avons pas voté contre cette motion.

M. BLAIN : Oh, oui, vous avez voté.

M. CAMPBELL : Non, nous n'avons pas voté.

M. BLAIN : Voici les procès-verbaux :

La Chambre se divise sur la motion d'ajournement.

Et parmi ceux qui ont voté était l'honorable député d'York-ouest.

M. CAMPBELL : C'est une chose bien différente.

M. BLAIN : L'honorable député osera-t-il dire qu'il n'a pas voté contre cette motion ?

M. CAMPBELL : Certainement.

M. BLAIN : Naturellement, il lui fallait voter de cette façon. Je ne pouvais espérer autre chose de lui, car il a promis aux électeurs d'York-ouest, lorsqu'il leur demandait leurs votes, qu'il les représenterait ici, et qu'ils devaient choisir pour cela. Il a dit : A quoi sert-il d'envoyer un député de l'opposition, si vous voulez que les produits agricoles soient protégés ? Les électeurs ont voté pour lui, et la première chose qu'il a faite, lorsqu'il a été dans la Chambre, ce fut de se prononcer et de voter contre cette motion.

M. CAMPBELL : Lisez mon discours et vous verrez qu'il est en faveur de la motion.

M. SPROULE : L'honorable député a parlé d'une manière et voté de l'autre.

M. CAMPBELL : Lisez mon discours.

M. BLAIN : Mais que dit l'honorable député aujourd'hui ?

Une VOIX : Il vous le dira l'année prochaine.

M. BLAIN : Comme l'honorable député affirme qu'il a parlé en faveur de la motion l'année dernière, sera-ce trop exiger que de s'attendre, s'il est un représentant honorable, qu'il va voter la poposition aujourd'hui ? Mais je n'insisterai pas davantage sur ce sujet.

M. CAMPBELL : Vous faites mieux, vous n'y gagneriez pas grand'chose.

M. BLAIN : Naturellement, il n'y a rien à faire avec l'honorable député (M. Campbell).

M. CAMPBELL : L'honorable député (M. Blain) aura des comptes à rendre aux électeurs de Peel.

M. BLAIN : Je ne crains rien à cet égard. Je pourrai même inviter mon honorable ami (M. Campbell) à venir prononcer quelques discours en faveur de la protection, lui qui vote le libre-échange, ou en faveur du libre-échange quand il vote la protection. Il n'y a aucun doute qu'il sera le bienvenu, parce qu'il sera utile aux deux côtés de la question. Mais, je parlais des produits de la ferme importés dans ce pays, qui devraient être cultivés par nos propres agriculteurs, et j'ai lu la résolution qui établissait la distinction entre les deux grands partis politiques dans ce pays. Il y a une chose certaine, c'est que le parti conservateur a parlé en faveur de la protection et a voté pour. Dans toutes les parties du pays, à l'est ou à l'ouest, le parti conservateur est en faveur d'une protection suffisante. C'est ainsi qu'a parlé notre chef dans toutes les provinces, et il a pour l'appuyer dans ses vues des partisans ardents qui, bien que peu nombreux, sont tous en faveur d'une protection adéquate pour les produits agricoles de ce pays. On n'en peut pas dire autant des honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Dans le cours de l'année dernière, le gouvernement a perdu l'un de ses membres qui est venu cette année dire à la Chambre qu'il a quitté le cabinet parce qu'il ne s'accordait pas avec le gouvernement sur sa politique commerciale.

Je veux maintenant donner une liste de certains articles qui paient des droits de douanes sous le tarif canadien et sous le tarif américain, et je veux demander à la Chambre comment elle peut espérer qu'un peuple de cinq millions et demi puisse lutter avec un peuple de quatre-vingt millions, lorsque le tarif est si à l'avantage des cultivateurs américains. Voici les chiffres du tarif canadien :

Tarif canadien.—Beurre, 4 cents la livre ; fromage, 3 cents la livre ; œufs, 3 cents la douzaine ; orge, 30 par cent, ce qui équivaut à 12 cents le boisseau ; blé, 12 cents le boisseau ; avoine, 10 cents le boisseau ; pois, à 10 cents le boisseau ; foin, $2 la tonne ; pommes de terre, 15 cents le boisseau.

Tarif américain.—Beurre, 6 cents la livre ; fromage, 6 cents la livre ; œufs, 5 cents la douzaine ; orge, 30 cents le boisseau ; blé, 25 cents le boisseau ; avoine, 15 cents le boisseau ; foin, $4 la tonne ; pommes de terre, 25 cents le boisseau.

J'ai maintenant une autre liste partielle que je veux soumettre à cette Chambre et qui montre les articles manufacturés qui ont été importés dans ce pays, l'année dernière, lorsqu'ils auraient tous pu être manufacturés dans le Canada :

Chaussures	$701,383
Fil barbelé	826,846
Voitures de ferme	95,512
Voitures de plaisir	71,192
Ciment de Portland	861,751
Brouettes et voitures à bras	44,894
Wagons-plates-formes et wagons fermés	443,931
Harnais et sellerie	82,137
Meubles	489,306
Gants	653,234
Balances	103,592

Or, M. l'Orateur, si l'on appliquait à l'égard de ces marchandises les conclusions de la résolution de l'honorable chef de l'oppo-

sition qui demande pour elles une protection suffisante, toutes ces marchandises seraient manufacturées au Canada. C'est là la différence entre les programmes douaniers respectifs des deux partis.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pour combien nos agriculteurs ont-ils acheté à l'étranger de ces instruments aratoires qui jouissent d'une protection suffisante au dire du chef de l'opposition ?

M. BLAIN : L'honorable ministre pourra traiter cette question lui-même, lorsque ce sera son tour de parler. Mais, je lui rappellerai que lorsqu'il était dans l'opposition, il a parcouru le pays en disant que les instruments aratoires devraient être admis en franchise ici. Aujourd'hui, il est un des principaux parmi ceux qui veulent maintenir un tarif de 20 pour 100 sur les instruments aratoires, exactement le tarif que le parti conservateur a établi lorsqu'il était au pouvoir. Si l'on me permet de faire allusion à son propre commerce, je lui demanderai d'examiner le tarif et de nous dire jusqu'à quel point les articles qu'il manufacture sont protégés, et s'il ne jouit pas lui-même de la protection.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député prétend-il que j'ai demandé l'admission en franchise des instruments aratoires ?

M. BLAIN : Je dis que l'honorable ministre a condamné devant les cultivateurs d'Ontario la politique du parti conservateur qui maintenait un droit protecteur sur les instruments aratoires. L'honorable ministre nie-t-il cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement.

M. BLAIN : Mon honorable ami dira-t-il qu'il n'a pas appuyé un parti qui dans le pays et dans cette Chambre a combattu la politique du parti conservateur imposant un droit sur les instruments aratoires, comme étant opposée aux intérêts des cultivateurs de ce pays ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Tenez-vous-en à ce que vous avez dit d'abord.

M. BLAIN : Je m'aperçois que l'honorable ministre est un peu ennuyé et je vais le laisser tranquille. Mais, M. l'Orateur, des amis du gouvernement prétendent que la protection augmente le prix des instruments aratoires et les fait payer plus cher aux cultivateurs. C'est ce que l'on a dit dans l'ouest et ce que l'on répète ici dans cette Chambre.

Or, un bon moyen de s'éclairer à ce sujet serait de demander aux habitants des Etats-Unis, le pays au monde où la protection est la plus élevée, comment les cultivateurs de ce pays sont traités à cet égard ; paient-ils leurs instruments aratoires plus cher parce qu'ils vivent sur un tarif protecteur élevé.

J'ai pris la peine d'écrire des lettres à quelques personnes qui me sont tout à fait étrangères, pour leur demander le prix des moissonneuses-lieuses aux Etats-Unis. Voici une de ces lettres, que j'ai reçue de Milton, Dakota-nord, le 28 février 1903 :

Richard Blain, écr.,
Brampton, Ont.

Cher monsieur,—A la demande M. John McCormick, nous vous donnons plus bas, les prix au détail des moissonneuses-lieuses de McCormick et de Deering recpectivement, durant l'année 1902 :—

McCormick, 6 pieds	$125
McCormick, 7 pieds	130
Deering, 6 pieds	125
Deering, 7 pieds	130

J'ai ici une autre lettre de Horton et Compagnie, de Mavill, Dakota-nord, en date du 14 mars, 1903 :

Richard Blain, écr.,
Brampton, Ont.

Cher monsieur,—Nous avons vendu pendant l'année 1901-02, les moissonneuses-lieuses McCormick de 6 pieds, liant à droite ou à gauche, pour $125 ; 7 pieds, $5 de plus ou $130 comptant.

Voilà ce que les cultivateurs payaient pour leurs moissonneuses-lieuses dans le pays le plus protégé du monde. Contrairement à ce que nous avons entendu dans cette Chambre, j'affirme que les cultivateurs des Etats-Unis paient leurs moissonneuses-lieuses moins cher que les cultivateurs de tous les autres pays au monde. Quels sont les prix ? Ce matin, j'ai téléphoné aux bureaux de MM. Massey-Harris et Compagnie à Ottawa, et j'ai demandé au gérant à quel prix, il avait vendu en 1902, les moissonneuses-lieuses aux cultivateurs des environs d'Ottawa, et voici sa réponse : Moissonneuse-lieuse, 6 pieds, Massey-Harris, $120 comptant ; 7 pieds Massey-Harris, $125 comptant. De sorte que, M. l'Orateur, vous voyez qu'il y a très peu de différence dans les prix d'instruments aratoires au Canada, comparés aux prix qui ont cours dans le pays le plus protégé du monde. Les cultivateurs des deux pays se procurent chez eux les instruments d'agriculture à bon compte. J'ai aussi écrit à M. le sénateur Jones, homme politique bien connu, entré tout récemment au Sénat, pour lui demander de m'indiquer les trois pays où les agriculteurs pouvaient acheter à meilleur marché les lieuses mécaniques.

Le premier de ces pays qu'il me nomma, ce sont les Etats-Unis—le pays le plus étroitement protégé par son tarif douanier—dans lequel les agriculteurs se procurent à meilleur compte que partout ailleurs les instruments de leur travail. Il affirme dans sa lettre que les conditions dans nos deux pays sont très peu différentes à cet égard, et que les agriculteurs au Canada et ceux des Etats-Unis paient un prix à peu près semblable pour leurs lieuses mécaniques. J'invite la Chambre à réfléchir sur ces données et sur les affirmations contenues dans la lettre du sénateur Jones, dans laquelle il déclare qu'il

n'y a pas deux pays au monde où les agriculteurs peuvent se procurer des lieuses mécaniques à meilleures conditions qu'au Canada et aux Etats-Unis, deux Etats protégés dans une certaine somme par leur tari douanier.

Avant de terminer, j'ajouterai quelques mots à l'intention de l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes), qui doit prendre la parole après moi.

M. HOLMES : Je ferai observer à l'honorable député (M. Blain) que l'entente a été modifiée ; c'est l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) qui doit parler à ma place.

M. BLAIN : Enfin, l'honorable député de Huron-ouest parlera un de ces jours; je l'invite donc à répondre, quand le temps viendra, à ce que je vais avoir l'honneur de lui exposer. Je possède par devers moi une lettre écrite par un concitoyen de l'honorable député, et adressée à M. le ministre des Finances. Elle est datée de Clinton, Ont., 30 mars 1903, et elle a pour auteur, M. John Ransford, de la maison R. et J. Ransford, fabricants et marchands de sel, de Clinton, Ontario. Je donnerai communication à la Chambre de deux ou trois paragraphes pris dans cette lettre. M. Ransford dit :

L'industrie de la fabrication du sel est une des plus importantes. Elle fournit de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers et les cultivateurs eux-mêmes en retirent un avantage direct, à cause des sommes considérables d'argent qu'ils encaissent chaque année en échange de la matière première qu'ils apportent à l'usine.

Plusieurs établissements ferment leurs portes et le capital demeure improductif, à cause des conditions actuelles du tarif douanier. Les industriels canadiens qui se livrent à l'exploitation du sel pourraient satisfaire aux besoins du Dominion, si l'Etat protégeait leurs droits incontestables au marché national.

La qualité du sel fabriqué au Canada soutient avantageusement la comparaison avec le sel de n'importe quelle contrée.

Le sel provenant des Etats-Unis est frappé à la frontière d'un droit d'entrée de 5 cents par 100 livres, livré en gros, et de 7½ cents par 100 livres, mis en colis.

La douane canadienne n'impose aucun droit sur le sel provenant des autres pays, les Etats-Unis exceptés.

La moyenne des importations de sel des ports de la Méditerranée et de la Grande-Bretagne atteint 100,000 tonnes ou 700,000 barils chaque année.

Le peuple canadien consomme chaque année environ 1,000,000 de barils ou 150,000 tonnes de sel.

On peut dire que les deux tiers de la consommation nationale sont fournis par l'industrie étrangère qui jouit de l'entrée libre de ses produits en Canada.

La lettre se termine par cette conclusion :

Vu ce qui précède, on demande qu'un droit d'entrée, similaire au droit américain, soit imposé sur tout chargement de sel entrant au Canada, comme suit : 8 cents par 100 livres sur le sel en gros, et 12 cents par 100 livres sur le sel en colis.

Voilà un exemple des difficultés dans lesquelles se débattent un grand nombre d'établissements industriels canadiens, par la faute de notre tarif douanier. L'industrie de la fabrication des lainages pâtit de cet état de choses. Mon honorable ami qui représente Brant-sud affirme que l'industrie de la fabrication de la ficelle à lier pâtit également. J'ajouterai, M. l'Orateur, que l'industrie du coton pâtit. Les agriculteurs eux-mêmes ont à se plaindre, à l'égard de certains de leurs produits, que le tarif ne les protège pas suffisamment. A ce propos, je désire exprimer quelques réflexions sur une question agricole. En 1879, on imposa des droits sur le beurre, sur le fromage et sur les œufs provenant des pays étrangers. Ces objets ont été constamment protégés par la douane sous les administrations libérales comme sous les conservatrices. Ces trois produits de la ferme, qui appartiennent exclusivement à l'industrie agricole, ont joui sans interruption de la protection du tarif douanier depuis 1879. Or, j'affirme, en me fondant sur les plus hautes autorités, qu'il n'y a peut-être pas sur la ferme un animal qui soit d'un plus grand rapport pour le cultivateur que la poule. Aussi, l'industrie de l'exploitation des œufs, l'industrie de la fabrication du fromage, celle de la fabrication du beurre, qui ont été constamment l'objet de la protection fiscale depuis de longues années, sous les deux régimes, sont-elles dans un état prospère. L'agriculteur canadien fabrique assez de beurre pour la consommation natiouale; l'agriculteur canadien fabrique assez de fromage pour la consommation nationale ; l'agriculteur canadien fournit à la consommation nationale tous les œufs dont elle peut avoir besoin. Néanmoins, une quantité considérable de ces objets d'alimentation sont exportés au Canada par les agriculteurs américains, à la faveur du présent tarif; j'estime donc qu'il conviendrait de protéger ces industries nationales par une somme de protection suffisante, et que, pour répondre aux vœux exprimés dans la proposition d'amendement du chef de l'opposition (M. Borden), le droit qui frappe déjà ces articles de commerce dans notre tarif devrait être relevé de telle sorte qu'il empêche dorénavant l'agriculteur des Etats-Unis de vendre en Canada pour un seul dollar de ces produits de la ferme qui viennent faire concurrence à l'industrie nationale canadienne. En terminant, je désire déclarer que j'adhère à la proposition d'amendement déposée par l'honorable chef de l'opposition; que je crois en un tarif plus efficacement protecteur des industries nationales; que, dans mon opinion, le gouvernement aurait dû faire plus en faveur des agriculteurs et des maraîchers que de belles promesses non remplies; que j'appuierai toujours toute mesure capable de protéger efficacement l'industrie agricole, l'industrie manufacturière, l'objet de commerce qui peut être produit par l'agriculture canadienne ou par l'in-

dustrie canadienne. Voilà la politique que je suis disposé à défendre. Je la défendrai si elle nous est proposée par les libéraux; je la défendrai si elle nous est proposée par l'opposition.

Dès qu'on saisira la Chambre d'une résolution comportant une mesure de protection comme celle que j'ai préconisée, je me ferai un devoir d'élever la voix en faveur de cette résolution, convaincu que je suis, qu'en lui prêtant mon appui, je consulte les plus chers intérêts des cultivateurs que j'ai l'honneur de représenter ici et ceux de toutes nos populations.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : M. l'Orateur, mon premier devoir, en élevant la voix pour prendre part à la discussion budgétaire, est de féliciter le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) de ce que le budget qu'il nous a présenté est une rebuffade en règle administrée à l'Association des Fabricants canadiens qui, quelques jours à peine avant l'ouverture de la session ont eu l'insolence de formuler une demande aussi absurde que l'application d'un tarif prohibitif au Canada. L'année dernière, il faut bien le dire, au cours de la campagne inaugurée à l'appui de cette demande, ce n'est pas sans un certain sentiment de doute et d'inquiétude que le pays se demanda ce qui en allait résulter. On me dira peut-être que nourrir de pareils doutes était faire preuve de peu de confiance à l'endroit du ministre des Finances ou du cabinet. Il ne faut pas l'oublier, il s'agit d'une question fort complexe et d'ailleurs, si l'on tient compte du fait que le ministre des Finances s'est toujours gardé de prendre une attitude exagérée au sujet du tarif qui, à ses yeux, participe plutôt de la nature d'un compromis que d'une mesure absolument définitive, et est loin d'être l'expression dernière de la sagesse humaine ; si l'on se rappelle, en outre, que l'association des manufacturiers a été organisée dans le but de forcer le gouvernement à faire des concessions d'ordre fiscal, et que s'appuyant, ainsi qu'elle le déclare sur un capital de $400,000,000, elle se trouve en mesure d'imposer ses demandes, si toutefois, la chose est possible; en pareilles circonstances, dis-je, il ne faut pas s'étonner que nous fussions en lieu d'appréhender quelques modifications de la loi fiscale et certaines tentatives de nature à concilier dans une certaine mesure nos fabricants nationaux. C'est donc avec un véritable soulagement que le pays a appris que le gouvernement n'a nullement accédé à ces demandes ; qu'il n'a fait aucune concession et que le tarif subsiste encore dans sa teneur et a autant de stabilité cette année qu'il en avait l'année dernière. Non pas qu'à mon sens, le tarif soit parfait ; car, tout le monde en convient, une loi fiscale est toujours perfectible, et les changements qui surviennent dans la situation économique du pays nécessitent, de temps à autre, certaines modifications de ce régime. Tout le monde est d'accord sur ce point ; mais quand certains intéressés cherchent à intimider le gouvernement, à lui dicter des conditions, à lui poser un ultimatum, et qu'ils exigent des concessions qui, d'aveu général, sont absolument illégitimes, alors il faut féliciter le gouvernement d'avoir opposé un refus catégorique à toutes ces demandes, et tout le monde en conviendra, c'est la seule attitude que le cabinet pût adopter en pareilles circonstances. D'ailleurs, je dois déclarer pour l'édification du gouvernement, qu'à mon avis, si on avait remanié le tarif, cette session-ci, dans le sens d'un relèvement de droits, le pays en général aurait envisagé la chose comme une capitulation devant les demandes de l'association industrielle, et cette attitude aurait provoqué chezles partisans du cabinet un manque de confiance qui aurait pu avoir les conséquences les plus sérieuses et même aboutir à un désastre.

Tout en félicitant le gouvernement de son attitude au sujet de ces demandes, je dois avouer qu'à mon avis, à en juger d'après la tournure qu'a prise le débat, on ne semble pas se rendre bien compte de toute l'importance des intérêts en jeu. Je ne sais trop, si je m'exagère le danger, mais il y a peut-être lieu de craindre que le gouvernement, cédant aux clameurs poussées non seulement du côté de la gauche mais même de ce côté-ci, ne se laisse entraîner vers le protectionnisme. Quoi qu'il en soit, il sera peut-être utile, à cette phase du débat, de faire valoir ici même les droits du consommateur, qu'on semble avoir complètement oubliés jusqu'ici. En effet, les orateurs qui m'ont précédé ont plaidé la cause de telle ou telle industrie, qui aurait besoin de protection.

Pour mon propre compte, je tiens à le déclarer, sans ambages, je suis partisan du régime protecteur; j'ai une foi aveugle dans le protectionisme. Je ne suis nullement partisan du libre-échange, en théorie. A mon sens, le gouvernement a le devoir de prendre tous les moyens voulus pour avancer les intérêts du pays, que ce soit en remaniant le tarif ou par toute autre voie, peu importe. La divergence qui me sépare, sur ce point, des orateurs qui m'ont précédé, c'est qu'à leurs yeux, l'établissement de droits prohibitifs semble être le seul mode possible de protectionnisme, et les industries manufacturières sont seules dignes de protection. Je ne saurais me ranger à l'avis de ceux qui veulent qu'un tarif prohibitif soit le seul mode de protection et je repousse avec plus d'énergie la prétention de ceux qui soutiennent que les industries manufacturières seules méritent protection. Quel est le rapport de l'industrie manufacturière aux autres industries du Canada ? Les exploitations des produits des mines, s'élèvent à $16,000,000; celles des pêcheries, à $10,000,000; celles des forêts, à $21,000,000; celles des produits agricoles, à $93,000,000 ; et celles des manufactures, à $18,000,000. D'après la statistique du dernier recensement, la po-

pulation du Canada est approximativement de 5,000,000 d'âmes, et la population ouvrière employée dans les industries manufacturières, est de 100,000 âmes. Or, comme nombre de ces employés des manufactures ne sont pas adultes, il ne serait pas juste de porter ici à cinq personnes, comme cela se fait d'ordinaire, le nombre de ceux qui dépendent de chaque ouvrier; mais, si l'on porte ce nombre à quatre personnes, il y aurait donc environ 400,000 personnes, sur une population de 5,000,000, qui seraient directement intéressées dans les manufactures, soit un individu, relativement à neuf individus intéressés dans les autres industries du pays. Une loi qui n'envisage que la protection ou le bien-être d'un dixième de la population, sans tenir compte des intérêts des autres neuf dixièmes, ne mérite pas le nom de mesure protectionniste.

Tout le monde en convient, les industries d'un pays, qui travaillent pour l'exportation et dont le prix des produits est réglementé par les marchés extérieurs, ne sont pas susceptibles de bénéficier d'un tarif protecteur au même degré que les industries domestiques dont les prix se déterminent d'après la demande du pays même plutôt que d'après la cote des marchés extérieurs. On peut, en relevant le droit, provoquer la hausse du prix d'un objet fabriqué, tant que la consommation de cet article repose surtout sur le marché domestique. On ne saurait hausser les prix, en relevant le droit sur un article dont le prix est réglementé principalement par le marché d'exportation. Voilà ce qui distingue l'industrie manufacturière des autres industries domestiques que je puis appeler créatrices, et tout système fiscal qui s'efforce de favoriser un dixième de la population aux dépens des neuf dixièmes ne mérite pas le nom de système protecteur, et si je ne me trompe, le pays, dans sa situation actuelle, n'est pas d'humeur à baptiser un pareil régime du nom de protectionisme. Nous ne sommes animés d'aucun sentiment d'hostilité à l'endroit des industriels canadiens ; au contraire, nous faisons des vœux pour leur prospérité. L'embarras est que cette prospérité, ils la demandent à la réforme de la loi fiscale, au remaniement du tarif, au lieu de la chercher dans leur propre initiative personnelle, dans le déploiement de leurs propres efforts et de leur habileté. Quant à nous, qui dépendons de l'agriculture, nous sommes laissés à nos propres ressources. Force nous est de lutter sur les marchés extérieurs, que les droits soient prohibitifs ou non, et tout ce que nous demandons, c'est qu'on laisse les industries manufacturières sur le même pied approximativement.

L'orateur qui m'a précédé affirme que l'industrie agricole est protégée. Le chef de l'opposition, si je ne me trompe, se rallie aussi à cet avis. Ils demandent plus ample protection et à leur avis, les adversaires d'un tarif élevé devraient préconiser l'affranchissement de tous les produits agricoles. Qu'ils se rappellent donc que le tarif ne vise pas à protéger une industrie quelconque.

M. BORDEN (Halifax) : Que l'honorable député pardonne cette interruption ; mais je dois lui rappeler qu'il s'est un jour déclaré favorable à l'imposition d'un droit sur l'avoine, prétendant que les cultivateurs de l'ouest en bénéficieraient. Je me souviens avoir lu un article dans ce sens dans la feuille qu'il rédige avec tant d'habileté.

M. OLIVER : Je me propose d'aborder cette question tout à l'heure. Ces messieurs prétendent que, puisque nous sommes hostiles au relèvement des droits, nous devrions pour être conséquents avec nous-mêmes, demander l'abolition des droits sur les produits agricoles.

Or, le tarif n'est établi que dans l'unique but de prélever des recettes au moyen des droits de douanes, et rien n'empêche qu'on ne demande ces recettes aux produits agricoles tout comme aux autres sources de revenu. Les cultivateurs peuvent, à tout aussi juste titre que les autres classes de la population, bénéficier de la protection qui résulte, incidemment, du régime de la douane fiscale. Voilà toute la protection dont jouit l'industrie agricole, et à coup sûr, nous avons bien droit de demander notre quotepart de cette protection incidentelle. Toutefois, bien que cela soit vrai relativement aux produits agricoles pris isolément, on ne saurait l'appliquer à la production agricole dans son ensemble. Pour la grande masse des produits agricoles destinés à l'exportation, tels que le blé, les bestiaux, le beurre, les œufs et les produits de la basse-cour, le tarif protecteur n'est virtuellement d'aucune utilité relativement à la hausse des prix. Est-ce que ces messieurs refusent de souscrire à ce que j'avance ici? Sont-ils d'avis que les droits sur les produits agricoles font hausser le prix de ces produits au bénéfice du cultivateur?

M. CLANCY : Pardon, si j'interromps. La meilleure réponse à cette question est celle que le gouvernement lui-même a donnée en dégrevant le maïs, le blé et la farine de maïs.

M. OLIVER : Il ne s'agit point de la politique du cabinet. C'est à l'opposition que je m'adresse.

M. CLANCY : J'ai donné ma réponse.

M. OLIVER : Il ne s'agit pas de l'attitude du cabinet ici ; mais bien de ce que pense l'opposition. Si ces messieurs sont d'avis qu'il est possible de provoquer la hausse des prix des produits agricoles en relevant les droits, que ne l'ont-ils fait, alors que sévisait une crise agricole si aiguë, avant notre avènement au pouvoir en 1896? De deux choses l'une; ou bien ils étaient alors en mesure de provoquer la hausse des prix en relevant les droits, ou bien ils n'ont pas voulu le faire. Qu'ils se tirent comme ils pourront de ce dilemme. S'ils

étaient en mesure d'effectuer cette réforme et qu'ils ne l'aient point faite, alors c'est bien en vain qu'ils se proclament les amis du cultivateur ; et s'ils étaient impuissants à le faire, alors ils ont bien mauvaise grâce de soutenir en plein parlement qu'il est possible de provoquer la hausse des prix des produits agricoles en relevant les droits.

Bref, voici notre attitude comme représentants de l'industrie agricole; nous nous rallions au régime de la douane fiscale, qui ne se préoccupe que de procurer au trésor public le revenu dont il a besoin, en demandant ces recettes aux droits de douane. En pareilles circonstances, nous avons droit, comme représentants de la classe agricole, de réclamer la protection incidentelle, dans la mesure voulue par ce régime même, et nous voulons que toutes les autres industries nationales soient mises sur un pied d'égalité. Et c'est ici précisément que nous différons d'avis avec l'association des fabricants nationaux.

A quoi se résument les prétentions de ces messieurs ? D'aucuns s'imaginent peut-être qu'il ne s'agit que de revenir au prétendu régime fiscal, décoré du nom de régime national en 1878. Or, il y a tout un monde, tout un abîme entre ce prétendu régime national de 1878 et la demande de l'association des fabricants. En 1878, lorsqu'on inaugura ce régime, on prétendit qu'il fallait venir en aide aux fabricants, et qu'en pareilles circonstances, le pays en général, bénéficierait de la chose, puisqu'en dernière analyse, les prix des objets fabriqués baisseraient. Or, que veulent aujourd'hui les fabricants ? Ils demandent le relèvement des droits, afin d'empêcher l'importation des marchandises de l'étranger. Il ne s'agit plus de venir en aide à des industries naissantes, qui ont besoin d'aide, mais à des industries qui, devenues grandes et puissantes, veulent qu'on les affranchisse de la concurrence étrangère. En 1878, on demandait protection en faveur des industries, dans l'intérêt même du pays ; or, aujourd'hui, on veut protéger les fabricants de telle sorte que, quoiqu'il advienne au pays, ces messieurs soient toujours sains et saufs. Voilà, en quelques mots, l'attitude prise, au cours de ce débat, par ces messieurs de la gauche. Si je ne me trompe, c'est le chef de l'opposition qui a prétendu qu'en prévision de crises commerciales que peut nous réserver l'avenir, alors que le marché canadien deviendrait, pour ainsi dire comme un abattoir où l'étranger viendrait vendre ses marchandises à sacrifice, il faut établir un régime prohibitif qui nous garantisse contre pareille éventualité.

De quel droit et à quel titre les fabricants formulent-ils pareille demande ? Aux époques de marasme et de stagnation commerciales, la puissance d'achat chez les masses est moins intense. Faudrait-il donc alors que nos populations se voient forcées, sous l'empire de cette loi fiscale, à payer plus cher les articles dont elles ont besoin, afin que les fabricants échappent à la crise commerciale et en sortent sains et saufs ? Non, je l'espère. Je ne saurais me ranger à pareil avis. A mon sens, de toutes les demandes illégitimes formulées par les industriels, celle-ci est la moins acceptable. Que les fabricants participent à la prospérité générale du pays, à la bonne heure ; mais nous voulons qu'ils prennent aussi leur part de l'adversité commune, à l'heure voulue. Quand il ne nous restera plus que cinquante cents en caisse pour acheter les articles dont nous aurons besoin, nous ne voulons pas qu'on nous demande alors un dollar pour un article qui ne vaut que cinquante cents.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

La séance est reprise à huit heures.

BILLS D'INTERET PRIVE—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE, QUEBEC ET OCCIDENTAL.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : Je propose que la Chambre se forme en comité, afin de délibérer le bill (n° 28) relatif à la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental. (Amendé).

M. INGRAM : Le député de Jacques-Cartier a demandé que ce projet de loi demeurât en suspens jusqu'à la semaine prochaine.

M. LEMIEUX : Je regrette de ne pouvoir accéder à cette demande, étant donné que les promoteurs du chemin de fer en question sont déjà à l'œuvre et travaillent activement dans les intérêts de la compagnie. Il se fait des relevés en ce moment et les travaux commenceront à brève échéance, au cours même de cette session. En outre, je dois informer l'honorable député que cet après-midi même, le député de Montmorency (M. Casgrain) qui prend un vif intérêt à cette mesure m'a dit qu'il ne s'oppose nullement à ce que le comité rende compte de ses travaux sur le projet de loi et à ce qu'il soit voté en troisième délibération.

M. C. MARCIL (Bonaventure) : Je tiens à dire pourquoi je n'ai pas soulevé d'objection contre ce projet de loi, dans sa teneur actuelle. J'avais d'abord reçu instruction de m'opposer au bill, parce que les promoteurs se proposaient de faire passer le chemin de fer par l'intérieur de Gaspé, à soixante ou soixante-dix milles du rivage, chose qui n'aurait nullement servi les intérêts des populations de cette contrée, qui sont établies presque exclusivement près du rivage. Le gouvernement de la province de Québec et le gouvernement fédéral ont dépensé un million et demi de dollars en subventions au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, qui dessert déjà un territoire d'une centaine de milles, de Métapédia à Paspébiac. L'intérêt public demande que ce chemin de fer soit terminé avant qu'on en construise un autre,

passant par l'intérieur de la péninsule, où il n'y a pas encore de population. C'était mon intention de m'opposer à ce projet de loi, si la compagnie ne s'était pas obligée à construire la ligne riveraine, simultanément avec celle de l'intérieur. Il y a deux ans, la législature de Québec a accordé une charte qu'elle vient de remettre en vigueur, ce mois même ; de sorte que la compagnie est en mesure de pousser avec activité ses travaux, abstraction faite de toute mesure législative fédérale.

Or, en raison du fait que la compagnie consent à construire la ligne riveraine, en même temps que celle de l'intérieur, j'ai compris qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à la mesure à l'étude. Les stipulations, d'ailleurs, sont fort légitimes. La compagnie s'engage à construire, dans le cours d'une année, dix milles de sa voie ferrée, à partir du terminus du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur, faute de quoi, sa charte sera périmée, tant à l'égard de sa ligne riveraine qu'à celle de l'intérieur. C'est là un loyal compromis dans l'intérêt des comtés de Bonaventure et de Gaspé. Voilà nombre d'années que le besoin de chemins de fer se fait vivement sentir dans la péninsule. Le changement effectué dans le système du gouvernement en 1884 a empêché la population de la péninsule d'être desservie par une voie ferrée comme elle l'aurait été, si on avait, au début, construit le chemin de fer de la Baie des Chaleurs comme chaînon de l'Intercolonial, au lieu de le livrer à une compagnie de chemin de fer, et on nous aurait ainsi épargné cette longue suite de scandales qui ont signalé la construction du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Aujourd'hui les porteurs d'obligations en Angleterre sont en possession du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur, la compagnie leur ayant transporté le chemin de fer, en raison de son impuissance à payer l'intérêt des obligations. Si les fidéicommissaires de cette compagnie avaient soumis une proposition légitime et s'étaient engagés à construire la ligne riveraine, je leur aurais donné la préférence. Or, en l'absence de toute proposition de cette nature, et en raison du fait que la compagnie est endettée de $300,000 envers les cultivateurs et les journaliers du comté de Bonaventure, il ne me restait plus d'autre alternative que de donner la préférence à la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.

M. LEMIEUX : J'abonde dans le sens du député de Bonaventure. Si les promoteurs de cette compagnie ne s'étaient engagés à construire que la ligne de l'intérieur, j'aurais cru de mon devoir de m'opposer, de concert avec l'honorable député, à l'adoption du bill à l'étude. Or, j'ai réussi à engager la compagnie à ajouter à son projet de loi un article de la nature d'un compromis, en vertu duquel elle s'engage à pousser la construction de son chemin de fer du Bassin de Gaspé, à l'extrémité de la

péninsule, jusqu'au terminus du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.

La compagnie a, en outre, donné de nouvelles preuves de sa bonne foi. Au cours des deux mois écoulés, elle a fait faire un relevé complet de l'intérieur et les rapports dressés jusqu'aujourd'hui sont des plus favorables. Le relevé de la ligne de l'intérieur est terminé et M. O'Sullivan, arpenteur bien connu de la province de Québec, est actuellement en route, pour faire le relevé de la ligne riveraine, du Bassin de Gaspé à Paspébiac. Je suis bien aise d'ajouter qu'à dater d'une année de la sanction de ce projet de loi, il y aura au moins dix milles de voie ferrée construits sur les côtes de Gaspé et du comté de Bonaventure. Ce projet de loi a donné lieu à un certain débat dans la presse, et il me fait peine de déclarer ici que les auteurs de ces articles sont loin d'être bien renseignés. Ce projet de loi, dans sa teneur, est l'expression de l'opinion publique dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, et j'épargnerai à la Chambre l'ennui d'entendre la lecture des nombreuses pétitions que j'ai sous les yeux. Je me contenterai de dire, en terminant, que, grâce à l'amendement proposé par le député de Bonaventure (M. Marcil), amendement auquel j'ai donné mon assentiment et que j'ai très volontiers appuyé en séance du comité des chemins de fer, une nouvelle ère luit en ce moment pour les comtés de Gaspé et de Bonaventure.

On adopte la motion et la Chambre se forme en comité afin de délibérer la mesure.

Article 3.

M. SPROULE : Cet article exclut toutes les autres créances. Si je ne me trompe, en matière de droit, toute stipulation qui autorise le paiement de certaines créances spécifiées exclut les autres. Il est possible qu'il ne se présente pas d'autres créanciers, mais, s'il s'en présentait, cet article leur porterait préjudice.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je dois faire observer que le principe consigné dans cet article a été adopté par la Chambre, l'année dernière, quand elle a délibéré le bill relatif au chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest. Cet article couvre les créances des journaliers, et des propriétaires de pensions, ainsi que celles des fournisseurs de matériaux et des marchands des localités en question. Comme de raison, les porteurs d'obligations trouvent leur garantie dans la possession du chemin de fer et des obligations, et ceux en faveur desquels il a été rendu quelque jugement, jouissent de la garantie que comportent ces actes judiciaires.

M. SPROULE : Cela va sans dire, les porteurs d'obligations sont parfaitement en mesure de se protéger.

M. LEMIEUX : Cet article a été inséré au bill, en prévision de l'éventualité où la

compagnie achèterait ou affermerait l'autre chemin de fer, chose qu'elle ne se propose pas de faire. C'est tout simplement une mesure de prudence que le député de Bonaventure (M. Marcil) juge utile d'adopter.

M. HENDERSON : Il me semble que toute cette procédure est fort insolite. A en juger d'après ce que vous avez lu, M. le président, on a fait subir au bill tant de modifications que, en toute justice pour la Chambre, on aurait dû le faire réimprimer, afin de nous mettre en mesure d'étudier les changements proposés. C'est tout au plus s'il y a deux ou trois députés qui ont des notions claires sur la nature de ce projet de loi. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui, sans aucun doute, est plus au fait de la question que tout autre député de la gauche, a demandé que l'étude de ce bill fût suspendue. Il me paraît légitime d'accéder à cette demande, afin que quelque voix autorisée puisse se faire entendre, du côté de la gauche, au sujet de ces modifications. Je ne m'opposerais nullement à ce qu'on fît adopter cette mesure à la hâte, s'il y avait ici un représentant autorisé du gouvernement chargé de nous donner les explications voulues. Le ministre des Chemins de fer devrait être à son poste, quand on délibère des mesures d'intérêt privé de ce genre, afin qu'aux différentes phases du débat, nous puissions recourir à ses lumières et constater s'il s'est prononcé sur ces bills et si, de l'avis du ministère, ils méritent d'être votés. Le ministre est absent et il n'est personne ici qui soit autorisé à parler en son nom ou au nom du ministère des Chemins de fer. Nous sommes dans les ténèbres les plus épaisses au sujet de la nature du bill, surtout depuis qu'on lui a fait subir tous ces amendements qu'on nous a lus. En l'absence du député de Jacques-Cartier, nous avons donc droit de demander que l'étude de cette mesure soit ajournée. Comme il s'agit d'un délai fort court, il n'en saurait résulter d'inconvénient. Si je ne me trompe, cette mesure doit revenir sur le tapis, lundi prochain. Il est donc légitime d'accéder à notre demande, afin que nous puissions étudier les amendements proposés et délibérer le bill comme il le mérite. Sinon, nous pourrions peut-être regretter de l'avoir laissé voter avec tant de précipitation. Il est possible qu'il nous soit réservé d'étonnantes révélations.

Cette question a jadis fait grand bruit, et l'ancien chemin de fer de la Baie des Chaleurs a créé autrefois une profonde sensation au sein de cette Chambre. De fait, nous tenons en suspicion tout ce qui se rattache aux chemins de fer, dans la péninsule de Gaspé. Il est donc juste que les députés soient mis en lieu de se renseigner sur cette mesure, avant son adoption définitive. Je prie donc le leader de la Chambre de bien vouloir se rendre à la demande du député de Jacques-Cartier.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : Je dois dire qu'une affaire d'urgence retient ce soir le ministre au dehors et en me parlant de ces bills, il m'a déclaré qu'ils ont tous été étudiés et délibérés en séance du comité des Chemins de fer et que rien ne s'oppose à leur adoption ; autrement, il aurait renoncé au rendez-vous en question et aurait fait acte de présence ici, ce soir. Or, en raison de la discussion approfondie à laquelle le comité s'est livré sur ces mesures, il a déclaré qu'on pouvait les adopter et il a accepté ce rendez-vous. Toutefois, en justice pour le ministre, j'ai cru devoir donner cette explication, en son nom. Bien que je fasse partie du comité des chemins de fer, je n'ai pas assisté à la séance en question, et j'ignore absolument ce qui en est. Mais comme le ministre affirme que la question a été mûrement débattue, j'accepte sa parole, et je crois, en outre, savoir que l'amendement auquel fait allusion le député de Halton (M. Henderson) a été rédigé par le ministre même. La Chambre est donc en lieu de conclure que le comité des Chemins de fer s'est prononcé après mûre délibération et que nous pouvons, sans crainte de faire fausse route, suivre cet avis.

M. SPROULE : Il y a plusieurs raisons qui militent en faveur de l'ajournement de nos délibérations sur ce bill. D'abord, la nature insolite de l'amendement proposé ; ensuite, s'il y avait d'autres créanciers, ils se trouveraient exclus en raison de cet amendement, advenant que ce chemin de fer fût vendu ; et enfin l'absence du député de Jacques-Cartier, qui a témoigné le désir d'être présent lorsque ce bill serait mis à l'étude. Cette suspension momentanée de nos délibérations ne retarderait guère l'adoption du bill et ne lui ferait courir aucun danger. Si le député de Jacques-Cartier a formulé pareille demande, c'est qu'il avait de puissantes raisons de le faire. Il est possible qu'il représente quelque autre intérêt, raison de plus pour suspendre l'étude de la mesure, en son absence ; non pas que nous voulions empêcher l'adoption du bill, mais simplement parce que nous tenons à mettre l'honorable député en mesure d'exprimer son avis à ce sujet. L'honorable député à qui ce bill est confié, consulterait donc son propre intérêt, en consentant à ce que l'étude en soit remise jusqu'à ce que le député de Jacques-Cartier puisse faire acte de présence.

M. MARCIL (Bonaventure) : Le député de Jacques-Cartier a assisté à l'assemblée du comité des Chemins de fer et s'est contenté de demander qu'on remît l'affaire à plus tard, en l'absence du député de Montmorency (M. Casgrain). Le député de Jacques-Cartier a avoué qu'il n'était guère au fait des questions se rattachant à ces diverses mesures.

Le ministre des Chemins et Canaux a déclaré qu'après l'étude faite du bill, il n'y

trouvait pas matière à critiquer, ajoutant que le principe sur lequel repose le paiement de ces créances a été reconnu l'année dernière. Le bill (n° 102) relatif au chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, au paragraphe 4 de l'article 9, consacre le même principe, c'est-à-dire le paiement de la main-d'œuvre, de la pension et des matériaux. Après être allé aux avis, le comité des chemins de fer a voté l'adoption du bill, à une pluralité de 30 contre 9. Or, maintenant que le bill est devant la Chambre, voilà qu'on soulève la même objection, basée sur l'absence du député de Jacques-Cartier. Le député de Montmorency était ici aujourd'hui et il a quitté la ville à quatre heures, sachant parfaitement que le bill était inscrit au feuilleton. Quant à l'amendement en question, c'est le ministre des Chemins de fer lui-même qui l'a rédigé.

M. INGRAM : Une des objections soulevées par le député de Jacques-Cartier en séance du comité avait trait à l'absence d'un certain sénateur dont il désirait assurer la présence ainsi que celle du député de Montmorency.

M. LEMIEUX : En effet, le député de Jacques-Cartier a fait allusion, en séance du comité des chemins de fer, au sénateur Casgrain et au député de Montmorency. Si l'honorable député veut ajouter foi à ma parole, je lui dirai que j'ai vu cet après-midi le sénateur Casgrain ainsi que le député de Montmorency et ils m'ont donné à entendre que le bill serait adopté ce soir.

Article 7.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet article est modifié, à la deuxième ligne, par l'addition des mots " sur et ", après les mots " lignes téléphoniques ". L'article se lirait donc comme suit : " La compagnie pourra construire et exploiter des lignes télégraphiques et téléphoniques sur et le long etc."

M. HENDERSON : Par le passé, nous nous sommes fortement opposés à la disposition législative autorisant le fusionnement ou le raccordement avec d'autres lignes télégraphiques. Virtuellement nous autorisons aujourd'hui une nouvelle compagnie télégraphique à faire son exploitation de l'Atlantique au Pacifique. C'est la conséquence qui découle de cette disposition, puisque la compagnie aura le pouvoir de faire des raccordements avec les lignes de toutes compagnies télégraphiques ou téléphoniques. Par suite de ce raccordement, la compagnie pourra établir un réseau télégraphique et téléphonique complet à travers le continent. Il y a deux ans, on a soulevé des objections contre semblable phraséologie, et en conséquence, on a modifié plusieurs bills, de façon à restreindre le sens trop large de l'autorisation même accordée par ce bill. A mon avis, toute l'économoie de ce projet de loi veut être remise à l'étude. Si je ne me trompe, la disposition même insérée au projet de loi, a été rejetée par la Chambre il y a deux ans, et modifiée de façon à empêcher une compagnie d'obtenir des pouvoirs plus amples que ne le stipule la charte spéciale accordée à cette compagnie. Il est donc préférable que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux, quitte à reprendre plus tard ses délibérations.

J'ai été heureux d'entendre le ministre des Finances donner l'explication qu'il a donnée en l'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il n'y a aucun doute que ce dernier avait d'excellentes raisons d'être absent, et nous devons aussi croire que l'honorable député de Jacques-Cartier avait aussi des raisons suffisantes pour motiver son absence. Nous devons mettre les deux sur le même pied. J'espère que les promoteurs du bill n'insisteront pas davantage, mais qu'ils attendront que le seul député de la gauche que nous croyons avoir une connaissance suffisante des faits pour discuter ce bill, soit ici.

Sur l'article 9.

M. SPROULE : Quelle est la longueur de ce chemin ?

M. LEMIEUX: Le chemin dans l'intérieur de Causapscal au Bassin de Gaspé a 140 milles de longueur, et du Bassin de Gaspé à Paspébiac 80 milles.

Sur l'article 11.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 11 est modifié par la substitution du mot " sept " au mot " cinq " dans la troisième ligne.

M. HENDERSON : On a habitude de dire: " dont un ou plus d'un peuvent être des directeurs recevrant des émoluments ". Nous pourrions tout aussi bien dire que tous les directeurs en recevront.

M. LEMIEUX : Je ne m'y opposerai pas.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le comité fera-t-il rapport ?

M. HENDERSON : Je propose qu'avant que ce bill soit envoyé devant la Chambre pour sa troisième délibération, il soit imprimé de nouveau.

M. SPROULE : Cela serait mieux.

M. HENDERSON : On en a retranché les deux tiers et ajouté un tiers, de sorte qu'il ne reste presque plus rien du bill primitif. J'espère que la Chambre consentira à la réimpression du bill, afin qu'il puisse lui être soumis dans une forme intelligible.

Le comité fait rapport.

M. l'ORATEUR : M. Macdonald, du comité général, fait rapport que le comité a étudié le bill (n° 28) relatif à la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, et qu'il lui a ordonné d'en faire raport sans

amendements. Quand le bill serat-il lu une troisième fois.

M. LEMIEUX : Maintenant.

M. SPROULE : Nous désirons qu'il ne soit pas lu en troisème délibération maintenant. On peut le remettre à la prochaine séance de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Maintenant ?

M. SPROULE : Si l'honorable député (M. Lemieux) insiste pour que la troisième lecture ait lieu maintenant, tout ce que je puis dire c'est que nous ne voulons pas que le bill passe de cette façon. Nous avons été très modérés et très raisonnables dans nos demandes, et si on veut précipiter l'adoption du bill de cette façon, nous devrons soulever les objections que nous croyons nécessaires afin de la retarder jusqu'à ce que nous puissions être plus écoutés que nous le sommes ce soir. La demande de mon honorable ami de Halton (M. Henderson) est raisonnable et juste. Une grande partie du bill est du neuf que plusieurs membres de la Chambre n'ont jamais vu, et la demande de réimpression dans des cas de ce genre est généralement accordée. Pourquoi ne pas l'accorder dans ce cas-ci ? La réimpression n'empêchera pas l'adoption du bill, et conséquemment je dis qu'elle devrait être accordée immédiatement. Mais la précipitation que les honorables députés ont mise à faire adopter ce bill contre les désirs de tout le monde est une présomption très forte que l'on cache quelque chose que la Chambre devrait connaître avant d'adopter le bill avec tant de hâte. J'espère que l'honorable député permettra que la troisième lecture n'ait lieu qu'à une séance ultérieure de la Chambre et que dans l'intervalle le bill soit réimprimé.

M. INGRAM : M. l'Orateur, lorsqu'un député s'oppose à la troisième lecture d'un bill, est-ce que cela ne suffit pas pour empêcher cette troisième lecture d'avoir lieu ?

M. l'ORATEUR : C'est à la Chambre de décider si le bill sera mis sur le feuilleton des ordres du jour pour sa troisième lecture maintenant ou à la prochaine séance de la Chambre. Lorsqu'il est fait rapport sur un bill qui n'a pas été amendé par le comité général, comme dans le cas présent, c'est à la Chambre de décider si le bill sera lu maintenant ou à une prochaine séance.

M. INGRAM : Prétendez-vous, M. l'Orateur, que le bill n'a pas subi d'amendements?

M. l'ORATEUR : Pas d'amendements en comité général de la Chambre.

M. HENDERSON : Très bien. Il n'est que neuf heures moins le quart, et——

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu les déclarations qui ont été faites, je crois que l'honorable député qui a charge du bill ferait mieux de n'en pas exiger l'adoption maintenant. Tout député peut l'empêcher de passer, et probablement qu'il avancera aussi vite si nous le remettons à la prochaine séance de la Chambre, au lieu d'essayer d'en voter la troisième lecture maintenant.

M. SPROULE : Tout autant.

M. l'ORATEUR : A la prochaine séance de la Chambre.

L'item reste en suspens.

COMPAGNIE DU PONT DE LA GRANDE ILE DE NIAGARA.

La Chambre en comité sur le bill (n° 57) de la Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara.—M. German.

Sur l'article 1.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : A la ligne 23 il fait insérer " trois " de façon que le bill se lise comme suit :

Pourvu toutefois que si tel consentement n'a pas été obtenu dans l'espace de trois ans à compter de l'adoption de cet acte, etc.

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Je propose comme amendement que le mot " trois " soit remplacé par le mot " cinq ". L'autre jour devant le comité des Chemins de fer on a proposé et mis le mot " trois ", mais l'honorable député de Welland, qui a le bill sous ses soins, n'était pas présent, et les faits n'étaient pas très bien connus, mais j'appellerai l'attention du comité sur le fait que dans trois bills semblables que nous avons passés à la dernière session, tous se rapportant à des ponts internationaux, on a fixé la limite à cinq ans au lieu de trois et je veux tout simplement placer tous les bills sur le même pied. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avec lequel on en a conféré depuis la séance du comité ne voit aucune objection au changement.

M. INGRAM : Je puis attester l'exactitude du renseignement donné par l'honorable député d'Haldimand et Monck (M. Thompson) à l'égard de la limite dans ces sortes de bill, qui a été fixée à cinq ans, de sorte que nous avons un précédent.

L'amendement est adopté.

Le bill est recommandé, lu la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU DAIM-ROUGE.

M. COWAN propose la deuxième lecture du bill (n° 102) de la Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge.

M. D. HENDERSON (Halton) : Il me revient que ce bill est une ancienne connaissance que nous avons repoussée il

y a douze mois et qui est ressuscitée. Je ne sais pas si les déclarations que l'honorable ministre des Finances dit avoir été faites par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'appliquent à ce bill-ci comme aux autres. Le ministre a-t-il considéré qu'un octroi de terres considérable est attaché à ce bill. Il a pour objet de faire revivre une charte qui est expirée vers le 1er juillet 1902, e avant que nous acceptions le principe du bill il est important que nous considérions si nous allons approuver ou désapprouver le principe d'accorder de forts octrois en terres à des compagnies de chemin de fer. Si nous faisons revivre cette charte, nous accordons à ce chemin de fer ce qui a été refusé à d'autres, savoir une très forte subvention à un chemin qui passe à travers un pays où sa construction devrait être très facile. Peut-être le ministre des Finances est-il en position de nous dire si l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux a été appelée sur le fait qu'un octroi de terres est attaché à ce bill. Si nous faisons revivre cette charte, l'octroi revivra-t-il aussi ? Si l'octroi ne va pas avec le bill, je ne m'opposerai pas à la deuxième lecture, mais si le bill comporte cet octroi de terres considérable, que l'on dit suffisant pour construire deux chemins de fer, la Chambre devra user de beaucoup de prudence avant d'accepter le principe du bill. J'espère que le ministre des Finances pourra nous donner quelques renseignements sur ce point.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer que j'ai rappelées s'appliquaient à des bills qui avaient déjà passé devant le comité des chemins de fer et y avaient été discutés à fond. Le bill que nous avons devant nous n'a pas encore subi sa deuxième lecture ni passé devant le comité des Chemins de fer, et naturellement les remarques auxquelles mon honorable ami fait allusion ne peuvent pas s'appliquer à ce bill. Ce n'est pas l'habitude que la deuxième lecture d'un bill privé en sanctionne le principe. La pratique invariable est de laisser les bills subir leur deuxième lecture et de les renvoyer devant le comité. On m'informe que l'octroi en terres dont parle mon honorable ami n'est pas attaché à ce bill. Cependant cela peut être examiné en comité, et je ne crois pas que nous agissions contre l'intérêt public en permettant que le bill soit renvoyé devant le comité.

M. INGRAM : Le délai fixé par l'arrêté du conseil est-il expiré ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pourrais pas dire.

M. INGRAM : L'année dernière, le ministre des Chemins de fer a déclaré que le gouvernement conservateur était responsable de l'octroi de terres à cette compagnie; nous voudrions savoir si le gouvernement actuel se propose d'assumer la responsabilité de continuer l'octroi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela viendra en son temps, et nous serons alors en mesure de répondre.

M. OLIVER : Le bill en question se rapporte à un projet de chemin de fer dans la division électorale que je représente, et bien que ce ne soit pas mon intention de le combattre à cette phase, je dois dire que je me crois obligé de lui faire la même opposition que l'année dernière et pour les mêmes raisons. C'est la politique déclarée du gouvernement dans le Nord-Ouest qu'il ne sera plus accordé d'octrois en terres aux compagnies de chemin de fer.

Je comprends que ce bill comporte une forte subvention en terre à une compagnie de chemin de fer, et à titre de partisan de la politique du gouvernement dans le Nord-Ouest, je ne puis pas l'appuyer. Un autre fait que je tiens à mentionner, c'est que les dernières nouvelles que je reçois du Nord-Ouest m'apprennent que le chemin de fer Canadien du Pacifique a augmenté le prix de ses terres à $6 l'acre.

M. SPROULE : Je me rappelle parfaitement que dans ce cas particulier de grands intérêts sont en jeu. J'ignore si la deuxième lecture du bill impliquerait l'adoption du principe concernant la subvention en terre : s'il en était ainsi, je m'y opposerais de toutes mes forces.

M. COWAN : Vous avez déjà appuyé ce bill.

M. SPROULE : Pas du tout, et l'honorable député n'a pas le droit de faire une pareille affirmation. Je répète que je n'ai jamais approuvé la subvention en terres demandée pour ce chemin. Je m'y suis opposé, et je m'y oppose encore pour les mêmes raisons. Il ne s'agit pas ici d'une subvention en terre ordinaire, car elle comprend une des plus importantes mines de charbon du Nord-Ouest, à peu de distance de Calgary, et ce n'est que pour s'emparer de cette mine que la compagnie cherche à ramener ce bill, car si elle réussissait elle mettrait la main sur une propriété deux ou trois fois plus précieuse que tout le chemin de fer. La compagnie fut formée à une époque où le charbon et les terres n'avaient pas dans le Nord-Ouest la même valeur qu'aujourd'hui. Quand on a voulu ramener le bill, l'an dernier, il a été vivement combattu et le comité n'a pas voulu l'adopter. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et d'autres représentants des Territoires du Nord-Ouest s'y sont opposés et moi aussi. Je fais la même chose ce soir. Si la deuxième lecture de ce bill comporte, en aucune manière, une admission du principe des subventions en terre aux compagnies de chemins de fer, à l'avenir, je m'y oppose. Je considère que le temps est arrivé de cesser de donner des subventions en terre. Je remarque que chaque fois qu'il

est question de construire un chemin de fer dans cette partie du pays, c'est toujours dans les endroits où il y a déjà des établissements considérables. On sent vivement le besoin d'un chemin de fer, parce qu'il y a beaucoup de produits à transporter, et dans ces circonstances les recettes du chemin devraient être suffisantes pour en faire une entreprise rémunératrice et, par conséquent, il n'y a pas lieu d'accorder de subventions en terre.

M. COWAN : Je me suis permis d'interrompre l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) au cours de ses commentaires sur ce bill, pour dire qu'il a déjà voté en faveur de la subvention en terres dont il est question dans la charte de cette compagnie.

M. SPROULE : L'an dernier ?

M. COWAN : Je n'ai pas dit l'an dernier. Je répète ce que j'ai dit il y a un instant. Non seulement l'honorable député de Grey-est a appuyé le bill, mais je serais très surpris s'il n'a pas parlé et voté en faveur de de la subvention en terres et de la charte, car autant que j'ai pu le constater, il ne se présente pas une question devant la Chambre sans qu'il s'en fasse le prétexte de longs discours débités avec emphase. Ce bill est venu devant nous l'an dernier, mais il y était aussi venu du temps que les amis de l'honorable député étaient au pouvoir, et lui, une des lumières du parti conservateur, a voté en faveur de ce bill et en faveur de cette subvention en terres. Ce n'est que l'an dernier, et jamais auparavant, que son opposition s'est manifestée. Pour le moment, je n'ai rien à dire sur la question elle-même. Elle me paraît sortir un peu de l'ordinaire et devrait être envoyée devant le comité des Chemins de fer. Je ne doute pas que la voix de l'honorable député de Grey-est s'y fera entendre, comme elle se fait entendre à propos de tout et à propos de rien, et s'il a quelque chose à dire contre la subvention ou contre le bill, il le dira devant le comité.

M. SPROULE : M. l'Orateur.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. SPROULE : J'ai le droit de demander la parole pour donner une explication. Quand le bill est venu devant la Chambre l'an dernier——

M. COWAN : L'honorable député n'a pas dit "l'an dernier."

M. SPROULE : J'ai dit que lorsque ce bill est venu devant nous, c'est-à-dire, l'an dernier, je l'ai combattu et j'ai mentionné le fait que l'honorable député d'Alberta l'avait aussi combattu.

M. COWAN : Que dites-vous de la première fois que le bill a été adopté?

M. SPROULE : Je nie l'assertion de ce nègre blanchi.

M. MORIN : M. l'Orateur, ce bill ne peut pas être adopté en deuxième lecture ce soir, parce qu'il n'est pas imprimé en français.

M. COWAN : Dans ce cas, M. l'Orateur, je ne proposerai pas la deuxième lecture, pour donner à l'honorable député de Grey-est l'occasion de prononcer un autre discours.

L'ordre est laissé en suspens.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—M. Champagne.

Bill (n° 50) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional et de la Colombie-Britannique.—(M. Morrison.)

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—(M. Morrison.)

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. Thompson.)

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario.—M. Ross, Ontario.)

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick.—(M. Belcourt.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de Prêt de London, en Canada.—(M. McGugan.)

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de sûreté l'Empire.—(M. Calvert.)

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—(M. Davis.)

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique.—(M. Oliver.)

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada (limitée).—(M. Thompson.)

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie de James.—(M. McCool.)

Bill (n° 115) constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et Drummond contre l'incendie.—(M. Tobin.)

Bill (n° 116) concernant la Compagnie d'estacades de Ristigouche et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billes de Ristigouche.—(M. Logan.)

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest.—(M. Haggart.)

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique.—(M. Belcourt.)

VOIES ET MOYENS—BUDGET.

La Chambre reprend la discussion ajournée sur la motion de l'honorable ministre des Finances :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à acorder à Sa Majesté,—et de l'amendement de M. Borden (Halifax.)

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Au moment de la suspension de la séance, à six heures, j'étais à faire une comparaison entre ce que demandaient les industriels du Canada en 1878, et ce qu'ils exigeaient en 1903. Ce qui était une simple demande en 1898, était devenu un ordre en 1903. Le plaidoyer de 1878 en faveur de l'industrie naissante s'est changé en une menace de la part de ceux qui se sont constitués d'eux-mêmes les gardiens des intérêts du peuple. Ce qu'on demandait pour l'intérêt général en 1878, on le demande dans un intérêt particulier en 1903. La différence entre les deux demandes est aussi grande qu'entre les conditions d'alors et celles d'aujourd'hui. Il suffit de se rendre compte de la différence qui existe entre ces conditions pour comprendre l'injustice de la présente demande des manufacturiers. Les raisons données pour appuyer la première demande étaient qu'une protection plus élevée garderait notre population dans le pays, qu'elle augmenterait la richesse publique, rendrait le pays prospère et abaisserait le prix des articles manufacturés.

Or, après dix-huit ans de cette politique, mise en opération par ceux qui avaient toute liberté de l'appliquer, dans sa plénitude, qu'avons-nous eu comme résultat ? Pendant ces dix-huit années, nous avons dépensé annuellement six millions et demi de dollars de plus que les revenus, nous avons réussi à faire quelques millionnaires, mais à la fin nous avons trouvé notre commerce et notre industrie dans le marasme. Mettons en regard la situation actuelle. Aujourd'hui, sept ans après un changement de politique et de tarif, nos finances jouissent d'un propérité qu'on n'aurait jamais osé espérer.

En 1878, on nous demandait de protéger les industries parce qu'elles préricltaient. Aujourd'hui ces mêmes industries demandent plus de protection parce que le pays est prospère. En 1878, les industriels demandaient la protection parce qu'ils en avaient besoin; aujourd'hui il la demandent parce que le pays est assez riche pour la leur accorder.

La morale de tout ceci, c'est que les industriels ont prospérer parce que le pays est devenu riche—c'est que la prospérité des industriels dépend de la prospérité des cultivateurs.

Nous avons consacré dix-huit années d'efforts pour rendre le pays prospère en protégeant nos industries et nous sommes arrivés à un fiasco complet. D'un autre côté, pendant sept ans nous avons travaillé à ramener la prospérité en favorisant l'agriculture et le commerce en général, et nous trouvons le pays et les industries plus prospères qu'ils ne l'ont jamais été.

Tout cela démontre d'une manière concluante qu'une politique de restriction ne peut produire d'autres résultats que ceux que nous avons obtenus. En 1878 nous avons adopté des lois pour restreindre le commerce. Pendant dix-huit ans nous avons persisté dans cette voie et nous sommes arrivés au but où elle devait naturellement nous conduire.

En 1896, nous avons voté en faveur de l'expansion du commerce et depuis sept ans notre commerce va en augmentant, nos industries se développent et notre prospérité grandit. Aujourd'hui on voudrait que nous nous suicidions, commercialement, industriellement et financièrement, en revenant à l'état de choses qui existait de 1878 à 1896, et qui a si lamentablement échoué, et qui, j'en suis convaincu, échouera encore si nous avons le malheur d'y revenir.

Le plus grand éloge qu'on puisse faire d'une politique de protection en faveur des manufacturiers au détriment du pays, de murailles pour restreindre le commerce, c'est de dire qu'elle a pleinement réussi et qu'elle a réellement restreint le commerce. Que le pays n'ait pas prospéré en même temps, c'est une tout autre question qui n'affecte ni la théorie ni le succès de l'expérience. C'est absolument le cas du chirurgien qui, ayant à faire une opération très difficile, annonce qu'elle a très bien réussi, et ajoute comme un détail secondaire que le patient a succombé.

Sur la question d'un tarif prohibitif, il ne peut y avoir qu'une opinion, si on se place au point de vue de ceux qui doivent en subir les conséquences. Je suis bien convaincu aussi que ceux qui doivent profiter de ce tarif n'ont aussi qu'une seule opinion. Mais comme ces derniers ne forment qu'un dixième de la population et que les autres en forment les neuf-dixièmes, je ne vois pas qu'on puisse hésiter sur la réponse qu'il convient de faire à ceux qui demandent l'imposition d'un pareil tarif. Le fait que ce tarif a des partisans des deux côtés de la Chambre ne change rien à la question. L'honorable ministre des Finances doit savoir qu'il est impossible de contenter tout le monde, et que celui qui veut plaire à tous, ne plaît généralement à personne.

Si je comprends bien la signification du mot libéralisme, il est synonyme de progrès, mais il est aussi synonyme de fidélité aux principes. Si le libéralisme ne veut pas dire fidélité aux principes, il ne veut rien dire, et si jamais l'impression se répandait dans

le public que le libéralisme n'est rien de plus que de l'opportunisme, le parti libéral ne pourrait plus jamais espérer recevoir l'appui et mériter la confiance des électeurs d'un pays intelligent et ami du progrès.

Je félicite le gouvernement d'avoir résisté à ces demandes de l'association des manufacturiers, à ces demandes dangereuses qui, si elles étaient accordées, conduiraient infailliblement le pays à la ruine. Puisque ces demandes ont été repoussées, je dois en conclure que le gouvernement aura à lutter contre l'hostilité ouverte, déclarée et résolue de cette même association des manufacturiers et de toutes les influences qu'elle pourra mettre en jeu. De fait, la guerre est déjà déclarée entre le gouvernement et les personnes intéressées à avoir un tarif élevé, qu'elles appartiennent au parti conservateur ou au parti libéral.

Je répète que je félicite le gouvernement pour l'attitude qu'il a prise en relevant le défi qui lui a été lancé. Mais, pour éviter tout malentendu avec ceux d'entre nous qui représentent des parties du pays où la protection ne peut produire aucun avantage, j'irai un peu plus loin et je m'attaquerai à quelques propositions émises dans l'exposé budgétaire.

J'ai dit, il y a un instant, que j'étais un protectionniste ; je vais même plus loin et je dis que je suis en faveur d'un tarif de représailles, mais comme moyen de défense seulement et quand on est sûr de nuire plus à son adversaire qu'à soi-même. Or, en étudiant attentivement la question, je ne suis pas bien certain que notre tarif de représailles contre l'Allemagne nous soit tout à fait favorable. J'ai remarqué que cette déclaration du ministre des Finances a été accueillie par des applaudissement des deux côtés de la Chambre et de la gauche surtout, mais en y regardant de plus près, il n'y a peut-être pas lieu de tant se réjouir.

Les tableaux de la navigation et du commerce font voir que l'an dernier nous avons importé 371,000,000 de livres de sucre d'une valeur approximative de $7,500,000, et qui ont rapporté un impôt de $2,750,000 environ. Le droit sur le sucre de qualité inférieure est de 62½ cents par 100 livres et sur celui de qualité supérieure, de $1.25 par 100 livres. D'Allemagne, nous avons importé 183,500,000 livres de sucre, environ la moitié de notre importation totale valant $35,000,000, et sur lesquelles il a été payé $1,750,000 de droits d'entrée. Si l'an prochain nous importons d'Allemagne la même quantité de sucre, en vertu du nouveau tarif qui a été si fort applaudi par les deux partis, mais surtout pas l'opposition, nous aurons à verser dans le trésor de l'Etat une somme de $445,000, en plus de ce que nous avons payé l'an dernier. Cela n'est pas absolument de nature à nous faire voir la poplitique de représailles d'un aussi bon œil.

Je répète que je ne suis pas du tout opposé aux représailles, mais je n'aime pas une représaille qui nous coûterait un demi million de dollars par année, surtout quand ce demi million doit être prélevé sur un article dont l'imposition pèsera surtout sur la classe la moins en état de la supporter. Un impôt sur le sucre est essentiellement un impôt sur le pauvre. Une famille dont les ressources sont limitées consomme probablement autant de sucre que la famille d'un millionnaire, et par conséquent, proportion gardée, elle paiera au fisc beaucoup plus que la famille du millionnaire.

On peut en dire autant de tous les articles de consommation générale. Une taxe sur le sucre, quand elle dépasse certaines bornes, pèse surtout sur la classe agricole et sur la masse de la population, même celle qui vit des industries.

On me permettra donc de dire que s'il était opportun d'user de représailles envers l'Allemagne—et dans les circonstances il était utile de le faire—on n'aurait pas dû employer un moyen qui nous coûtera un demi million de dollars par année. Si par cette surtaxe nous sommes obligés de payer un demi million de dollars de plus par année pour le sucre que nous consommerons, on aurait dû s'en tenir à la politique du tarif différentiel et diminuer les impôts généraux sur le sucre, de manière à ne pas en augmenter le prix pour le consommateur. Puisque nous avons de forts excédents, nous aurions pu facilement diminuer les impôts sur le sucre au lieu de les augmenter, car cette surtaxe sur le sucre allemand n'est ni plus ni moins qu'une augmentation d'impôts.

Je n'approuve pas non plus l'idée d'un droit d'entrée sur les rails d'acier. Il est vrai que cet impôt ne doit pas être décrété immédiatement et ne le sera peut-être jamais ; peut-être aussi que le ministre n'a pas l'intention de l'imposer jamais. Dans ce cas il ne devrait pas être mis dans la loi, car il fait consacrer par la Chambre le principe de la protection. S'il est une chose dont nous avons surtout besoin dans cet immense pays, c'est bien les chemins de fer dont la partie la plus coûteuse, du moins dans les prairies, sont le rails. Tout impôt qui tendrait à augmenter le prix des rails gênerait d'autant la construction des chemins de fer. J'ai lu dans les journaux que le Canada emploie annuellement 150,000 tonnes de rails, et un droit de $7 par tonnes sur cette quantité produirait $1,050,000. C'est donc une taxe annuelle de $1,050,000 sur la construction des chemins de fer, justement dans un temps où nous votons des millions et des millions de dollars, pour encourager cette construction. Je sais que la fabrication des rails d'acier est une industrie qui a les mêmes droits que toute autre industrie ; mais dans ce cas-ci, comme dans quelques autres que je mentionnerai dans un instant, l'intérêt général doit primer l'intérêt particulier. Quand d'un bout à l'autre du pays, la prospérité nationale est si intimement liée à la construction de nouvelles voies ferrées, l'intérêt général exige que l'industrie des rails d'acier soit sacrifiée à celle

plus importante des chemins de fer. Je ne connais pas de moyen de donner à chacun tout ce qu'il voudrait avoir et je crois que cela n'est pas possible. Il faut donner pour recevoir. Si nous voulons avoir des chemins de fer à bon marché, il nous faut acheter les rails au plus bas prix possible. J'aimerais beaucoup à voir l'industrie métallurgique se développer au Canada. A l'heure qu'il est nous payons des sommes considérables, sous forme de primes, pour encourager cette industrie ; dans les circonstances, j'approuve cette politique, et en parlant ainsi je crois exprimer le sentiment des électeurs que je représente. Quand nous payons des primes nous savons pourquoi nous les payons, et nous savons ce que nous avons pour notre argent ; mais quand il s'agit d'un droit nous ne savons pas ce que nous payons et nous ne savons pas ce que cela nous rapporte. Les deux cas sont absolument différents.

Je crois qu'en accordant des primes sur le fer, nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire pour encourager l'industrie métallurgique. Une des principales causes de ce réveil des industries, à la faveur du tarif actuel, a été l'abolition ou l'abaissement des droits protecteurs qui existaient avant 1896 sur le fer brut, et je crois qu'il est universellement admis aujourd'hui que ces droits paralysaient les industries qui emploient du fer. Je regretterais la réapparition de ces droits, surtout sur un article de nécessité aussi évidente que les rails.

Je veux bien donner aux industries toute la protection directe que peut leur apporter un tarif de revenu équitable. Mais il y a un article qui est d'une nécessité universelle et l'impôt qui le frappe atteint les classes les plus pauvres. Cet impôt n'est pas du tout prélevé dans un but de revenu ; c'est ni plus ni moins qu'un droit protecteur, absolument comme celui que l'on veut imposer sur les rails d'acier—je veux parler du droit sur le pétrole. Le tarif actuel sur ce produit est de 5 cents par gallon, ce qui équivaut, je crois, à une protection de 75 pour 100. Ce droit n'a pas sa raison d'être. Pas une industrie dans le pays n'a droit à une pareille protection.

Je n'aurais pas d'objection à une protection raisonnable de deux cents par gallon, par exemple, mais je considère que lorsqu'il s'agit d'un article d'une consommation aussi générale, les droits devraient être aussi bas que possible. Grâce aux droits actuels de 5 cents par gallon, nos payons une taxe de $50,000 sur chaque million de gallons de pétrole que nous importons et je ne crois pas me tromper en ajoutant que nous en payons autant sur chaque million de pétrole canadien consommé dans le pays. Les tableaux du commerce sont loin de nous donner le chiffre exact de la taxe que nous payons sur le pétrole. En admettant qu'un droit spécifique de deux cents par gallon serait suffisant, dans un tarif de revenu, la différence entre ce que nous payons et ce que nous aurions à payer serait de $30,000 par année sur chaque million de gallons de pétrole consommé dans le pays.

Les droits actuels sur cet article sont donc beaucoup trop élevés et n'ont pas leur raison d'être dans un tarif de revenu. C'est une charge qui pèse sur la classe agricole et, pour ma part, je la combattrai chaque fois que l'occasion s'en présentera.

Permettez-moi de signaler un autre cas dans lequel le tarif actuel accorde une protection qu'on peut justifier par les raisons que j'ai déjà données. C'est un avantage pour la classe agricole que le fil d'engerbage, le fil de fer barbelé et les écremeuses soient admis en franchise. Cette protection se justifie par le fait que ce qui constitue la matière première du cultivateur devrait être exempté d'impôt autant que possible. Dans le cas du fil d'engerbage et du fil de fer barbelé, des industries qui représentent plutôt la matière première que la main-d'œuvre, dans lesquelles la valeur des matériaux employés est tellement au-dessus de la valeur de la main-d'œuvre que cette dernière n'est pas sérieusement affectée par l'abolition du droit, il n'est que juste d'admettre ces articles en franchise. L'abolition des droits sur ces articles confère aux cultivateurs un avantage qu'ils savent apprécier et auquel ils ont droit, vu que sur beaucoup d'autres articles qu'ils sont obligés d'acheter et dont ils sont les principaux consommateurs, le tarif actuel prélève encore un droit maximum de 35 pour 100. Puisque le cultivateur paie 35 pour 100 sur ce qu'il achète, et n'a comme protection qu'un tarif de 20 pour 100 sur ce qu'il vend, il n'est que juste de lui permettre d'importer en franchise les articles dont il a un si grand besoin.

J'ai dit que je n'approuvais pas certaines propositions émises par le ministre des Finances, et je suis convaincu que la classe agricole les approuvera encore moins que moi. Elle n'approuvera certainement pas l'augmentation des droits sur le sucre, ni le droit trop élevé qui pèse sur le pétrole, ni l'impôt projeté sur les rails d'acier. Un député n'a qu'une manière de marquer son dissentiment et c'est en votant contre le gouvernement. Et si, dans le cas actuel, il m'était possible d'indiquer par mon vote que je n'approuve pas la politique fiscale du gouvernement sur ces points particuliers, je voterais avec plaisir—ou du moins avec la conviction d'avoir fait mon devoir—contre les résolutions qui nous sont soumises. Malheureusement, cela ne se peut pas. Nous nous trouvons en présence de la proposition du ministre des Finances, tel qu'énoncée dans son discours sur le budget et la contre-proposition du chef de l'opposition. Il nous faut choisir entre les deux. L'amendement est loin d'être plus satisfaisant. Et si la proposition ministérielle n'est pas tout ce que la classe agricole pourrait désirer, celle de l'opposition lui est dix fois plus hostile encore. Dans tous les discours qui ont été prononcés par les députés de la gauche, on s'est plaint de ce que les droits ne sont pas

assez élevés. La protection sur les rails d'acier n'est pas assez forte, les représailles contre l'Allemagne n'ont pas été adoptées assez tôt, on a même laissé entendre que les demandes de l'association des manufacturiers n'ont rien de déraisonnable. Dans ces circonstances, il sied mal aux députés de l'opposition de faire des gorges chaudes aux dépens de ceux d'entre nous qui appuient le gouvernement sous certaines réserves. Ils n'ont pas le droit de nous dire de voter contre le gouvernement parce qu'il ne nous donne pas tout ce que nous demandons, car si nous votions pour leur amendement, nous nous éloignerions beaucoup plus du but que nous voulons atteindre.

Ils disent : Le gouvernement est protectionniste, et il mène la classe agricole à coups de fouet ; mettez-nous à sa place et nous la mènerons avec une verge de fer. Nous nous trouvons dans cette position difficile, que bien que n'approuvant pas toutes les propositions du gouvernement, nous ne pouvons en approuver aucune de celles de l'opposition. A mon point de vue, ni l'une ni l'autre des deux propositions n'est complète. Il s'est produit dans les finances, le transport, le commerce et les industries du pays un nouvel état de choses dont ni le ministre des Finances ni le chef de l'opposition n'ont tenu compte. Je veux parler des coalitions et des syndicats qui s'élèvent de toutes parts. Il y a eu un temps où nous croyions que l'abolition des droits mettrait fin aux coalitions. Malheureusement, il n'en est pas ainsi. Et d'un autre côté, nous sommes convaincus que l'imposition d'un droit injuste tend à la formation des coalitions. La protection qu'il faut dans ce pays, c'est la protection contre les coalitions—les coalitions du capital, les coalitions industrielles, les coalitions du transport. C'est de cette protection dont nous avons besoin et c'est elle que nous demandons. Il ne suffit pas de dire que cet état de choses n'existait pas il y a dix ou vingt ans ; l'important c'est de constater qu'il existe aujourd'hui et que nous en ressentons les effets.

Aujourd'hui, comme cela a déjà été dit, nous payons $9 de plus par mille pieds pour le bois de construction, dans les Territoires du Nord-Ouest, qu'il y a quatorze mois passés, par suite de l'existence d'une coalition pour augmenter le prix de cet article. Cette augmentation signifie $9,000 de plus que l'on exige sur chaque million de pieds de bois préparé employé dans cette partie du pays, ce qui représente une taxe exorbitante imposée sur tous les nouveaux colons ; cela signifie de plus un obstacle imposé à l'immigration, une entrave au développement du pays, cela signifie, en un mot, que le gouvernement est tenu de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître cette coalition et ramener les choses à leur état normal. Il n'y a pas que le commerce de bois qui soit soumis à cette entente illégitime, elle s'étend encore à d'autres articles. Il y a un an passé, la coalition pour élever le prix du papier fut poursuivie et punie et une réduction dans les droits sur le papier s'ensuivit. Mais ce remède n'est pas suffisant. Le mal existe encore. Je ne puis indiquer le véritable remède à appliquer, mais je dis qu'il faut en trouver un pour se protéger contre ces coalitions dans l'intérêt du peuple. Le meilleur moyen de favoriser les coalitions, c'est d'élever les droits, et la première mesure à prendre pour les détruire, c'est de les réduire, ou de les faire disparaître complètement, quand il est démontré qu'une entente de cette nature existe.

Je veux maintenant dire quelques mots du tarif différentiel en faveur de l'Angleterre. J'ai remarqué que cette faveur était l'objet des attaques sérieuses des honorables membres de la gauche, chaque fois qu'ils en avaient l'occasion, et ces attaques, tout en étant dissimulées dans certaines circonstances, n'en sont pas moins persistantes. C'est avec un vif regret que j'ai entendu le ministre des Finances nous dire qu'il était à peu près certain que ce traitement privilégié accordé à la mère patrie allait être aboli ou réduit. Depuis que le discours sur le budget est prononcé, les circonstances ne sont plus ce qu'elles étaient à cette époque. Les droits sur les grains importés en Angleterre ont été enlevés, et nous ne sommes plus aujourd'hui dans la même position pour demander un traitement égal sur le marché anglais que nous l'étions il y a quelques jours passés. Mais, ce n'est pas au point de vue des mesures de représailles à adopter contre l'Angleterre que j'envisage la question du tarif privilégié à l'égard de la mère patrie. Je l'envisage uniquement au point de vue de l'intérêt du consommateur canadien. Je constate que nos plus fortes importations de l'Angleterre consistent dans les lainages et les cotons ; des articles destinés à l'usage de la masse du peuple, et tout ce qui peut contribuer à augmenter le prix de ces articles pour le consommateur est de nature à lui nuire ; de même que tout ce qui peut être de nature à en abaisser le prix est un bienfait pour le peuple. Nous avons importé l'année dernière pour $7,000,000 de lainages et pour $10,000,000 de cotonnades de l'Angleterre. En plaçant la moyenne des droits ordinairement perçus sur ces articles à 25 pour 100, ce qui est plutôt bas, nous constatons que le traitement privilégié accordé à ces marchandises de provenance anglaise représente une économie de $580,000 sur les cotonnades et de $830,000 sur les lainages, ou un total de $1,410,000 en un an, que le consommateur n'a pas été obligé de débourser. C'est là un avantage en faveur du consommateur canadien qu'aucun gouvernement n'a le droit d'ignorer. Il ne nous est pas permis de faire peser sur nos classes industrielles une taxe aussi lourde que celle qui est demandée par les fabricants de cotonnades et de lainages canadiens. Cette réduction des droits sur ces articles est avantageuse aux neuf-dixi-

èmes de la population, bien qu'elle puisse faire tort, dans le même proportion, à ceux qui fabriquent ces mêmes articles.

Mais que représentent ces industries ? Le dernier recensement établit qu'il y a 4,000 personnes employées dans la fabrication de lainages et 6,000 dans la fabrication de cotonnades au Canada. Ce n'est pas tant le capital placé dans ces industries qui nous intéresse que les ouvriers qu'elles emploient. Même en envisageant la chose sous son plus mauvais jour et en disant que le maintien de ce tarif différentiel en faveur de l'Angleterre aura pour résultat de faire fermer les portes de toutes les fabriques de coton et de lainages au Canada, je persiste à dire que le pays est incapable de soutenir ces industries au prix des sacrifices que ces fabricants exigent de nous. Mais ces sacrifices qu'ils demandent de notre part n'ont pas leur raison d'être. Les fabriques de coton au Canada n'ont jamais fait de meilleures affaires et produit autant de marchandises qu'à l'heure actuelle.

Les fabriques de Valleyfield ont doublé leur capacité de production depuis l'arrivée du gouvernement libéral au pouvoir et la mise en vigueur de ce tarif privilégié en faveur de l'Angleterre. L'industrie du coton est une des preuves les plus évidentes des avantages que les fabricants retirent de l'accroissement général de la prospérité du pays. Cette réduction dans le tarif, résultant de l'abaissement des droits en faveur de l'Angleterre, leur a porté une rude atteinte, et malgré cela ils n'ont pas cessé de prospérer. En prenant en considération les demandes qui lui sont adressées par ces intérêts spéciaux, je désire faire comprendre au gouvernement qu'il doit tenir compte des intérêts nationaux, de ces intérêts qui doivent dominer ceux d'une classe ou d'un groupe d'hommes ou de fabricants en particulier. Nous n'avons pas la moindre objection à ce que les fabricants reçoivent toute la protection qu'il leur est possible d'obtenir sous l'empire d'un tarif de revenu raisonnable. Au contraire, nous le désirons sincèrement, nous voulons qu'ils réussissent; mais là où nous ne pouvons plus nous entendre, c'est quand on veut essayer de les protéger d'une manière toute spéciale, ou que l'on cherche à les mettre à l'abri des crises commerciales, quand chacun est tenu d'en supporter toutes les conséquences, et il nous est impossible d'appuyer un gouvernement qui adopte cette manière de voir. Vu la vaste étendue de territoire couverte par les intérêts agricoles et miniers, ainsi que par l'exploitation de nos pêcheries et de nos forêts, il est difficile à ceux-là d'exercer cette pression dont les industriels paraissent disposer dans le cas actuel. Mais le gouvernement ferait bien de se rappeler que ces intérêts existent, et qu'aussi longtemps que le droit sera le droit, son devoir consiste à défendre l'intérêt public et à le protéger contre les assauts que lui livrent certains intérêts particuliers, quels que soient les moyens de persuasion que ceux-ci peuvent avoir à leur disposition.

Il est bon de se rappeler que les fabricants ont la presse de leur côté. Ils sont en mesure de faire connaître leurs raisons dans tout le pays, ce que les cultivateurs n'ont pas l'avantage de pouvoir faire. Ils sont organisés, tandis que les cultivateurs et les pêcheurs ne le sont pas; mais, le gouvernement libéral commettrait une erreur en oubliant le principe qui lui a servi à monter au pouvoir et à s'y maintenir, s'il allait se rendre aux demandes qui lui sont adressées par des industries spéciales qui veulent obtenir une protection particulière. Si le mot libéralisme veut dire quelque chose, il veut dire que l'intérêt général doit primer l'intérêt particulier ; il veut dire que l'intérêt de la masse du peuple doit l'emporter sur l'intérêt de certaines classes de la société, et c'est sur le gouvernement actuel que nous comptons pour maintenir ce trait distinctif du libéralisme.

M. JABEL ROBINSON : Je crois, M. l'Orateur, que la Chambre commence à prendre un intérêt moins prononcé à la discussion du budget. Quand M. Blair a parlé cet après-midi, j'ai compté juste quinze membres du côté de la droite, et quand M. Oliver a pris la parole à son tour, il n'y en avait que seize. Ce débat ne me paraît plus offrir aucun intérêt, et je crois qu'il serait aussi bon d'y mettre fin. Toutefois, je comprends qu'un certain nombre de députés veulent encore parler sur cette question, et pour ma part, je désire dire quelques mots. Il est fort possible que mon discours n'apporte pas de nouveaux arguments dans la discussion, et il se peut aussi que je diffère d'opinion avec les orateurs qui m'ont précédé. Mais ils ne peuvent m'en vouloir à cause de cela.

Je dois commencer par féliciter le ministre des Finances sur les excellents résultats énoncés dans son exposé budgétaire. Bien que le gouvernement ne soit pas l'auteur de la prospérité actuelle, cependant, les citoyens de ce pays seront heureux d'avoir eu le gouvernement libéral à la tête des affaires publiques durant cette remarquable période de développement. Le résultat obtenu est certainement plus satisfaisant que celui de l'année dernière. L'année dernière nous avions augmenté la dette nationale de plusieurs millions de dollars, tandis que cette année on paraît vouloir la réduire de près de $13,000,000.

Je désire maintenant faire quelques remarques, M. l'Orateur, non au point de vue grit ou tory, libéral ou conservateur, mais en laissant de côté tout esprit de parti, pour ne parler qu'en ma qualité de cultivateur indépendant, sans m'occuper de savoir où les coups pourront porter.

J'ai toujours été convaincu que les relations commerciales entre toutes les nations et toutes les classes de citoyens devaient être aussi libres que possible. Presque tous les peuples de l'univers ont recours à un

mode de tarif quelconque, ou à l'imposition de droits sur les marchandises pour se procurer les revenus nécessaires pour administrer les affaires publiques et faire face aux dépenses. Bon nombre des orateurs qui m'ont précédé ont clairement défini en quoi consiste une protection adéquate. J'ai compris, d'après cette définition, que cette politique voulait dire un système protecteur plus élevé que celui qui existe à l'heure actuelle, c'est-à-dire une protection mesurée aux besoins de toutes les classes et de toutes les conditions du peuple canadien. Je ne comprends pas, M. l'Orateur, de quelle manière l'honorable député qui a proposé cet amendement se propose de protéger le cultivateur, et c'est là ce que je veux apprendre. Un droit élevé sur les articles de consommation générale permet à quelques particuliers de prélever une taxe sur le peuple sans rien donner en retour au gouvernement et sans aider au consommateur. Depuis plusieurs années, les Débats sont remplis des discussions qui ont eu lieu sur cette question. Ce qui s'est dit ressemble beaucoup à ce que nous avons entendu au cours de la présente discussion, et le pays n'a guère profité de toutes ces paroles. Des capitalistes se mettent en frais de fabriquer des articles de consommation générale, ils placent leur argent dans ces entreprises, et ils demandent ensuite au gouvernement de leur permettre de pressurer le peuple à leur guise.

M. COWAN : Afin de leur permettre de se soutenir.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : L'honorable député aura son tour pour parler ; c'est ce qu'il cherche d'ailleurs. Pour ma part, je n'ai pas d'objection à ce que le gouvernement protège nos industries, quand nous pouvons produire la matière première au Canada ; et quand nos amis et nos voisins désirent transformer cette matière première en articles de consommation, je suis alors d'avis que l'on doit leur fournir l'occasion d'essayer de produire les choses dont nous avons besoin. Je dis donc que le gouvernement serait justifiable de venir en aide à nos industries naissantes.

M. COWAN : Quelles sont ces industries que vous considérez comme étant des industries naissantes ?

M. ROBINSON (Elgin) : Mon honorable ami aura l'occasion de parler.

M. COWAN : Je le sais, mais je voudrais savoir quelles sont ces industries naissantes dont vous parlez ?

M. ROBINSON (Elgin) : Nous voulons les mettre sur pieds; mais cela fait, elles devront se maintenir d'elles-mêmes.

M. COWAN : Est-ce que dix-huit ans de protection est une période assez longue pour cela ?

M. ROBINSON (Elgin): Il manque quelque chose à ce garçon-là ; donnez-lui donc de l'ouvrage dans la cave. Les cultivateurs et les classes ouvrières de ce pays sont disposés à supporter leur part des dépenses publiques, mais ils ne tiennent pas à enrichir quelques personnes et à en faire des millionnaires aux dépens de la masse de la population. Les fabricants canadiens sont en état de se protéger eux-mêmes, et je crois pouvoir le démontrer par une preuve irréfutable. L'Industrial Canada, dans son numéro du mois d'avril, s'exprime comme suit :

Lentement mais sûrement, un commerce d'exportation de marchandises canadiennes s'établit. Tout en ayant à faire face à de nombreux obstacles, ceux qui s'occupent d'établir une demande pour les marchandises canadiennes sur les marchés étrangers font des progrès constants malgré la concurrence universelle. Des Canadiens font l'acquisition de lignes de steamers. D'autres lignes reçoivent des subventions du gouvernement fédéral. Des agents cherchent à nous ouvrir des débouchés dans les pays éloignés, et nos fabricants dirigent leur attention vers des conquêtes étrangères.

Un grand nombre de nos sociétés commerciales sont actuellement satisfaites des résultats qu'elles obtiennent. Les années qui viennent de s'écouler ont été tellement prospères, que la majorté de nos fabricants ont été constamment occupés à remplir les commandes qui leur sont venues du Canada.

Nous croyons même qu'un bon nombre de maisons canadiennes ne se donnent pas même la peine de répondre aux demandes de renseignements qui leur arrivent de l'étranger. En voici un exemple, qui est à notre connaissance personnelle : une maison de commerce importante de Birmingham, dont le représentant était sur le point de visiter le Canada, s'adressa avant le départ de ce représentant, à plus de trente maisons canadiennes, en leur demandant de bien vouloir lui écrire à Toronto pour lui dire si elles étaient disposées à entreprendre le commerce d'exportation et dans quelle mesure. A ces trente demandes de renseignements, huit maisons seulement répondirent, et les autres sociétés commerciales, à qui on avait offert cet avantage, n'eurent pas même la courtoisie d'accuser réception. Une pareille conduite est de nature à nuire au commerce canadien tout entier, et nos institutions commerciales feraient bien, quand même il leur serait impossible pour le moment d'accepter de nouvelles commandes, de songer à l'avenir et de toujours conserver la confiance des acheteurs étrangers.

Nous avons là la preuve que les fabricants de toutes espèces de marchandises n'ont pas raison de se plaindre. Il est inutile de songer à établir des industries sans leur accorder les avantages de notre marché. Nous avons la matière première, il nous faut la houille et les pouvoirs hydrauliques ou électriques, sans lesquels il nous est impossible de faire une concurrence avantageuse aux nations qui possèdent ces avantages. Mais si nous obtenons ces avantages, si nous avons de l'argent et que nous pouvons nous procurer les produits alimentaires à de bonnes conditions, nos industriels canadiens devraient pouvoir se soutenir par eux-mêmes, même en n'étant pas protégées contre la concurrence étrangère. Nos cultivateurs ainsi que les autres classes de la société, sont

bien prêts à venir en aide à nos fabricants, mais ils ne veulent pas être obligés de les nourrir et de les faire vivre.

On ne cesse de nous citer comme modèle le tarif de protection des Etats-Unis, et je puis dire que la moitié de la discussion actuelle a consisté à relater ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Il me semble que nous avons suffisamment à faire chez nous pour nous occuper, et que nous ferions mieux de consacrer toute notre attention à nos propres affaires, plutôt que de nous mêler de celles des Etats-Unis. Mais, puisque l'on s'inquiète de ce qui se passe dans ce pays comme un argument en faveur de la protection, que l'on me permette de faire remarquer que ce système protecteur a eu pour résultat de créer un grand nombre de milliardaires et quelques multi-millionnaires chez nos voisins mais n'a pas amélioré la condition générale de la population américaine et ne l'a pas rendue plus heureuse que la population de n'importe quel autre pays. Il n'a certainement pas fait grand chose pour les cultivateurs, car ils sont pauvres. Ici, au Canada, nous n'avons pas besoin de tyrans, ni de despotes ; nous voulons que la richesse soit répartie également parmi toutes les classes de la société. Une foule dAméricains ne veulent pas d'un tarif protecteur élevé, et n'eut été le fait que nos voisins jouissent du libre-échange entre les cinquante Etats qui composent l'Union et qui comptent une population de 84,000,000 d'âmes, il y a longtemps que cette protection à outrance aurait disparu. Les fabricants américains et canadiens vendent leurs marchandises à meilleur marché à l'étranger que chez eux. Prenons, par exemple, les fabricants de machines agricoles, ces articles qui intéressent si vivement les cultivateurs. Il y a quelque temps, un certain nombre de moissonneuses étaient détruites dans un accident de chemin de fer, et les fabricants poursuivirent la compagnie en dommages. La preuve démontra que la valeur réelle de ces machines était de moins de $40, alors qu'on les vend $110 aux cultivateurs. Si nos fabricants réalisent des profits aussi élevés, je ne crois pas que le gouvernement soit justifiable d'augmenter les droits. Discutant un jour cette question avec un de mes amis, je lui dis que tous les instruments aratoires que je possédais sur ma terre étaient de fabrication canadienne, et que j'avais assez de loyauté au cœur pour acheter tout ce dont j'avais besoin au Canada. Il me répondit qu'il ne comprenait guère en quoi consistait ma loyauté. Si vous aviez acheté cette machine agricole aux Etats-Unis, me dit-il, vous auriez payé $20 de droits au gouvernement. Quel est celui qui est le plus dévoué à son pays—de l'homme qui paye $20 au gouvernement ou de celui qui paie $20 aux fabricants ? Je laisse à ceux qui m'entendent le soin de résoudre cette question. Nous sommes quelquefois portés à croire que notre dévouement à notre pays est sans borne, mais quand nous avons entendu les arguments invoqués par la partie adverse, nous commençons à avoir des doutes sur la valeur de notre patriotisme.

Nous avons beaucoup entendu parler de ce traité allemand, et c'est avec un réel plaisir que j'ai appris de la bouche du ministre des Finances qu'il était à la veille d'user de représailles à l'égard de ce peuple qui a essayé de nuire à notre commerce, en refusant de nous accorder le bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée. Mais après avoir réfléchi de nouveau à l'affaire, j'ai cru que j'allais me trouver placé dans la même position où je me trouvais lorsque j'étais plus jeune. J'ai beaucoup lu les Ecritures, et je me suis efforcé de suivre les enseignements qu'elles contiennent. Or, il y est dit quelque part que si l'on vous donne un soufflet sur la joue droite, vous devez tendre la joue gauche. J'ai fait mon possible pour observer ce précepte, mais chaque fois que j'ai ainsi tendu la joue gauche et que j'ai reçu un nouveau soufflet, ma main droite était prête à se lever pour frapper mon agresseur. Voilà exactement la nature des sentiments que j'éprouve à l'égard de ce traité allemand. Mais la question change un peu d'aspect, quand nous venons à nous rendre compte de la force dont dispose l'adversaire contre nous, et des dangers auxquels notre conduite pourrait nous exposer. Il est donc prudent de réfléchir avant d'agir.

Dans tous les cas, quelle que soit notre force, il est peut-être bon d'en faire l'épreuve, et de montrer aux nations de l'univers que le Canada ne craint pas de défendre ses droits.

Le ministre des Finances a aussi, à mon avis, adopté une ligne de conduite très énergique relativement à la question du tarif différentiel. Nous laissons la menace suspendue au-dessus de la tête des Anglais, et s'ils refusent d'accorder un traitement privilégié à notre grain sur leur marché, nous verrons s'il n'est pas à propos de faire disparaître de notre tarif les droits différentiels que nous leur accordons. Mais quelle est notre position, nous pauvres Canadiens ? Prenons le cas d'une veuve ayant une famille de plusieurs petits enfants. Il lui faut les habiller, car le vêtement dans ce pays est aussi nécessaire que la nourrriture. Elle se rend chez un marchand-tailleur afin d'acheter un habillement pour son petit garçon âgé de cinq ans. Le marchand comprend de quoi il s'agit. Il lui montre deux habillements du même prix, $5, qui conviennent très bien à l'enfant. En voici un, dit-il à la mère, qui a été fait en Angleterre. En voici un autre, pour le même prix, mais dont la qualité de l'étoffe n'est peut-être pas aussi bonne. Si vous achetez l'habillement fabriqué en Angleterre, vous vous trouvez à verser un dollar dans le trésor fédéral. Si, au contraire, vous achetez l'autre, vous payez votre dollar la même chose, mais li va dans la poche du fabricant. Voilà de nouveau le patriotisme en jeu. La pauvre veuve réplique : Il me semble que je ne dois

M. ROBINSON.

pas payer ce dollar. N'oubliez pas, madame, insinue le marchand, que sans le tarif différentiel dont nous a doté M. Fielding, vous auriez à payer soixante cents de plus. Alors elle commence à se rendre compte que cette mesure est une bonne chose pour elle en sa qualité de canadienne. Je ne sais si je me suis bien expliqué pour me faire comprendre de certains députés à l'esprit obtus que je vois autour de moi.

Il y a quinze ans passés, je me trouvais en Ecosse. Je ne tiens pas à raconter tous les petits incidents de ma carrière, car quelques-uns pourraient être interprétés contre moi. J'étais un jour à Glasgow et, mes affaires terminées, je me rendis avec un ami aux grandes usines métallurgiques de Coatbridge. Ceux qui ont visité cette région connaissent ce vaste établissement. C'était un spectacle vraiment merveilleux que celui qui s'offrit à nos regards, le soir, à la lueur de ces hauts-fournaux en pleine activité. Le contremaître—un Ecossais fort intelligent—fut très poli pour nous. Il apprit que j'étais Canadien, ce qui, je crois, le rendit encore plus empressé pour m'être agréable. Depuis ce temps, les fêtes du couronnement du roi ont eu lieu, et un plus grand nombre de Canadiens sont allés en Angleterre dernièrement. Mais à l'époque dont je parle, un Canadien y constituait un véritable objet de curiosité. Le contremaître me dit:—" Vous venez du Canada ? Qu'êtes-vous venu faire ici?"—J'y ai amené du bétail, lui répondis-je.—" L'avez-vous vendu?"—Oui, sur le marché de Glasgow.

Il ajouta:—" J'ai lu ce matin dans les journaux que le gouvernement canadien avait élevé les droits sur le fer en barre—ce fer qu'ils fabriquaient en ce moment en quantités immenses sous mes yeux—à $13 par tonne."—Je regrette la chose, lui dis-je, et si j'eusse fait partie du parlement canadien, j'aurais voté contre cette mesure. Cette réponse de ma part lui fit probablement supposer que j'étais un personnage important dans mon pays, car il me dit : " Vous dites, mon ami, que vous avez amené du bétail canadien dans ce pays ; avez-vous eu quelque droit à payer pour cela ? "—Non, monsieur. On ne saurait croire combien je me suis senti mal à l'aise en songeant que nous avions imposé un droit sur le produit de leur industrie, alors qu'ils admettaient mes produits en franchise dans leur pays. Je lui promis de faire tout ce qui serait en mon pouvoir pour remédier à cet état de choses, une fois de retour au Canada, et je n'ai cessé depuis ce temps d'essayer d'obtenir ce résultat. Je cite cet exemple à ceux qui prétendent que l'Angleterre ne nous donne rien en retour du privilège que nous lui accordons. Ne nous traite-t-elle pas continuellement d'une façon privilégiée ? A part le tabac, dont nous n'avons qu'une bien faible quantité à vendre, et l'alcool, tous nos produits ne sont-ils pas admis en franchise en Angleterre ? Il est vrai qu'il y a l'embargo sur le bétail, mais j'ai la certitude que cette interdiction disparaîtra quand nous pourrons démontrer que nos animaux sont exempts de toute maladie.

Parmi toutes les choses que nous avons entendu dire durant les derniers douze mois, se trouve la devise suivante : " Le Canada aux Canadiens." De prime abord, ces paroles sonnent très bien à l'oreille et vous seriez porté à croire que chacun va lancer son chapeau en l'air en les entendant et applaudir de toute la force de ses poumons. Mais, avec un peu de réflexion, on constate qu'ici, comme dans bien des cas, ces mots sont vides de sens. Supposons, pour un instant, que le peuple anglais, qui est notre principal consommateur, dise que puisque nous prétendons que le Canada soit réservé à Johnny Canuck, à son tour il va dire que l'Angleterre doit être laissée à John Bull, et qu'il va transformer ses réserves de chasse en vastes paturages, où il pourra élever et engraisser le bétail dont il a besoin. Le lendemain de cette décision de sa part, nous le supplierons d'acheter notre bétail. Quelle serait la valeur de nos terres, si nous ne trouvions pas là un marché pour notre fromage, notre bœuf, nos pommes et tous les produits que notre population ne peut consommer ?

Notre devoir comme Canadiens consiste à nous efforcer de conserver ce marché ouvert pour nos produits, et de voir à ce qu'aucun ennemi n'y prenne notre place. C'est de là que nous tirons nos revenus. L'Angleterre est pour nous la poule aux œufs d'or, et nous devons veiller à ce que personne ne la tue. Pouvons-nous supposer que lorsque nous vendons notre bétail et notre fromage à l'Angleterre elle va nous payer en or?

Nous n'avons pas besoin de nous y attendre ; ce n'est ni avec de l'or monnayé ni avec de l'or en poudre qu'elle nous paiera. Elle veut nous vendre ses produits en retour, et si elle ne peut y réussir, elle achètera ce dont elle a besoin des nations qui consentiront à acheter ses marchandises. Une nation ne peut progresser s'il n'y a pas réciprocité dans le commerce qu'elle fait avec les autres nations, car la loi du commerce n'est pas des marchandises pour de l'or, mais des marchandises pour des marchandises. Nous devons entretenir des relations commerciales avec nos meilleurs clients. Notre pays se développe dans des proportions extraordinaires, et le gouvernement doit savoir marcher avec le progrès. Son devoir doit consister à employer tous les moyens possibles pour venir en aide à ceux qui essaient de se soutenir par eux-mêmes. Et l'on prétend que le meilleur moyen d'arriver à ce résultat, c'est de laisser le cultivateur tranquille, de ne pas imposer de droits sur les articles dont il a besoin et de ne pas diminuer ses moyens. En aidant aux cultivateurs vous aidez à toutes les classes de la société. Ainsi, soyez pru-

dents. Explorons et exploitons notre nouveau domaine là où il se trouve du minerai de fer, du bois à pâte, du nickel ou tout autre produit. Tendons la main à ceux qui sont disposés à placer des capitaux dans ces entreprises. Mais n'entreprenons pas de la soutenir éternellement. Aidons-les en commençant, et ils seront bientôt en état de pourvoir à leurs propres besoins.

Quant à cette question des rails d'acier, mes sentiments sur ce point ressemblent beaucoup à ceux de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Ces compagnies de chemins de fer qui demandent des subventions au gouvernement devront presque doubler le chiffre de leur demande si vous imposez un droit sur les rails d'acier. Elles devront payer $7 de plus de droits par tonne. Pour ma part, je désapprouve l'octroi de subventions aux chemins de fer. Je considère que les capitalistes ont à l'heure actuelle suffisamment d'argent pour construire leurs chemins de fer avec leurs propres ressources. Si nous leur donnons de l'agent, nous devrions avoir la première hypothèque sur le chemin et notre mot à dire dans l'administration. De plus, ce chemin devrait être obligé de transporter nos malles et de faire notre ouvrage pour l'argent que nous lui donnons. Le gouvernement accorde une prime de $7 par tonne sur le fer, à part cela il veut imposer un droit de $6 par tonne sur cet article. Or, je me demande si ce n'est pas payer trop cher que de payer $13 par tonne pour assurer l'établissement et le développement de la fabrication des rails d'acier dans ce pays ? Toutefois, si nos hommes les plus sages ont décidé que c'était là le meilleur moyen d'arriver à ce résultat, je n'ai pas l'intention de m'y objecter ; essayons-le pour un certain temps.

La dernière question à laquelle je veux faire allusion est celle de la ficelle d'engerbage qui intéresse tous les cultivateurs. Pour eux cet article peut être considéré comme étant une matière première. Pour lier un acre de beau blé, de bon blé, il faut acheter de la ficelle d'engerbage pour une valeur de 45 cents, de sorte que pour chaque acre de terrain portant cette semence il faut dépenser 45 cents, que la récolte nous donne du profit ou non.

Maintenant, je crois comprendre que les fabricants de ficelle d'engerbage demandent que les droits soient élevés sur cet article. C'est avec plaisir que j'ai vu le gouvernement enlever les droits sur cette ficelle, car je croyais que les fabricants canadiens étaient en mesure de faire concurrence aux fabricants américains sous ce rapport. Mais s'il est vrai, comme on l'a prétendu, que les Américains peuvent obtenir la matière première à réduction, que la vente du manille est contrôlée par un syndicat dans ce pays, et que nos industriels sont incapables de se procurer le sisal dont ils ont besoin pour la fabrication de la ficelle d'engerbage, alors il est à propos de se demander si cette protection qu'ils réclament ne doit pas leur être accordée. Mais, si nous en arrivons à cette conclusion, faisons en sorte que ce droit ne soit pas suffisamment élevé pour empêcher les Américains de vendre de la ficelle à nos cultivateurs et permettre, par le fait même, à nos fabricants de contrôler le marché et d'élever les prix à volonté. Ces fabricants de ficelle d'engerbage ne sont pas meilleurs que les autres, et s'ils ont l'avantage, ils se coaliseront pour forcer les cultivateurs à payer des prix plus élevés. Je n'ai aucune confiance dans le système des primes, mais il peut arriver quelquefois que la chose soit nécessaire.

Maintenant, il ne me reste plus, M. l'Orateur, qu'à demander pardon à la Chambre pour avoir parlé aussi longtemps, bien que le nombre de mes auditeurs n'ait pas été très considérable. Mais ceux qui ne sont pas ici ce soir regretteront demain leur absence.

M. VROOMAN (Victoria-sud) : De tous les sujets mentionnés dans l'exposé budgétaire du ministre des Finances, le plus important pour le pays est certainement celui qui concerne les finances. Toutes les autres questions dépendent plus ou moins de la situation financière du pays. Quand les revenus sont abondants, quand le trésor public déborde, cela donne une impulsion à toutes les branches de l'administration, et la machine publique fonctionne plus facilement. J'ai remarqué, M. l'Orateur, que durant les périodes de prospérité, le peuple est satisfait, il n'aime pas les changements, et il préfère laisser les choses dans l'état où elles sont. On ne tient pas à tenter des expériences. Le gouvernement a su profiter de tous ces avantages et il a résolu de n'apporter que bien peu de modifications à l'état de choses existant lors de son arrivée au pouvoir. C'est si bien le cas, que nous cherchons en vain quelles sont les choses qu'il peut avoir accomplis, et c'est quand nous songeons aux dépenses énormes qu'il a fait encourir au pays, que cette question devient encore plus embarrassante. Mais, après tout, il est peut-être préférable, si nous devons en juger par les belles choses qu'il a accomplies, qu'il n'ait pas entrepris d'œuvres importantes, car s'il l'avait fait, cela aurait probablement eut pour résultat de faire tort au pays. C'est avec plaisir que j'ai entendu pour la troisième fois le ministre des Finances nous parler de la prospérité du pays. J'étais bien disposé à lui pardonner le mouvement d'orgueil qu'il lui a été impossible de dissimuler lorsqu'il a annoncé ce merveilleux excédent, le plus élevé dont on ait jamais entendu parler dans l'histoire de ce pays.

D'un autre côté. M. l'Orateur, je prétends que les excédents que nous avons eus sous le régime conservateur, tout en n'étant pas aussi élevés, faisaient plus grand honneur au gouvernement qui avait réussi à les produire.

J'ai toujours considéré, M. l'Orateur, que le gouvernement actuel avait été très favorisé sous bien des rapports. Il est arrivé au pouvoir au moment où une période de grande prospérité s'ouvrait pour le Canada. Cette assertion n'exige aucune preuve. Il suffit d'étudier les statistiques de cette époque pour constater que cette prospérité avait commencé à se faire sentir avant l'arrivé des libéraux au pouvoir. Nous nous rappelons tous les temps difficiles que nous avons traversés de 1892 à 1896. Ce n'était partout que marasme et stagnation dans les affaires. Notre pays eût l'avantage d'avoir durant ce temps, à la tête de ses affaires publiques, un hommes habile, qui réussit à guider la barque de l'Etat à travers ces tempêtes financières, tandis que chez nos voisins du sud, plus d'une institution monétaire sombra. Au Canada, toutes nos banques et institutions monétaires réussirent à échapper à la tourmente, si ce n'est, je crois, une banque peu importante établie à Winnipeg.

Quelle fût la conduite de l'opposition pendant ce temps? Elle crût que le moment était bien choisi pour porter des coups meurtriers au gouvernement du jour et essayer de monter à l'assaut du pouvoir. Les libénombreuses promesses qu'il serait trop long d'énumérer ici. Ils jetèrent dans l'arène de la discussion politique une question religieuse très embarrassante, et grâce au mécontentement qu'ils réussirent ainsi à répandre, et au marasme persistant des affaires, le parti libéral parvint au pouvoir. Mais en étudiant ce que les libéraux ont fait durant leurs six dernières années d'administration, nous avons constaté que ce parti valait beaucoup mieux dans l'opposition qu'au gouvernement.

Cependant, il ne faudrait pas croire que leur rôle fut bien brillant dans cette Chambre lorsqu'ils occupaient les sièges de la gauche. Durant leur long séjour dans l'opposition ils se sont perfectionnés dans l'art de la critique et de la censure. Ils ont tellement excellé sous ce rapport que nous ne pouvons pas espérer rivaliser avec eux.

Mais, depuis qu'ils occupent les banquettes ministérielles, nous ne trouvons pas chez eux le bois dont on fait les hommes d'Etat. Pourtant, le parti libéral, dans l'opposition, principalement dans ces temps difficiles, s'alarmait singulièrement de la condition financière du pays, et il exprimait ses craintes de la manière suivante dans une résolution adoptée en 1893 par le congrès libéral. Vous me permettrez, M. l'Orateur, de revenir sur l'histoire ancienne. La Chambre n'a peut-être jamais entendu parler de cette résolution :

Nous ne pouvons envisager qu'avec alarme l'énorme accroissement de la dette publique et de la dépense contrôlable annuelle de la Confédération, ce qui a eu pour conséquence les impôts iniques mis à la charge du peuple sous tous les gouvernements qui se sont succédé sans interruption depuis 1878, et nous demandons la plus stricte économie dans l'administration du gouvernement de ce pays.

Ils sont vraiment dignes de pitié lorsque l'on pense qu'ils ont constamment entretenu ces craintes toutes ces longues années durant. En ma qualité de médecin, je comprends l'épuisement qui résulte de cet état du système nerveux de ces continuelles appréhensions. De 1893 à 1896, les membres de ce parti ont constamment suivi la même ligne de conduite et j'emprunte à l'histoire des temps passés les déclarations de quelques-uns d'entre eux. Le présent ministre du Commerce disait :

Je déclare que c'est une honte et un déshonneur pour le gouvernement à qui a été confiée l'administration des affaires de venir nous demander de dépenser $38,300,000 par année pour les fins fédérales. Cela est inexcusable.

Le directeur général des Postes actuel (l'honorable sir William Mulock) disait, en 1895 :

Rien ne peut justifier cette énorme dépense de près de $38,000,000, si ce n'est le fardeau de la dette et le nombre des gens en place, grands et petits.

Je n'ai pas entendu dire que ces derniers avaient été congédiés ; lorsqu'ils l'ont été, de zélés partisans les ont remplacés. Le représentant de Norfolk-nord disait :

Le parti libéral, s'il était au pouvoir, pourrait immédiatement diminuer les dépenses publiques et faire d'autres économies jusqu'à concurrence de cinq millions de dollars par année, sans nuire à l'efficacité du service.

Le présent leader de la Chambre (l'honorable sir Wilfrid Laurier) disait :

Si nous obtenons le pouvoir, nous suivrons l'exemple de M. Mackenzie ; et je déclare que, si nous ne pouvons pas diminuer les dépenses autant que sous son administration, nous pourrons les rogner de deux et même de trois millions de dollars, par année.

Or, ils ont obtenu le pouvoir et après six ans, la dépense annuelle se chiffre par $64,000,000, soit exactement $20,000,000 de plus qu'à leur entrée en fonctions. Nous constatons qu'au cours des six années dernières ils ont dépensé $101,417,000 de plus que le chiffre des dépenses des six dernières années du régime conservateur. C'est un montant d'argent considérable. On nous dit qu'il y a eu de grandes entreprises publiques. Le ministre des Finances disait l'autre jour que le gouvernement du jour avait largement dépensé en travaux publics. J'ai cherché à découvrir ce qu'on avait fait au Canada grâce à cette dépense considérable, quelles grandes entreprises avaient été exécutées, et je n'ai pu trouver rien d'important. La dette publique s'élève à $271,000,000, tandis qu'elle n'était que de $258,000,000 à leur entrée en fonctions. L'an dernier, ils ont prélevé $43,389,000 d'impôts, tandis qu'à leur avènement au pouvoir le fisc ne rapportait que $27,759,000. Pendant les six années de leur administration, nos adversaires ne semblent aucunement s'être

alarmés. Leurs craintes se sont apaisées en montant au pouvoir et nous les voyons dans un état de quiétude et de calme béat. Nous ne les entendons plus parler des dépenses inexcusables du gouvernement; de fait, je trouve parfois que l'opposition est trop indulgente dans ses critiques.

Je ne voudrais pas ennuyer la Chambre en citant des chiffres, car au cours du présent débat on a déjà trop jonglé avec la statistique. Cependant, je désire, pour établir ma thèse, parler des impôts qui pèsent sur les contribuables canadiens. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) nous a fourni un état circonstancié des impôts prélevés depuis six ans par la droite et de ceux que l'administration précédente avait perçus pendant les six années antérieures, et le ministre du Commerce lui a répondu. En examinant le chiffre des contributions de 1891 à 1896 on verra que les impôts n'ont pas augmenté, mais qu'ils ont diminué. De 1891 à 1896, l'impôt a diminué, mais de 1896 à 1902, il y a eu augmentation rapide. Le gouvernement du jour, en prenant en mains les rênes de l'administration, a trouvé que les prélèvements s'élevaient à $27,759,000, tandis que d'après son dernier état financier, les contributions publiques se sont chiffrées par $43,000,000. Depuis six ans, le gouvernement a soutiré au peuple $44,600,000 de plus que le chiffre des impôts payés par la population au cours des six années antérieures. Le ministre du Commerce a voulu expliquer cette augmentation et voici comment. Il a dit, parlant du chef de l'opposition :

> Il n'a pas prêté la moindre attention à la différence entre l'impôt réel prélevé aux dépens du peuple sous un tarif de protection et la présente taxation sous un tarif de revenu, même élevé.

Je me suis efforcé de comprendre ce que c'était qu'un tarif de revenu et ce que c'était qu'un tarif de protection, mais sans jamais y parvenir, si le ministre du Commerce est une autorité en pareille matière. Voici ce que disait dans son discours l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) :

> Le tarif de ce pays est en pratique le même que celui qui a été adopté en 1897.

Or, le ministre du Commerce avait ajouté :

> La différence est celle-ci, qu'en substance la majeure partie des taxes va dans le trésor en vertu du tarif actuel, tandis que sous le régime qui a précédé le nôtre une proportion énorme des impôts que le peuple canadien était obligé de payer n'allait pas dans le trésor public mais servait à augmenter les profits de simples particuliers. Avec notre tarif, les gens ont au moins la satisfaction de savoir que ce qu'on leur fait payer augmente le trésor et peut être employé dans l'intérêt de tout le monde.

L'ex-ministre des Travaux publics a dit :

> Aprés la révision de 1897, le tarif était d'environ 2 pour 100 moins élevé qu'auparavant.

C'est tout ce que nous avons fait ; et quand j'entendais cet après-midi l'honorable ministre du Commerce s'élever contre l'ancien tarif que j'avais approuvé, quand je l'entendais nous dire que le tarif de 1879 qui a été en vigueur jusqu'en 1897 n'avait fait que permettre aux industriels d'empocher l'argent du peuple, je me demandais ce que peut bien faire le tarif actuel, car il est très peu différent de l'ancien. Sur certains articles et à l'égard des Etats-Unis il est même un peu plus élevé.

Ce raisonnement tombé des lèvres du ministre du Commerce m'a semblé fort spécieux. Je n'ai pu m'empêcher de croire que l'ancien ministre des Travaux publics avait raison en ceci et que, de l'aveu tacite des partisans du ministère, le tarif est le même que celui qui a été en vigueur depuis 1879, à quelques exceptions près. L'ancien ministre des Travaux publics déclare même que sur certains articles et à l'égard des Etats-Unis il est même un peu plus élevé. Quel a été le principal facteur de la diminution des impôts pendant les six dernières années de l'administration conservatrice. Voici ce que disait, en 1891, l'ancien ministre des Finances :

> En 1891, nous avons abaissé les droits sur le sucre de $227,477—ce tarif est venu en vigueur dans la dernière moitié de l'année—et nous avons eu un excédent de $155,977. En 1892, la remise des droits sur le sucre, calculée sur une consommation égale, s'est élevée à $5,200,000 et nous avons encore eu un excédent de $1,354,555. En 1893, la remise des droits sur le sucre brut et les autres sucres, calculée d'après la consommation, s'est élevée à $4,000,000 et nous avons eu un déficit de $1,210,232. En 1894, la remise des droits sur le sucre a été de $4,821,000 et le déficit de $4,153,875. En 1895, après le rétablissement de l'impôt sur le sucre brut, la remise des droits en général s'est élevée à $5,603,521 et le déficit n'était plus que de $330,551. A quoi se résume tout ceci ? A dire qu'on a degrévé les impôts à raison de $19,800,000 mais qu'il y a eu un déficit liquide de $4,184,227. Conséquemment nous avons fait remise au pays d'un montant de $15,000,000 en sus du déficit qu'il a fallu éteindre par un emprunt.

Voilà pourquoi les impôts n'augmentèrent pas. Pourtant, en présence des excédents considérables qu'il a eus, le gouvernement du jour ne semble pas avoir diminué l'impôt. Au contraire, il continue à soutirer son argent au peuple et lui enlève tout ce qu'il peut décemment lui prendre. L'an dernier, la dépense totale a été de $63,970,000 comparativement à $44,000,000 en 1896, sous le régime des conservateurs, soit une augmentation de $19,874,000 du temps des libéraux et, de plus, la dette nationale s'est accrue. Le ministre des Finances ne nous a pas rendu justice en comparant la dépense au cours des 18 années du régime conservateur à celles des six années de l'administration libérale, car chacun sait que les conservateurs pendant ces dix-huit années ont entrepris et mené à bonne fin de grands travaux publics. Je prendrai sur moi de lire un article du Monetary Times sur l'exposé financier de l'an dernier, article qui s'applique aussi à la

situation présente. Le Monetary Times n'a pas d'attaches politiques, que je sache. Voici :

Le ministre des Finances a eu la bonne fortune d'entrer en fonctions à l'aurore d'une ère de prospérité et de progrès qui a suivi la crise universelle des cinq années précédentes jusqu'en 1895 et d'avoir pour thème de ses différents exposés budgétaires cinq années d'abondance et de progrès. Nous pourrions ajouter qu'il a eu la bonne fortune de succéder à des hommes qui ont généreusement dépensé pour déblayer le terrain, sans quoi les résultats si satisfaisants pour lui et pour nous n'auraient pas pu se produire.

L'exposé financier prouve que des progrès quasi-vertigineux ont eu lieu en dehors du commerce etilmet en relief les changements de principes et de méthodes qui les ont déterminés depuis 1896. Jamais dans les annales du Canada un ministre des Finances ne s'est trouvé en présence d'un chiffre aussi considérable de revenu et de dépense. L'impôt a rapporté $38,743,000, en 1901, comparativement à $27,759,285, en 1896. Les recettes totales, toutes prélevées sur les contribuables, cela va de soi, ont été de $52,-500,000 comparativement à $36,600,000 ; les dépenses totales, de $57,900,000 comparativement à $41,700,000 et la dette nationale liquide est de $268,000,000 contre $258,000,000—remarquez le changement qui s'est produit en cinq ans. En 1902, on dit que le trésor recevra en tout $57,-000,000, que la dépense totale sera de $65,000,000 et l'accroissement de la dette, de $6,000,000.

Ces chiffres font rêver tant ils sont énormes et accusent une augmentation rapide. Pourtant, on ne dit pas que sir Richard Cartwright se soit évanoui ou qu'il ait juré, ni qu'aucun des anciens partisans de l'économie et du retranchement ait fait autre chose qu'applaudir le ministre qui faisait ces déclarations bonnement, fort de l'autorisation et de l'approbation d'un gouvernement libéral. Pourtant, sans tenir compte du changement d'attitude du parti que ces chiffres révèlent, ceux-ci méritent de préoccuper sérieusement les citoyens qui réfléchissent. En admettant que le pays est prospère, est-il sage d'aller aussi vite et de grossir ainsi le chiffre des dépenses qu'il sera presque impossible de diminuer plus tard ? Il est bon de se rappeler que du renchérissement du prix des marchandises principales— et plusieurs d'entre elles ont fort renchéri dans ces derniers temps —résulte un accroissement des contributions douanières, car la plupart des droits sont *ad valorem*. Puis, lorsque les prix tombent, le montant des recettes de la douane baisse. Dans les temps d'abondance, lorsque le revenu s'accroît, est-il prudent de tout dépenser et d'ajouter autant de millions à la dette déjà considérable ? Car c'est un fardeau formidable qu'une dette de $13 par tête ou $65 par famille pendant une seule année. En admettant toute la force du raisonnement qui consiste à dire que le pays progresse et qu'il faut pourvoir généreusement à l'administration des affaires, cette course effrénée vers la taxation et les dépenses que ni mors ni bride n'entravent apparemment est de nature à faire réfléchir les hommes d'affaires et les citoyens prudents. L'abondance ne durera pas toujours et les fautes d'aujourd'hui nous laisseront à sec demain. Nous lançons un cri d'avertissement et nous demandons qu'on s'arrête avant que cette précipitation ne tourne en un affolement qui ne permettra plus d'écouter la voix de la prudence et de la modération. Du train que nous y allons, nous ignorons où tout cela nous mènera, car le ministre qui fait allusion à la fin des temps prospères semble ne mettre aucune borne au chiffre de la dépense.

Cet article d'un journal recommandable décrit mieux que je ne saurais le faire l'état actuel des finances du pays. Nous n'ignorons pas que dans un pays aussi jeune que le nôtre, la dépense doit augmenter et le peuple canadien consent volontiers à supporter cet accroissement de la dépense, mais il y a une limite à tout. Quand la dépense monte par sauts et par bonds comme depuis quelques années, il est naturel que nous voulions savoir pourquoi et, en allant aux informations, nous constaterons qu'il y a eu gaspillage effréné des deniers publics. Par exemple, voyez le coût du recensement. Il y a eu quatre dénombrements depuis la confédération. Celui de 1871 a coûté $511,000; celui de 1881, $552,000 ; le recensement de 1891, $549,000, soit une moyenne de $540,000 pour chacun des trois dénombrements qui eurent lieu du temps des conservateurs. Mais en 1901, sous une administration libérale, le recensement a coûté jusqu'ici $1,121,513. Le ministre de l'Agriculture nous expliquait l'an dernier que cette augmentation provenait de la multiplicité des questions posées et des renseignements obtenus. Peut-être; car nous nous rappelons que le gouvernement a adressé une circulaire aux recenseurs leur enjoignant de s'enquérir de l'âge de tous les jeunes gens qui approchaient de leur vingt-unième année qui donneraient apparemment leur appui au parti libéral, afin de pouvoir faire inscrire leurs noms sur la liste électorale avant l'élection prochaine. J'ai demandé au ministre de l'Agriculture ce qu'avait coûté le recensement dans mon collège électoral, et cela nous donne une juste idée de ce qui s'est présenté ailleurs. Il est avéré que nos adversaires ont inutilement dépensé deux fois plus que les conservateurs. Le ministre de l'Agriculture m'a appris que la population de ma circonscription électorale était de 20,455 âmes en 1891 et de 19,953 en 1901, soit une diminution de 500. Mais, il y avait 17 recenseurs en 1891 et 39 en 1901. En 1891, le recensement de la population dans mon collège électoral avait coûté $1,253 et il a coûté $2,663 en 1901. Le ministre de l'Agriculture a ajouté qu'en 1891 les recenseurs n'avaient rien touché pour leurs frais de déplacement, mais qu'en 1901, ils ont reçu $1.50 par jour pour louage de voiture. Le recensement de la population de cette petite circonscription électorale a coûté, en 1901, le double de ce qu'il avait coûté en 1891, et cela s'explique si l'on considère que tous les mécontents du parti libéral, que tous les affidés de ce parti dans mon collège électoral ont été nommés recenseurs, afin de les ramener au bercail avant l'élection. Ceci nous montre où va l'argent sous le présent gouvernement. Il est avéré que celui-ci, à juste titre jusqu'à un certain point, n'a imprimé aucune direction nouvelle aux affaires. Les temps ont été prospères, le re-

venu s'est accru, et le gouvernement a laissé les choses suivre leur cours.

Mais, ils se sont fort préoccupés d'une chose, à savoir, de soigner les intérêts de leur parti et de préparer de douces retraites à leurs amis. Quant à l'intérêt public, ils n'en ont eu cure. Pour le prouver d'une manière péremptoire, je citerai un extrait du discours que le premier ministre a prononcé à l'exposition de Toronto, le 27 août 1901. Répondant à la santé du parlement du Canada, il disait :

A l'heure présente, le gouvernement avait la bonne fortune d'avoir peu de choses à faire. On a dit : " Heureux celui qui n'a pas de passé " et on pourrait dire avec autant de raison : " Heureuse la nation qui n'a pas d'histoire ". Il se trouvait dans la singulière position d'un partisan de la réforme qui n'a rien a réformer. Il fut un jour où il voulait tout réformer ; aujourd'hui cependant, a ajouté sir Wilfrid, " je m'aperçois que je suis très conservateur ".

Ceci ressemble à un aveu, mais c'est le propre de l'humanité entière ; la jeunesse aime les changements et croit que le monde est déplacé de son axe ; cependant en avançant dans la vie, on comprend, comme le comprennent la plupart des membres du parlement, qu'il fait bon de vivre en ce pays, en somme, et que tout s'arrange pour le mieux quand on n'y met pas d'obstacle.

Ainsi, j'avais raison de parler comme je l'ai fait. Les sentiments exprimés plus haut sont dignes d'éloges. Je n'ai rien à objecter, mais je doute fort que l'honorable ministre soit conservateur et qu'il ait agi en conséquence.

Les tableaux du commerce et de la navigation nous apprennent que les importations totales d'articles destinés à la consommation se sont chiffrées par $202,791,595, l'an dernier, et que nos exportations totales ont été de $211,640,286, numéraire et lingots compris, je le suppose. L'analyse de ces chiffres offre de l'intérêt, si nous tenons compte des clauses du tarif relatives au commerce privilégié. Nous avons importé $49,206,062 d'Angleterre et $120,814,750 des Etats-Unis. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) dit que ces fortes importations des Etats-Unis proviennent de la situation géographique du pays. J'admets volontiers qu'elle y contribue beaucoup. Nous importons des Etats-Unis bien des choses que nous n'en importerions pas si les deux pays n'étaient pas limitrophes ; pourtant, ceci n'explique pas toute la différence. Il est de fait qu'après avoir accordé des faveurs sur notre marché aux marchandises anglaises, nous n'avons importé que $49,000,000 d'Angleterre, tandis que nous importions $120,000,000 des Etats-Unis. Nous obtenons une notion plus juste, en examinant l'augmentation des importations. Depuis 1898, l'augmentation des importations venant d'Angleterre a été de $16,705,145 tandis que l'augmentation des exportations venant des Etats-Unis s'est chiffrée par $42,109,169. Les résultats de la préférence accordée à l'Angleterre doivent être une source d'humiliation profonde pour les députés ministériels. Quand cette préférence fut accordée aux marchandises anglaises en 1898, nous nous rappelons qu'elle le fût à grands renforts de trompettes. Il n'y avait plus de fin; c'était l'un des plus grands triomphes de la diplomatie. Je me rappelle que, quelqu'un ayant demandé au ministre des Finances s'il oserait abolir cette préférence, ses partisans applaudirent à tout rompre, lorsqu'il refusa de répondre catégoriquement, disant simplement qu'il n'y avait pas moyen de revenir sur certaines faveurs après les avoir accordées à une nation. Pourtant, cette année, dans son exposé financier, le ministre a laissé entendre qu'il était question d'abolir cette préférence. Je suppose que ce changement d'attitude est le résultat du dernier congrès colonial; car, nous avons la preuve qu'au congrès l'honorable M. Chamberlain n'a pas semblé faire grand cas de cette préférence, et les membres du gouvernement qui étaient présents se sont piqués d'honneur et ont presque menacé d'abolir cette préférence. Voici ce qu'a dit le ministre des Finances dans son exposé budgétaire :

Abstraction faite de toute autre considération, si le gouvernement et le peuple anglais ne témoignent pas qu'ils apprécient à sa juste valeur le régime de préférence, alors ils ne seraient nullement en lieu de se plaindre, si nous jugions à propos d'apporter quelque changement ou modification au tarif de préférence. Sans doute, M. l'Orateur, resterait encore à décider une question de plus haute importance encore, celle de savoir dans quelle mesure, si toutefois il y avait lieu de le faire, il faudrait modifier ce tarif, en tenant un compte légitime de l'intérêt de la masse de nos populations canadiennes.

Il ne dit pas ouvertement qu'il abolira la préférence, mais il le laisse entendre. L'autre soir, le représentant de Norfolk-nord (M. John Charlton) qui depuis quelque temps, s'est fait l'apôtre de la réciprocité avec les Etats-Unis, disait de cette préférence :

Je me permettrai de différer d'opinion avec M. Chamberlain sur ce point.

M. Chamberlain avait dit que la préférence ne profitait pas à l'Angleterre. De fait, l'importation des marchandises anglaises au Canada en vertu du tarif différentiel a diminué, si on la compare à l'importation des articles en vertu du tarif général.

Le représentant de Norfolk-nord ajoutait :

En premier lieu, elle a mis fin à cette période de diminution qu'on remarquait dans notre commerce avec l'Angleterre, et, ensuite, elle a donné un nouvel essor à ce commerce. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les rapports pour établir ce point au delà de tout doute. Le tableau suivant en fait foi.

Et quels chiffres cite-t-il, d'après vous, à l'appui de son raisonnement ? Il commence en 1893 et donne le chiffre des importations des dix années suivantes et compare ces quatre ou cinq années de crise commerciale aiguë avec les cinq ou six dernières

années pendant lesquelles l'abondance a été des plus grandes, et il ajoute :

Ces chiffres prouvent de plus que la préférence, ou une cause quelconque, est venue clore cette ère pour y substituer une période d'expansion qui se chiffre par $19,794,000 en cinq ans.

Pourtant, chose curieuse, l'honorable député, qui attribue à cette préférence l'essor qu'a pris notre commerce, est prêt à la sacrifier aux Américains. L'ancien ministre des Tavaux publics (l'honorable M. Tarte) dit que la préférence n'a rien valu. Je ne suis pas prêt à me ranger d'un côté ou de l'autre. Nous aurions fait bien d'abolir la préférence. Voici ce que dit sur ce sujet le " Industrial Canada ", l'organe officiel de l'Association des manufacturiers :

Il a été dit que le gouvernement songeait à abolir le tarif différentiel en faveur de l'Angleterre. On a même prétendu que l'attitude des représentants canadiens à la dernière conférence coloniale était destinée à préparer les voies pour arriver à cela. Il est à peine croyable que le gouvernement ait l'intention d'agir ainsi. Quoi qu'on puisse dire pour ou contre l'à propos de cette préférence, quant elle a été concédée en premier lieu, sans aucune compensation, le fait de la retirer maintenant créerait certainement une très mauvaise impression en Angleterre. Il est vrai que le tarif actuel atteint durement quelques-unes de nos industries et portera préjudice à d'autres encore, quand viendront les mauvais jours, mais le remède n'est pas dans l'abolition du privilège accordé à l'Angleterre, mais l'élévation du tarif général, de telle sorte que même en faisant une remise de 33⅓ pour 100 sur les marchandises anglaises, notre tarif minimum soit encore assez élevé pour sauvegarder les intérêts canadiens.

Voilà ce que dit l'organe des manufacturiers de l'abolition de la préférence, et je crois, moi-même, qu'après avoir accordé cette faveur, nous aurions mauvaise grâce à la retirer. L'an dernier, nous avons exporté en Angleterre $117,320,221 valant et $71,-197,684 aux Etats-Unis. Depuis 1898, l'augmentation de nos exportations en Angleterre s'est élevée à $12,321,403, et celle de nos exportations aux Etats-Unis s'est chiffrée par $25,492,348. Vous vous rappelez que lors de l'établissement de cette préférence, le gouvernement déclarait qu'il n'attendait pas de faveurs de l'Angleterre en retour. Il prétendait que nous étions déjà récompensés. A ses yeux, notre préférence était une faveur gratuite accordée à la mère patrie, et il lui semblait que, lorsque les Anglais verraient arriver nos marchandises ils lutteraient à qui mieux mieux pour les avoir ; enfin qu'ils achèteraient les articles de provenance canadienne de préférence à tous autres. Ce pendant, on voit que malgré cette effervescence, nos exportations en Angleterre ont augmenté seulement de $12,000,000, tandis que nos importations aux Etats-Unis accusent une augmentation de $25,000,000.

Ce que je veux établir, c'est que nous importons des Etats-Unis pour $65,000,000 de marchandises que nous pourrions fabriquer au pays.

Nous possédons la matière première, l'habileté, le capital et l'intelligence. Pourquoi alors ne pas fabriquer nous-mêmes ces marchandises ? L'an dernier, nous avons acheté des Etats-Unis pour $54,000,000 de marchandises de plus que nous ne leur en avons vendu et pour $71,000,000 de plus que nous n'en avons acheté de l'Angleterre. Le ministre des Finances nous dit que, à quelques exceptions près, le tarif ne sera pas revisé, mais il n'y a certainement pas de raison pour que la plus grande partie des articles ouvrés que nous importons des Etats-Unis ne soient pas manufacturés ici. Le ministre des Finances a décidé de frapper la ficelle d'engerbage d'un droit minime d'environ ⅛ de cents par livre, afin de neutraliser l'effet de la détaxe accordée aux fabricants américains. Eh bien ! M. l'Orateur, je vois dans ce faible item de ⅛ de cent représentant le droit dont on frappe la ficelle d'engerbage, un exemple frappant de l'hésitation du gouvernement à aborder ces grands problèmes. Il craint de faire ce qui est juste. Cette question de la ficelle d'engerbage est importante. L'année dernière, nous avons importé des Etats-Unis -5,000,000 de livres de cette ficelle dont on avait mis le prix vendant à environ dix cents la livre. Nous avons importé plus que nous n'avons fabriqué, et, d'après une réponse faite à la question posée l'autre jour par un député, la cote de l'article importé est à peu près la même que celle établie par les fabricants canadiens. On pourrait fabriquer toute cette ficelle d'engerbage au pays et retenir les $1,-700,000 que nous avons expédiés à l'étranger l'année dernière pour nous la procurer.

Le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) a ressuscité une vieille question. En 1891, le parti libéral s'est présenté devant le peuple avec un programe de réciprocité absolue. A la suite de notre dernière conférence avec les autorités américaines, cette question aurait dû, il me semble, rester à jamais dans le domaine de l'oubli. Cependant, le député de Norfolk-nord y revient encore et l'on dit que le gouvernement veut envoyer des commissaires à Washington pour en traiter de nouveau. Eh bien ! M. l'Orateur, si l'on veut se rappeler quelques mots d'histoire ancienne, on verra ce que ces messieurs pensaient de la réciprocité il y a quelques années. Voici ce que disait le ministre du Commerce :

Le moins qu'on puisse dire, c'est que des quantités énormes de matière première très précieuse aux Etats-Unis sont emmagasinées au Canada. Nous devrions avoir à cœur de faire tous nos efforts pour recueillir notre matière première dans le plus court délai possible et l'envoyer aux Etats-Unis pour qu'elle y soit convertie en articles manufacturés par les ouvriers d'élite américains.

Voilà certes, une merveilleuse politique Nous devrions mettre notre orgueil et consacrer nos efforts à devenir les scieurs de bois et les porteurs d'eau de nos amis les Améri-

cains. On nous conseille d'employer notre travail et notre intelligence à charger la matière brute sur des wagons et des bateaux pour l'expédier aux Etats-Unis où nos voisins la transformeront en produits de toute sorte qu'ils reviendront nous vendre ensuite. C'était là la politique de l'honorable ministre du Commerce quand il était sur les bancs de l'opposition. Mais il en a une autre aujourd'hui et voici ce qu'il nous disait l'autre jour :

Eh bien ! M. l'Orateur, je vais dire à l'honorable député ce que le gouvernement et le pays ont fait depuis ces dernières années. Nous avons démontré à la population de la république voisine—et cela d'une façon évidente—que nous pouvions vivre sans elle, que nous pouvions augmenter notre commerce plus rapidement qu'elle ne pouvait le faire elle-même, que nous pouvions, avec succès, lui faire concurrence sur les marchés de l'univers.

Sur cette question l'honorable ministre du Commerce retarde de vingt-cinq ans. Il prêche la doctrine que nous proclamions il y a un quart de siècle. Il ne fait que se rendre compte d'une chose qu'il aurait dû connaître il y a bien longtemps. Voici encore une autre de ces phrases :

Un seul client américain, vaut pour nous, au Canada, une demi-douzaine de clients de tout autre pays.

Nous avons aussi le ministre des Douanes qui disait :

Nous avons à nos portes un marché pour 40,000,000 de boisseaux de blé. Si nous avions de libres relations commerciales avec les Etats-Unis, le Canada serait le marché où les Américains viendraient s'approvisionner des 10,000,000 de barils de farine qu'il leur faut annuellement. Ils ont besoin de tout ce que nos cultivateurs peuvent produire.

Et l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) disait aussi :

Si mon chef arrive au pouvoir, je me fais fort de prédire qu'avant qu'il se soit écoulé six mois d'un seul trait de plume il nous aura donné un traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis.

Lors de l'élection de 1891, ces messieurs de la droite supplièrent le peuple de se prononcer en faveur de leur politique libre-échangiste, mais ce fut en vain. Il ne semble pas, toutefois, que la leçon leur ait profité, car voici ce que dit leur chef :

Et j'affirme que seules la réciprocité absolue et la liberté du commerce sur le continent sont susceptibles de favoriser les intérêts du pays. Etant donné la situation que nous occupons, il est absurde de supposer que les intérêts du Canada seront toujours ceux de la Grande-Bretagne.... Un jour doit nécessairement venir où ces intérêts s'entrechoqueront et, en pareille occurrence, je resterai fidèle à mon pays natal, quelle que soit l'attitude de l'honorable gentleman et quelque regrettable que soit la circonstance. Quant à moi, en appuyant une politique de réciprocité absolue, je ne me suis uniquement préoccupé, d'abord et toujours, que des intérêts canadiens. Laissons au législateur anglais le soin des intérêts de l'Angleterre. Les principes de la United Empire Trade League

M. VROOMAN.

ne m'inspirent aucune confiance, parce que cette association cherche à restreindre le commerce aux limites de l'empire. Elle veut que la communauté d'allégeance serve de base aux relations commerciales tandis que nous désirons les diriger selon nos seuls intérêts.... Nous nous devons au Canada et non à l'Angleterre. De même que le gouvernement britannique a fait savoir au nôtre qu'il se doit d'abord à l'Angleterre, de même toute colonie autonome doit-elle, en toutes ces matières—et j'insiste sur ce point—n'avoir souci, tout d'abord, encore et toujours, que de ses propres intérêts.

A cette époque-là, on ne combattait pas en faveur de l'autonomie irlandaise. Telle était alors l'attitude du parti qui tient aujourd'hui en son pouvoir les destinées du pays, et voici maintenant que l'apôtre de la réciprocité, le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton), a recours au même raisonnement :

Il vaut mieux aborder les Etats-Unis amicalement. A mon sens, le temps n'est pas éloigné où nous obtiendrons d'eux des concessions importantes. Je suis très optimiste sur cette question. Je suis convaincu que nous obtiendrons des concessions qui nous donneront satisfaction et c'est pour cela que je considère qu'il serait imprudent de s'engager dans une voie que nous aurions certainement raison de suivre si toute concession nous était refusée.

position que nous devrions faire nos propres

Je crois comme l'honorable chef de l'oplois sans qu'il soit besoin d'attendre ce que feront les Etats-Unis. Il y va de notre dignité d'en agir ainsi. Ce n'est pas le regard sans cesse porté vers Washington que l'on doit légiférer. Il semblerait que le gouvernement s'abaisse dans le but de s'attirer les bonnes grâces des Américains et qu'il ne fera jamais autre chose. Mais ce qui m'étonne le plus, c'est le manque de logique qui se dénote dans le langage de l'honorable député de Norfolk-nord. Il dit :

Nos exportations de produits naturels aux Etats-Unis sont si insignifiantes, et ils resteront toujours si insignifiantes comparativement à la masse énorme des denrées produites aux Etats-Unis, qu'il ne pourra s'ensuivre que très peu d'effets. Voyez, par exemple, les œufs. L'année dernière, nous avons exporté 11,590,000 douzaines d'œufs, et sur ce nombre 237,000 douzaines sont allées aux Etats-Unis. Cent trente-neuf millions et quatre-vingt mille œufs ; c'est là un lot d'œufs considérable. Nous ne pourrions pas augmenter cette exportation de 50 pour 100, quand même nous y consacrerions tous nos efforts. Combien pensez-vous que cela représenterait aux Etats-Unis ? Eh bien ! M. l'Orateur, chaque habitant des Etats-Unis ne se trouverait avoir que deux œufs par année ; à peine une omelette. Voilà qui va produire un effet déastreux sur les prix, n'est-ce pas ? Mais on ne s'en apercevrait même point, pas le moins du monde.

Et il ajoute :

Si nous en arrivons là, les Américains nous demanderaient : " Qu'avez-vous à nous donner en retour ? " Nous dirions : Nous allons nous abstenir de faire de plus en plus de notre tarif un moyen de paralyser le commerce d'importation dans notre pays. Si vous nous accordez le libre-échange pour les produits naturels, il est possible que, tout en maintenant les clauses du tarif qui vous sont

en ce moment favorables, nous abolissions la préférence en faveur de l'Angleterre, chose que, selon moi, nous devrions faire et qui est une concession que nous devrions vous accorder.

Si l'honorable député de Norfolk-nord vient à faire partie de la commission, quelle sorte d'arrangement pourrons-nous espérer des autorités américaines quand elles auront pris connaissance de ce discours ? Pourquoi les Américains veulent-ils traiter avec nous ? Ont-ils l'intention d'acheter nos produits ? Les paroles même du député de Norfolk-nord prouvent qu'ils n'y songent pas. Ils se proposent seulement de nous vendre leurs propres produits, la chose est claire. L'idée de réciprocité se répand de plus en plus aux Etats-Unis, dit le ministre des Finances. Je le crois. Il n'y a pas très longtemps, on s'est réuni à Détroit pour discuter le sujet, et à cette occasion, certains Canadiens ont prononcé des discours. Mais je maintiens que les Américains n'ont pas d'autre aspiration que de nous vendre leurs produits, et j'approuve l'ex-ministre des Travaux publics d'avoir dit ce qui suit :

La réciprocité avec les Etats-Unis, à mon avis, ne serait d'aucun avantage au pays. Il nous serait impossible de rien vendre à nos voisins qu'ils ne produisent eux-mêmes, et si nous leur ouvrions nos portes, ils inonderaient le pays des produits qu'ils exportent aujourd'hui en Angleterre et ailleurs.

C'est aussi mon avis. Il faut étudier avec le plus grand soin quel marché les Etats-Unis veulent faire avec nous. Comme représentant du peuple, je veux bien que nos commissaires concluent un arrangement s'ils retournent à Washington, mais je m'oppose à ce qu'ils cèdent tout aux Etats-Unis. Nous voulons qu'il nous soit fait des conditions justes ; mais un des commissaires nous a déclaré que nous n'entendons rien céder. Alors, c'est aux Américains de faire toutes les concessions. N'est-ce pas l'attitude la moins raisonnable à prendre ?

M. l'Orateur, je veux traiter en peu de mots une question qu'on n'a pas encore abordée dans ce débat; la discussion s'est limitée jusqu'ici à la question des finances et du commerce. Ce sont là des sujets très importants; mais depuis que je suis député, et bien avant que je le fusse, la question du transport a beaucoup occupé l'attention des membres de cette Chambre et du peuple canadien. Lorsque je fus élu, il y avait déjà longtemps que ce sujet se traitait dans les journaux et aussi sur les tréteaux publics ; et depuis que je suis ici, j'ai assisté à bien des discussions intéressantes et recueilli beaucoup de renseignements sur ce point. Mais jusqu'à ce jour je n'ai rien eu à dire moi-même, je me suis contenté de prêter l'oreille aux déclarations des honorables ministres. Sur ce sujet comme sur tous les autres, on a exprimé des opinions diverses, mais on n'a rien fait. Nous en sommes encore au point de départ. Pendant la session de 1900, le député de Simcoe-est a présenté dans cette Chambre la résolution suivante :

Que de l'avis de cette Chambre, l'heure est venue d'adopter une ligne de conduite stable et définitive au sujet de la question du transport des céréales et autres marchandises des Territoires du Nord-Ouest, du Manitoba et des Etats de l'Ouest, dans la perspective de faire refluer, dans la plus large mesure possible, ce tarif vers les voies canadiennes.

Dans un discours très élaboré, l'honorable représentant de Sainte-Marie, alors ministre des Travaux publics, a dit au nom du gouvernement :

Nous sommes tous d'accord sur le principe énoncé dans cette motion, qu'il est temps de prendre une attitude définie sur cette question.

Ainsi, il y a quatre ans, il était déjà temps de prendre à ce sujet une attitude définie, et cependant il n'y a encore rien de fait. Il semble que le gouvernement en soit arrivé, dans sa sagesse, à conclure qu'il n'est guère capable de résoudre la question et qu'il va charger de ce soin une commission dont les membres ne sont pas responsables au peuple. Ce n'est là qu'un moyen facile de se débarrasser d'une tâche importante. Tout en reconnaissant la grande énergie dont l'ex-ministre des Travaux publics a fait preuve, les connaissances qu'il a acquises et les projets dont il s'est fait le champion par rapport à cette question, je ne suis pas d'avis, cependant, qu'il faille exécuter tout ce qu'il a prêché. Il était absorbé par l'idée de construire des canaux. Sans vouloir m'étendre sur ce sujet, je tiens toutefois à dire—et je suis d'accord sur ce point avec le ministre des Finances—que notre système de canaux est complet. L'honorable ministre, si je l'ai bien compris, n'est favorable à aucun de ces projets coûteux dont l'ex-ministre des Travaux publics a eu l'idée. Les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland et tous les autres sont dans un état aussi parfait que possible, et il ne faudrait reculer devant aucune dépense nécessaire pour mettre cette voie fluviale en état de répondre aux exigences du trafic. Je veux qu'on dépense assez d'argent dans le bas Saint-Laurent pour en rendre la navigation sûre et pour permettre aux compagnies d'assurance de réduire leurs taux ; mais je suis opposé à la construction de canaux devant relier Montréal à la baie Georgienne en passant par Ottawa, North-Bay, le lac Nipissingue et la rivière des Français; je n'ai pas confiance dans ce projet, c'est une utopie. Aujourd'hui que le système de canaux du Saint-Laurent a pour effet de maintenir les taux à un chiffre peu élevé, je crois qu'il est absolument trop tard pour songer à une entreprise comme celle-là; d'abord, il faut immensément d'argent pour construire des canaux, et ensuite, la glace y rend la navigation impossible six mois par année. Le transport s'y effectue lentement, et ils sont fermés durant une grande partie de la saison favorable à la vente des produits agricoles. Je m'oppose donc à ce qu'on dépense de l'argent par rapport aux canaux. Les Etats-Unis ont prouvé que de bonnes voies fer-

rées et de puissantes locomotives permettent aux compagnies de chemin de fer d'effectuer le transport presque au même prix que les canaux. Je ne saurais donc approuver de projet chimérique comme celui de la construction du canal de la baie Georgienne.

Nous avons peut-être besoin d'un autre chemin de fer transcontinental. Cependant, si le chemin de fer du Pacifique avait tout le matériel roulant et toutes les locomotives nécessaires, il pourrait transporter deux ou trois fois plus de marchandises qu'aujourd'hui, et l'on verrait disparaître ces congestions de trafic dont nous avons à souffrir. Quand celles-ci se produisent, le gouvernement devrait forcer la compagnie à améliorer son équipement.

Cette question de transport est, en grande partie, une question agricole, parce qu'elle est née de la nécessité de transporter les produits de la ferme. Ces produits augmentent, ainsi que l'intérêt que les cultivateurs portent à cette question ; mais pourvu que le cultivateur puisse rendre ses produits au marché en temps utile et les vendre à bonne condition, il s'occupe peu de la route par laquelle il les a fait passer.

On a beaucoup blâmé le Grand Tronc d'avoir choisi Portland comme port d'expédition. L'ex-ministre des Travaux publics a dit que le sentiment patriotique est étranger aux questions de finances ou d'affaires, et qu'il ne reprochait pas au Grand Tronc d'avoir donné la préférence à Portland, parce que Portland est son port naturel. Cela étant, et les actionnaires du Grand Tronc ayant droit de s'attendre aux plus forts dividendes possibles, la compagnie transporte à ce port une grande quantité de grain. Il en est ainsi du cultivateur ; peu lui importe par quelle route son grain se rend au marché, dès que cette route est la plus sûre et la plus avantageuse ; ce qu'il désire surtout, c'est de rendre ses marchandises au marché aux meilleures conditions.

Une autre question importante que je voudrais traiter, c'est celle des subventions aux chemins de fer. Jusqu'à présent nous avons consacré beaucoup d'argent à la construction des chemins de fer. Nous avons dépensé de ce chef $230,000,000, outre les subventions en terres et les exemptions de taxes. D'après le dernier Annuaire statistique, nous avons maintenant 18,140 milles de voies ferrées. Le gouvernement fédéral a consacré à leur construction $9,083, les législatures des provinces, $1,771, et les municipalités, $892 par mille. Ainsi, les subventions accordées aux chemins de fer canadiens s'élèvent à $11,746 par mille. M. l'Orateur, je crois qu'il n'est plus nécessaire de faire de ces dépenses. L'état de progrès où se trouve le pays devrait certainement nous dispenser d'aller plus loin dans cette voie et nous déterminer à laisser les compagnies construire leurs chemins de fer à même leurs propres deniers. Mais tant que ce gouvernement persistera à accorder des subventions, les particuliers refuseront de véhicules pour les transporter, les entreprises. Il peut paraître illogique que nous traitions à la fois la question des subventions aux chemins de fer et des congestions du trafic. Etant donné que les marchandises restent là parce qu'il n'y a pas assez de véhicules pour les transporter, les entreprises de transport devraient paraître assez avantageuses. On devrait se trouver assez favorisé en obtenant une charte pour construire un chemin de fer, et il ne faudrait pas demander de subventions au gouvernement. Quelle est l'histoire de la construction des chemins de fer aux Etats-Unis ? Les Américains s'étant trouvés à peu près dans les mêmes conditions que nous, il est naturel que nous nous demandions ce qu'ils ont fait. Le gouvernement des Etats-Unis n'a jamais accordé de subventions en argent; il s'est borné à aider les compagnies de chemins de fer transcontinentaux. Les fonds qu'il leur a procurés ont été garantis par des hypothèques dont le montant, à peu d'exceptions près, a été remboursé, de sorte que le gouvernement a retiré, en capital et en intérêts, beaucoup plus que ce qu'il avait d'abord fourni. De plus, il a accordé de fortes subvention en terres publiques. Toutefois, les Etats de l'ouest ont fait autrement, ils ont accordé de très fortes subventions en argent, mais plusieurs d'entre eux se sont rendus pour ainsi dire jusqu'au portes de la banqueroute à cause de cela. Ainsi, aucun des Etats-Unis n'accorde-t-il plus aucune subvention aux chemins de fer. Les Etats de l'est n'ont jamais accordé de subventions ni en argent ni en terres. Tous les chemins de fer construits au Canada jusqu'à présent ont reçu du gouvernement fédéral une subvention de $3,200 par mille, et cette subvention a encore été augmentée récemment, de telle sorte que si un chemin coûte au delà de $15,000 par mille, il reçoit un subvention de 50 pour cent de l'excédent du prix jusqu'à ce que la subvention accordée par le gouvernement fédéral s'élève en tout à $6,400 par mille. La subvention généralement accordée par les provinces est de $3,000 par mille en sus de celle du gouvernement fédéral.

La construction du pont de Cornwall (Ontario) nous a fourni un exemple de la différence qu'il y a entre les méthodes du gouvernement des Etats-Unis et celles du gouvernement canadien. Ce dernier, de concert avec les législatures des provinces, a consacré $125,000 à la construction de la partie de ce pont qui se trouve sur le territoire canadien et qui est virtuellement exempte de taxes, tandis que l'autre partie, située sur le territoire américain, s'est construite sans subventions et paie réellement des taxes à l'Etat de New-York. La partie du chemin de fer de New-York et Ottawa qui se trouve en deça du Saint-Laurent a été subventionnée, mais celle qui passe sur le territoire américain ne l'a pas été du tout. Cependant, dans Ontario il faut payer trois cents par mille pour voyager sur cette ligne

subventionnée, tandis que le tarif est seulement de deux cents par mille sur la partie de cette ligne qui se trouve dans les Etats-Unis. Le tarif des voyageurs est de deux cents par mille dans les Etats de New-York et du Michigan. Le Grand Tronc a établi un tarif de deux cents sur toute cette partie de son réseau qui passe dans le Michigan. Si les subventions que nous accordons aux chemins de fer avaient pour effet la réduction des tarifs, il y aurait beaucoup à dire en leur faveur, car cette réduction compenserait au moins en partie la dépense représentée par ces subventions ; mais, par malheur, il n'en est pas ainsi; ceux à qui ces subventions sont destinées s'empressent d'en toucher le montant, et font construire leurs chemins de fer en les hypothéquant et en les grevant dans toute la limite du possible.

Je me permettrai de citer partie d'un discours prononcé par M. W. D. Gregory devant les cultivateurs de York-nord et reproduit par le " Farmers' Sun " :

Permettez que je vous fasse connaître un peu ce que coûtait, l'an dernier, le transport entre les Etats de l'ouest et le bord de la mer, et entre la province d'Ontario et les ports maritimes, ainsi que les prix auxquels, à la même époque, les cultivateurs d'Ontario et des Etats-Unis vendaient leurs produits. En mai dernier, le Grand Tronc prenait à Midland le grain qui y était arrivé par le lac et le transportait à Montréal à raison de 4½ cents le minot, y compris les frais de tête de ligne. A la même époque, il exigeait 8 4-10 cents pour transporter de Midland à Montréal chaque minot de grain provenant du comté de Simcoe et mis en wagon aux élévateurs du comté. En octobre dernier, le transport du grain de Duluth à Montréal, par le Canada Atlantique, était de 8⅜ cents par quintal, et de 10 cents, de Fort-William à Montréal, par le chemin de fer Midland. A la même époque, le prix du transport, de Markdale (Ontario) à Montréal, était de 16½ cents par quintal, c'est-à-dire de près du double de ce qu'il coûtait entre Duluth et Montréal, et cela, sur un chemin de fer que vous avez fortement subventionné. A la même époque toujours, le coût du transport de Buffalo à Liverpool, *via* New-York, était de 11¼ cents le quintal, et de 17½, de Toronto à Liverpool. Cela étant, y a-t-il lieu de s'étonner de ce que, dans ce temps-là, la deuxième qualité de blé rouge d'hiver se vendait à Chicago 69½ cents le minot, et de 68 et 69 cents à Milwaukee, tandis qu'il ne se vendait que 65 et 65½ cents dans l'ouest d'Ontario, et 66 à Toronto, ce dernier prix étant le plus élevé qu'on ait pu obtenir dans la province ?

On s'est souvent demandé pourquoi le blé se vend un peu plus cher à Chicago qu'à Toronto ; c'est le coût du transport qui en est la cause, et voici comment la chose s'explique :

Ce qui, aux yeux des cultivateurs, aggrave encore la situation, c'est qu'il arrive souvent qu'ils ne peuvent obtenir les wagons nécessaires au transport de leurs produits. Nous savons tous ce qu'est le chemin de fer de Midland ; cependant, nos négociants en grains ont dû, tout récemment encore, attendre des semaines avant qu'on mît à leur disposition un seul wagon pour transporter les produits d'Ontario, tandis qu'à la station les trains se suivaient sans interruption, chargés de grain américain et se dirigeaient vers la mer. Le chemin de fer avait obtenu le transport de ce grain américain à condition qu'il le rendît au bord de la mer dans un délai déterminé, et c'est ainsi que les expéditeurs canadiens furent privés des wagons que, sans cela, on aurait pu mettre à leur disposition. L'idée de faire passer le grain américain par les voies canadiennes ne vous a pas fait grand bien dans cette circonstance-là.

Dans mon opinion, l'intérêt du pays exige qu'on cesse de subventionner les chemins de fer à l'exception de ceux qui se construisent pour des fins de colonisation, ces derniers devant nous donner des garanties.

J'appellerai maintenant l'attention de la Chambre sur la réponse de l'honorable directeur général des Postes au représentant d'Elgin-ouest qui lui demandait :

Le gouvernement a-t-il cherché à induire une partie des immigrants venant au Canada à s'établir dans la province d'Ontario ?

Le directeur général des Postes a fait à cette interpellation une réponse assez laconique qui me semble tout à fait insuffisante. La voici :

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout en favorisant l'immigration au Canada, le gouvernement laisse les immigrants libres de s'établir où bon leur semble.

Ces pauvres immigrants sont confiés à un agent. Si le ministre de l'Agriculture mettait ce dernier au fait des besoins de la province d'Ontario, ce lui serait chose facile de déterminer une partie de ces gens à s'y établir. En l'absence de l'honorable ministre de l'Agriculture, j'appellerai l'attention de son suppléant sur ce point. Je regrette que le ministre ne soit pas ici. On dit qu'il entretient des relations très amicales avec les Japonais, qu'il s'assimile rapidement à ces gens auxquels il ressemblerait déjà à s'y méprendre. J'espère que le gouvernement ne s'exposera pas à se priver pour toujours des services de cet excellent ministre.

Nos agents d'immigration à l'étranger nous ont coûté un demi-million de dollars, et les immigrants nous arrivent aujourd'hui en nombre incalculable. Ironie des choses! voici que le gouvernement ne sait plus que faire des immigrants qui arrivent sans cesse, lui dont les partisans déclaraient, il n'y a pas encore bien des années, que le Pacifique ne parviendrait jamais à payer le graissage des essieux de ses voitures. Je suis d'opinion que l'on devrait, dans les circonstances, consacrer au bien-être des immigrants les sommes que nous payons à nos agents en Europe. J'espère que le mouvement de l'immigration au Canada va se continuer et que l'on va pouvoir réduire les dépenses à l'étranger pour les faire servir au bien-être de ces immigrants. L'honorable ministre de l'Agriculture ne doit pas ignorer que cette question est de la plus haute importance pour la province d'Ontario dont elle commence à sérieusement inquiéter les cultivateurs.

Les locataires des terres et la main-d'œuvre s'en sont allés dans l'ouest, de sorte que

le cultivateur ne peut plus ni louer sa terre, ni la vendre, ni la faire mettre en culture, faute de bras. C'est ce que m'ont souvent répété des cultivateurs de cette province. Allons-nous convertir nos terres en communaux, disent-ils, et y laisser errer librement les bestiaux ? Cet état de choses provient de ce qu'il n'y a plus de main-d'œuvre dans Ontario. Il me semble que les agents d'immigration pourraient facilement diriger une partie des immigrants vers cette province. Des députations de cultivateurs sont allées prier le gouvernement provincial de faire quelque chose en leur faveur, mais, jusqu'à présent, des circonstances imprévues n'ont pas permis à ce dernier d'intervenir comme il l'avait promis.

Tel est l'état de choses qui prévaut aujourd'hui dans la province d'Ontario, et je le signale tout particulièrement à l'attention du gouvernement dans l'intérêt de la classe agricole et parce que je représente une division agricole et que je suis moi-même un cultivateur. Je crois avoir droit à ce titre parce que je suis fils de cultivateur et que, à vrai dire, c'est la terre qui m'a toujours fait vivre.

Je veux encore faire quelques observations à l'adresse du directeur général des Postes. Je ne parlerai pas de son excédent tant discuté. Il est évident que tous les rapports se contredisent à ce propos ; celui de l'auditeur général dit une chose, celui des comptes publics une autre, et celui du directeur général des Postes, qui est censé fournir les renseignements les plus précis, diffère des deux précédents. Je désire signaler à la Chambre l'insuffisance du service de la poste dans la province d'Ontario. Je connais des gens qui transportent la malle à des conditions déraisonnables ; et cependant, c'est le directeur général des Postes qui est chargé de voir à ce que les travailleurs soient convenablement payés.

J'ai encore un autre sujet à signaler à l'attention du directeur général des Postes. Si mes paroles ne devaient être rapportées dans les " Débats ", autant vaudrait dire que je prêche dans le désert, parce que——

M. ROSS (Ontario) : Ecoutez ! écoutez !

M. VROOMAN : L'honorable député d'Ontario m'a l'air de s'amuser ; j'ignorais qu'il eût aussi bonne opnion de lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'ira pas jusqu'à prétendre que les " Débats " soient un désert.

M. VROOMAN : Dans la province d'Ontario, la question de la livraison des lettres à domicile a pris une importance capitale. Les cultivateurs demandent que le service de la poste se fasse à domicile. Il faut étudier la question pour lui reconnaître toute son importance. Dans Ontario comme ailleurs, la vie des champs est dûre, on le sait. Je n'ignore point qu'il y a des cultivateurs à l'aise, qui font beaucoup d'argent et qui se rendent la vie agréable, mais ce n'est que par exception. Règle générale, la vie du cultivateur est toute de labeur et monotone ; tellement monotone que ses fils et ses filles désertent le toit paternel. Ses fils partis, le cultivateur n'a plus de bras pour l'aider dans ses travaux. Tout ce qui pourra contribuer à rendre plus agréable et plus douce la vie des champs améliorera sensiblement la condition du cultivateur. Je voudrais que le service gratuit de la poste à domicile permît au cultivateur de se tenir au courant de ce qui se passe dans le monde et donnât au foyer un attrait tel que les fils passeraient leurs soirées en famille au lieu de courir au village entendre colporter l'histoire du dernier scandale ou débiter mille autres insipidités.

Je voudrais que chaque cultivateur eût chez lui un appareil téléphonique, si ses moyens le lui permettaient. Cette question du téléphone commence à prendre corps, et j'ai eu le plaisir de l'entendre débattre au comité des Chemins de fer, l'autre jour. Quand le cultivateur aura le téléphone chez lui et qu'il recevra tous les jours ses journaux et sa correspondance, ses fils ne songeront plus, après leur journée de travail, à s'éloigner du toit paternel; quand à ces améliorations viendront s'en joindre d'autres comme, par exemple, le service des tramways électriques, la vie autour du foyer du cultivateur, la députation en conviendra avec moi, présentera beaucoup plus d'attraits.

Il est inutile de chercher comme l'a fait l'honorable député d'Alberta, à soulever les classes les unes contre les autres. Le Canada traverse actuellement une période de prospérité, de paix et d'abondance, et nous voulons que le bonheur règne au foyer domestique. Notre pays est surtout un pays agricole, et il me semble qu'on a un peu trop négligé les intérêts des cultivateurs. La question du tarif a bien son importance, sans doute, mais le ministre des Finances ayant déclaré qu'il entendait la faire sortir du domaine de la politique, il m'a semblé qu'il ne resterait plus à ses amis beaucoup de sujets de discussion en cette Chambre. Je connais assez bien la situation faite au cultivateur de la province d'Ontario, et je crois savoir qu'elle est à peu près la même dans les autres provinces. Je reproche au système d'éducation d'Ontario d'éloigner les jeunes gens des districts ruraux pour les conduire dans les villes, et pour leur perte, la plupart du temps. On fait trop miroiter à leurs yeux les avantages des professions libérales, et on ne leur parle pas assez des beautés et de l'honorabilité de la vie agricole. Consacrons plus d'argent aux écoles d'agriculture et aux stations agronomiques, et envoyons nos fils et nos filles y puiser la science agricole, y étudier les procédés modernes qui leur permettront de rendre la culture lucrative.

M. l'Orateur, une telle contradiction dans les rapports, en ce qui concerne les comptes du directeur général des Postes, me paraît

étrange—le rapport du directeur général des Postes, celui des comptes publics et celui de l'Auditeur général diffèrent sur ce point. Je suis d'opinion que, pour arriver à montrer un excédent, le ministre fait souffrir une partie de ses employés; dans bien des cas, les facteurs et les conducteurs de la malle ne reçoivent pas la moitié de la rémunération à laquelle ils ont droit. Ces faits, je les ai observés personnellement, et je les signalerai à l'attention du ministre des Postes lorsque viendra le moment de discuter ses prévisions budgétaires. Je le déclare, la classe agricole du pays s'attend à ce que le ministre se prononce au sujet du service gratuit de la poste à domicile. Ce projet de réforme gagne de plus en plus la faveur populaire, et la classe agricole, c'est-à-dire le peuple, se croira bientôt en droit d'en exiger la réalisation. M. l'Orateur, le temps n'est pas éloigné, je crois, où le cultivateur recevra son courrier chaque jour, où sa maison sera pourvue du téléphone, et où les tramways électriques passeront à sa porte; la vie autour de son foyer sera alors pleine de charmes, ses fils et ses filles seront contents et ne chercheront plus à gagner les villes ; en un mot, la vie des champs offrira des attraits dont elle est si complètement dépourvue aujourd'hui.

Le gouvernement actuel a eu du bonheur sous plus d'un rapport, mais il lui reste encore une bonne fortune à avoir, c'est que le peuple canadien lui retire sa confiance avant le retour des mauvaises années.

M. SUTHERLAND (Essex) : Je propose l'ajournement du débat.

Sur proposition du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 11.50 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 27 avril 1903.

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

PREMIERES LECTURES.

Bill (n° 126) relatif à la "Mexican Light and Power Company, Limited".—(M. Thompson.)

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew. —(M. McCarthy, par M. Logan.)

DEUXIEMES LECTURES.

Bill (n° 102) relatif à la "Red Deer Valley Railway and Coal Company".—(M. Cowan.)

Bill (n° 119) relatif à la Compagnie du chemin de fer et des houillères d'Alberta.—(M. Oliver.)

Bil (n° 120) relatif à la Compagnie de chemin de fer "Lake Erie and Detroit River". —(M. Cowan.)

Bill (n° 122) relatif à la "Rathbun Company".—(M. Harty.)

TROISIEME LECTURE, en comité.

Bill (n° 25) relatif à la banque des Cantons de l'Est.—(M. McIntosh.)

Bill (n° 79) constituant en corporation la banque de Winnipeg.—(M. Scott.)

Bill (n° 72) relatif à la banque de Montréal.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 68) constituant en corporation la Lumberman's Fire Insurance Company.—(M. Charlton.)

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 28) relatif à la compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental. —(M. Lemieux.)

FORESTIERS DU MONDE.

Woodmen of the world.

La Chambre siégeant en comité examine le bill (n° 31) relatif à l'Ordre canadien des Forestiers du Monde.—(M. Calvert.)

Article 3.

M. BORDEN (Halifax) : Les termes de cet article ont sans doute été signalés à l'attention du ministre des Finances. Je m'attendais à une expression d'opinion de sa part à ce sujet. Je vois qu'ils autorisent l'Ordre à se porter acquéreur des obligations de toute compagnie légalement constituée du Canada, lorsque ces obligations sont suffisamment garanties par mort-gage en faveur des directeurs.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le ministre des Finances est absent dans le moment, mais je suis persuadé que l'article a été étudié en comité, et qu'il le trouve acceptable.

M. BORDEN (Halifax) : Il le trouve acceptable, je n'en doute pas.

On fait rapport du bill, qui est lu une troisième fois et adopté.

INTERPELLATIONS.

CONSEIL DU TRAVAIL DE TORONTO.

M. CLARKE :

1. Le gouvernement a-t-il reçu, et dans l'affirmative, à quelle date, une protestation de la part du Conseil du Travail du district de Toronto, au sujet de la dépêche suivante public dans le Toronto 'Telegram' de mercredi, 8 avril :—

"DISETTE DE MAIN-D'ŒUVRE.

"(Dépêche spéciale à l' "Evening Telegram").

"Londres, 8 avril.—Dans une entrevue avec un représentant de la "Pall Mall Gazette," M.

W. T. R. Preston, agent canadian d'émigration, a déclaré que les ouvriers sont simplement introuvables à Toronto par suite de la grande demande de bons ouvriers dans cette région.

2. Une réponse a-t-elle été faite à la protestation reçue dudit conseil ? Et, dans l'affirmative, quand a-t-elle faite et quelle est la nature de cette réponse ?

3. Des instructions ont-elles été adressées à M. Preston au sujet de ladite protestation ? Et, dans l'affirmative, de quelle nature sont-elles ?

4. Des protestations ont-elles été reçues d'associations ouvrières autres que le Conseil du Travail du district de Toronto, au sujet des déclarations attribuées à M. Preston, tel que ci-dessus énoncé ? Et, dans l'affirmative, de quelles associations ouvrières ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) :

1. Le 23 du courant, nous reçumes une lettre du secrétaire du Conseil des Métiers et du Travail du Canada, écrivant au nom du Conseil du Travail du district de Toronto. Il y était question d'une dépêche télégraphique parue dans "l'Evening Telegram", de Toronto, en date du 9 du courant, rendant compte d'une conversation que M. W. T. R. Preston aurait eue avec le représentant de la "Pall Mall Gazette". Au cours de cette conversation, M. Preston aurait fait la déclaration dont on se plaint. La lettre nous priait de nous enquérir si M. Preston avait bien fait le discours qu'on lui attribuait.

2. Le 25 du courant, nous accusâmes réception de la lettre, et nous écrivîmes aussi à M. Preston lui demandant si c'étaient bien les paroles qu'il avait prononcées.

3. Les agents d'immigration ont reçu l'intimation de ne faire de propagande que parmi les classes agricoles.

4. Une lettre sur le même sujet a aussi été reçue du Conseil fédéré des Métiers de Toronto et du voisinage.

IMMIGRANTS POUR LES PROVINCES MARITIMES.

M. EMMERSON :

1. Les agents d'émigration du gouvernement canadien dans la Grande-Bretagne et en Irlande s'efforcent-ils d'attirer des immigrants dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Des efforts ont-ils été faits pour induire une partie des immigrants récemment débarqués dans nos ports de mer à s'établir dans aucune desdites provinces ?

3. Des efforts ont-ils été ou sont-ils actuellement faits pour retenir une partie de ces immigrants dans aucune desdites provinces maritimes ? De quelle nature sont ces tentatives et à quels moyens ou méthodes a-t-on recours pour cet objet ?

4. Des brochures donnant la description de ces provinces ou de quelqu'une d'elles sont-elles mises en circulation, et dans quelle mesure ? Quelles sont les brochures plus spécialement mises en circulation, et par qui ont-elles été respectivement préparées ?

5. Comme résultat de tels efforts (s'il en est), des immigrants se sont-ils fixés dans quelqu'une des provinces maritimes, et quel nombre, dans chaque province ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Les agents d'immigration cherchent à enrôler des colons pour le Canada; ce sont les immigrants qui choisissent d'eux-mêmes les parties du pays où ils vont se fixer. Les publications officielles à ce sujet, tout en décrivant le Canada, font allusion en passant aux diverses provinces.

Dans le cours de l'année 1902-3, 161 immigrants, en arrivant au Canada, ont déclaré vouloir se fixer dans les provinces maritimes; et 1,879 immigrants ont fait la même déclaration dans le premier quart de l'année 1903 .

COUT DES CURE-MOLES.

M. BLAIN :

Combien ont coûté les cure-môles suivants, à l'état neuf : le "St-Lawrence," le "Prince-Edouard," le "Nipissing," le "Canada," le "Sir-Richard" ?

Combien de verges cubes de détritus la cuiller de chaque cure-môle enlève-t-elle d'un coup ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

Le "St.-Lawrence" a coûté $114,911.23 et est muni de 33 godets de la contenance de 8 pieds cubes.

Le "Prince-Edward", obtenu du gouvernement de l'Ile du prince-Edouard, à la date où cette province entra dans la Confédération, moyennant la somme de $22,000; contenance du godet, 1½ verge cube. Prix à l'état neuf, $23,582.

Le "Nipissingue" a coûté $15,501.57, y compris deux bacs; contenance du godet, 2¾ verges cubes.

Le "Canada" a coûté $41,300.19, et est muni de 24 godets de 5 pieds cubes..

Le "Sir-Richard", coût de la coque et de l'aménagement, $12,934.74. Son outillage est celui de l'ancien cure-môle n° 7; avec les modifications qu'il a subies, on l'estime aujourd'hui à $3,000, ce qui donne pour ce cure-môle une somme totale de $15,934.74.

PUGWASH, N.-E., GARDIEN DU PHARE.

M. BELL :

1. Qui est gardien du phare à Pugwash, N.-E.?

2. Est-il autorisé à se livrer à quelque occupation lucrative ?

3. Dans l'affirmative, quelle est cette occupation, et pourquoi lui permet-on de quitter son poste ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Murdock A. McLeod.

2. Oui.

3. L'occupation d'arrimeur dans le port de Pugwash.

A certaines stations où les gardiens ne reçoivent pas une rémunération assez élevée pour donner au gouvernement droit à tout leur temps, ces gardiens sont autorisés à

s'adonner à quelque travail pour leur propre bénéfice, à condition que cela ne leur fasse négliger aucunement leurs devoirs de gardiens du phare. M. McLeod ne reçoit que $250 par année ; on lui a permis, en conséquence, d'ajouter à son salaire ce qu'il peut gagner en qualité d'arrimeur dans le port de Pugwash. Mais il a été entendu que cela ne devrait pas l'empêcher de remplir en personne sa fonction de gardien du phare, la nuit, et que pendant ses absences, le jour, une personne responsable serait chargée de la garde de la station.

SPRINGHILL, N.-E., ARSENAUX.

M. BELL :

1. Qui est le gardien des arsenaux militaires, à Springhill, N.-E. ?
2. Quel est l'âge du gardien ?
3. Le major Potter, de Springhill, a-t-il résigné sa commission dans le 93e régiment ?
4. Dans l'affirmative, quelle suite a été donnée à sa démission ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir Frederick Borden) :

1. Joseph Wylie Potter.
2. Inconnu.
3. Il offrit sa démission.
4. Elle n'a pas été acceptée.

TARIF DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. BELL :

1. Quel est le tarif actuel pour le transport du bétail, du charbon, du bois et des articles classifiés de 1 à 10, sur le chemin de fer Intercolonial, de Stellarton à West River ; de Stellarton à Antigonish ; et de Stellarton à Pictou Landing ?
2. Quel était le tarif pour les mêmes marchandises, sur les mêmes parcours, en 1897 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Pour répondre à la question posée par l'honorable député, il faudrait bien des chiffres; s'il veut bien demander qu'on lui prépare un état, je lui fournirai sans retard les renseignements qu'il désire obtenir.

FERME CENTRALE EXPERIMENTALE—VENTE DE BEURRE.

M. MONK (par l'honorable M. Haggart):

1. Quel est le chiffre total des ventes de beurre faites par la Ferme expérimentale d'Ottawa, dans le cours de l'année dernière ?
2. Se fait-il une distribution gratuite d'une partie de ce beurre ?
3. S'il se fait une distribution gratuite de beurre, en faveur de qui est elle faite ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. Le chiffre total des ventes de beurre à la Ferme Expérimentale Centrale d'Ottawa, dans l cours de l'exercice de 1902, a été de $703.80. La quantité totale de beurre produit durant ce temps a été de 3,646 livres. La somme ci-dessus représente le prix de vente de 3,284½ livres. Des 361½ livres qui restent, une partie n'était pas encore vendue à la date du 30 juin 1902, et la somme obtenue de la vente du reste vendu dans le cours dudit mois, ne fut pas encaissée à temps pour être comprise dans les rapports dudit exercice.
2. Non .

CONDITIONS HYGIENIQUES DES TRAVAUX PUBLICS.

M. MONK (par l'honorable M. Haggart) :

1. L'exécutif a-t-il édicté des règlements en vertu de la loi de 1889 pour la préservation de la santé sur les travaux publics ?
2. Ces règlements ont-ils été imprimés ?
3. Quels sont ceux des travaux publics mentionnés dans l'appendice n° 14 du rapport du ministre de l'Agriculture pour 1902, qui ont été visités par Charles Fisher, l'inspecteur d'hygiène, en personne ; quels sont ceux de ces travaux qui ont été inspectés par d'autres personnes ?
4. A-t-il été payé quelque chose pour les rapports des médecins énumérés dans le rapport général dudit C. Fisher ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding):

1. Oui.
2. Oui, dans la "Gazette Officielle", du 25 mai 1901.
3. M. Charles A. L. Fisher, inspecteur sous l'empire de ladite loi, a visité en personne tous les travaux publics mentionnés dans son rapport, appendice n° 14 du rapport du ministre de l'Agriculture pour 1902, à l'exception des travaux du canal Welland, au sujet desquels l'inspecteur se considérait suffisamment renseigné pour qu'il pût se dispenser de les visiter en personne. Il n'est pas à la connaissance du département que ces travaux aint été inspectés par d'autres personnes.
4. Non.

VENTE DE TERRES PUBLIQUES.

M. ROCHE (Marquette) :

1. L'administration a-t-elle vendu récemment à l'enchère quelque portion du domaine public dans la ville de Winnipeg, ou à proximité d'icelle ?
2. Dans l'affirmative, comment la vente a-t-elle été annoncée ?
3. Quels sont les acheteurs et quelle somme a été payée pour chaque terrain ?
4. Quelles ont été les conditions de la vente ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) :

1. Oui, une partie des deux milles extérieurs du terrain n° 35, dans la paroisse de Saint-Jean.
2. Dans le "Free Press" de Winnipeg, et par le moyen d'affiches.
3. D. K. Elliott et R. T. Riley. Les prix sont les suivants: lopin n° 2, $9,782; lopin n° 3, $8,740; lopin n° 4, $6,000.

4. Le quart comptant au moment de la vente, le reste en trois versements annuels égaux portant intérêt au taux de cinq pour cent par année.

LA SAINT PATRICE.

M. HACKETT :

L'honorable premier ministre se propose-t-il d'aviser Son Excellence le Gouverneur général qu'il serait opportun de déclarer, par voie de proclamation, le 17 mars (anniversaire de saint Patrice), fête civique, suivant en cela l'exemple de sa très gracieuse Majesté le roi ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le cabinet est d'avis que nous avons déjà au Canada un nombre suffisant de fêtes civiques, et ce n'est pas notre intention d'en augmenter le nombre.

SERVICE POSTAL A SAINT-BONIFACE.

M. LaRIVIERE :

1. Le directeur général des Postes a-t-il reçu avis des résolutions suivantes votées par le conseil de ville de Saint-Boniface (Manitoba), à sa séance du 9 mars 1903 :—

" Proposé par le conseiller Cinq-Mars, appuyé par le conseiller Cusson, que l'administration des postes soit priée de construire un bureau de poste convenable à Saint-Boniface, et aussi de donner de meilleures facilités postales que celles existant aujourd'hui. Adopté."

2. Est-ce l'intention du gouvernement de se rendre aux justes demandes des autorités de Saint-Boniface ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock)

1. Oui.

2. La question de la construction d'un édifice public à Saint-Boniface est à l'étude.

3. Il n'est pas à la connaissance du département qu'on ait demandé pour Saint-Boniface de meilleures facilités postales sans que celles-ci aient été accordées.

FORCE MOTRICE DU CANAL WELLAND.

M. LANCASTER :

1. Combien de pieds cubes d'eau du canal Welland, par minute ou par seconde, ont été accordés ou promis par décret du conseil, bail ou autrement, à la Compagnie dite " The Hamilton Cataract Power, Light and Traction Company (Limited)," ou à la Compagnie qui l'a précédée : " The Hamilton Electric Light and Cataract Power Company," et quelle est la durée de la concession ?

2. Lesdites compagnies, ou l'une des deux, ont-elles été autorisées à tirer leur eau du lac Erié au niveau du canal Welland ?

3. Combien de pieds cubes d'eau, par minute ou par seconde, passent actuellement ou pourront passer quand les travaux d'élargissement en cours seront terminés, sans nuire à la navigation dans le lac Erié au niveau du canal Welland entre Port-Colborne et Allanburg ?

4. Quelle quantité d'eau faut-il pour alimenter le nouveau canal Welland pour les fins de la navigation ?

Sir WILLIAM MULOCK.

5. Permission a-t-elle été donnée ou promise à l'une ou l'autre des compagnies susdites d'ériger dans le creek Beaver-Dams des barrages ou autres constructions de nature à obstruer ou gêner le libre cours du trop-plein du vieux canal Welland à travers le déversoir de Higgins et le chenal dudit creek de Beaver-Dams dont le gouvernement a la jouissance par suite d'arrangements avec les propriétaires riverains ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Sept cents pieds cubes par seconde, en vertu d'un bail. La durée de la concession est de 21 ans, renouvelable le premier janvier 1906. Le concessionnaire est la Hamilton Electric Light and Cataract Power Company, Limited.

2. Le bail accorde le droit de tirer l'eau au niveau du lac Erié.

3. A peu près 2,000 pieds cubes par seconde.

4. De 250 à 300 pieds cubes par seconde.

5. Non.

NAVIGATION FLUVIALE AU MANITOBA.

M. LaRIVIERE :

1. L'honorable ministre des Travaux publics a-t-il reçu le rapport suivant d'un comité de la chambre de commerce de Winnipeg ?

Winnipeg, 8 mars 1903.

Au président et au conseil
de la chambre de commerce de
Winnipeg.

Le comité que vous avez nommé pour s'assurer si la rivière Assiniboine est un cours d'eau navigable, a l'honneur de vous soumettre le rapport suivant.

1. Que tous les ponts actuels sur les rivières Rouge et Assiniboine à l'est de Portage-la-Prairie ont été construits sur le modèle des ponts tournants.

2. Que la population établie sur les rives de l'Assiniboine est devenue assez dense pour alimenter le trafic fluvial.

3. Que l'achèvement des écluses et du barrage de Saint-André, donne lieu de croire que le trafic fluvial sera plus considérable.

4. Que le coût supplémentaire pour une travée tournante est considérable.

5. En conséquence, votre comité recommande que la chambre de commerce emploie tous les moyens possibles pour conserver aux rivières Rouge et Assiniboine leur caractère de cours d'eau navigables et que des représentations dans ce sens soient faites au ministre des Travaux publics.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) ANDREW STRANG,
Président.

2. Le ministre refusera-t-il d'autoriser la construction de ponts permanents sur lesdites rivières si ces ponts ne sont pas pourvus d'une travée tournante ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Oui, le 7 avril courant.

2. C'est l'intention du département de faire en sorte que la rivière reste navigable.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion du ministre des Finances :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté, et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. R. F. SUTHERLAND (Essex-nord) : Monsieur l'Orateur, l'administration et particulièrement le ministre des Finances ont été vivement félicités au sujet de la magnifique condition des affaires révélée par le discours du budget. La droite en a exprimé sa pleine approbation; et même nos amis de la gauche ont paru satisfaits. Ils sont, en effet, Canadiens comme nous, et l'esprit de parti pour le moment devait faire place à la satisfaction produite par le superbe exposé du ministre des Finances. Ils ont donné là un bel exemple de ce sentiment si bien exprimé par le poète canadien.

Love of country soaring far above dull party strife.

Mais ce qui a plus d'importance encore que l'accueil fait à l'exposé budgétaire au sein de cette assemblée, c'est l'accueil que lui a fait le pays tout entier.

Et si l'on peut en juger par le langage de notre presse, ce truchement de l'opinion publique au Canada, les déclarations contenues dans le discours du budget ont produit d'un bout à l'autre du pays la plus entière satisfaction, satisfaction qui se traduira sans doute par un nouveau déploiement d'activité commerciale au sein de notre population dans toute l'étendue de ce grand Dominion.

Avant d'aborder le sujet du présent débat, je désire en quelques paroles, exprimer ma sympathie à mon ami le chef de l'opposition. Il y a trois ans on le désignait au poste honorable et responsable qu'il occupe aujourd'hui, et sur les entrefaites s'engageait la discussion du budget. Mon ami s'empressa de chercher parmi ses partisans celui qui serait le plus en mesure de remplir le rôle de critique financier. Il en choisit un dont la réputation de financier était grande et dont on attendait beaucoup à cet égard au moment de son élection. Cet honorable député s'efforça de suivre le ministre des Finances dans son exposé budgétaire lors de la première session du présent parlement. A-t-il répondu à l'attente de son chef et de son parti ? At-il été dans l'opinion de ses amis, à la hauteur de sa tâche de critique financier ? Il me semble bien évident que non, puisque jamais depuis on ne lui a fourni l'occasion de recommencer. L'année suivante (1902), le chef de l'opposition chercha de nouveau parmi ses partisans quelqu'un de taille à porter le manteau tombé des épaules de l'honorable M. Foster. On disait que le député de Bothwell (M. Clancy) se qualifiait pour la besogne. Et tel était son désir de monter le premier à l'assaut qu'il se leva de son siège pas moins de soixante fois dans le cours de deux séances consécutives, lors de la première session de ce parlement. Il était rumeur en même temps que le député de Grey-est (M. Sproule) se préparait de son côté à jouer le même rôle. Et la preuve que cette rumeur n'était pas sans fondement, c'est que mon ami de Grey-est se montra encore plus ardent que le député de Bothwell et se leva quatre-vingt-dix fois de son siège dans le cours de deux autres séances de la même session. Puis vint la session de 1902, et le chef de l'opposition se vit obligé encore une fois de se charger de la besogne, ne trouvant personne parmi ses partisans à qui il put la confier. Il s'acquitta fort bien de la tâche, je l'admets; mais elle ne lui fut guère agréable, si l'on en juge par ce qui arriva entre la session de 1902 et la présente. Il s'éleva une clameur chez le parti conservateur et dans la presse conservatrice: on voulait en somme, que l'honorable M. Foster, fit de nouveau partie de la députation. Celui-ci ne resta pas sourd aux sollicitations de ses amis, et voulut bien se porter candidat dans Ontario-nord. Mais Ontario-nord se montra rebelle, et au lieu de se rendre à la prière des conservateurs et d'élire leur critique des finances, il écouta celle des libéraux et acclama M. Grant. Encore une fois le chef de l'opposition dut se mettre à la recherche d'un critique financier parmi ses amis; mais ce fut en vain, il n'en trouva pas. Par amitié pour leur chef, chargé de tant d'autres devoirs, il me semble que quelqu'un de ces messieurs de l'opposition devrait se qualifier pour la tâche et épargner à son chef une besogne qui est laissée d'ordinaire au premier lieutenant.

En réponse à l'exposé budgétaire de la présente session, le chef de l'opposition a fait des déclarations bien tranchées. A la page 1531 des " Débats ", on lui attribue ces paroles :

Chacun sait ce qui s'est passé : on a élevé en 1897 les droits sur les importations anglaises, puis on alla offrir aux négociants de la mère patrie un traitement différentiel qui remettait les droits virtuellement égaux à ceux que nous prélevons sur les importations américaines, même en ne tenant compte que des seules marchandises passibles de droits.

Cette assertion est en désaccord avec les faits; comme proposition générale, elle est absolument inexacte; et s'il en est ainsi, sortant de la bouche d'un membre aussi influent de cette assemblée, elle ne peut que produire de mauvais effets, car elle tend à diminuer la bonne opinion que le peuple anglais peut avoir de notre honnêteté, de notre sincérité. Il est possible, il est même de fait, que les droits sur quelques articles de la classe des cotonnades, et certains articles de la classe des lainages aient été légèrement haussés par le nouveau tarif, mais en tenant compte de la réduction de 33⅓ pour 100, les droits sur ces articles mêmes ne se trouvent pas plus élevés que sous l'empire

du tarif antérieur à 1897. Il n'est pas un seul article, sous l'empire du tarif différentiel, qui soit frappé d'un droit aussi élevé, ou plus élevé, que sous l'empire du tarif précédent. Dans le passage du discours que je vais citer, il me semble que le chef de l'opposition n'a pas montré ces qualités de franchise et de sincérité dans la critique, que je me plais à lui reconnaître à l'occasion. A la page 1527 des Débats, on lui fait dire :

> Le simple fait d'annoncer un excédent de douze à treize millions de dollars n'exerce-t-il pas une attraction pour ainsi dire invincible sur certains esprits au pays ? Ici, comme dans les autres pays, il se rencontre des gens dant le seul souci, en matière de recettes publiques, est de savoir comment ils en feront affecter une parti à leurs besoins, sous forme de crédit budgétaire.

Cette affirmation n'est pas à l'honneur de celui qui l'a faite. Il n'était pas sans savoir que le ministre des Finances a déclaré que cet excédent ne serait pas employé à venir en aide aux amis du parti mais de la manière la plus satisfaisante pour notre peuple, c'est-à-dire, à amortir la dette publique. Non seulement se propose-t-on de réduire la dette publique, mais de la réduire d'à peu près $6,000,000, fait sans précédent dans l'histoire de nos finances. Invariablement en traitant de cette question des excédents, les députés de l'opposition se reportent aux discours prononcés par les chefs du parti libéral en d'autres temps et sous d'autres conditions. Mais notre peuple se préoccupe moins de ce que certains ministres ont pu dire il y a dix ou quinze ans que de ce qu'ils font aujourd'hui. Ce qui intéresse davantage le peuple c'est la manière dont les affaires publiques sont administrées. Je ne suis pas de ceux qui reprocheront au gouvernement d'avoir un surplus; de ceux qui n'y voient qu'une occasion de critiquer. Il y a plusieurs manières de tirer bon parti d'un excédent. Dans les cas où cet excédent est considérable, comme il arrive aujourd'hui, on peut l'appliquer à amortir la dette publique. C'est ce que le ministre des Finances se propose de faire. En second lieu, le fait seul d'avoir un surplus considérable attire l'attention des autres pays sur le Canada et nous élève dans l'estimation du monde. Cet excédent aura encore pour effet de stimuler l'activité commerciale, d'ouvrir toutes les avenues du progrès. La connaissance de cet excédent de $13,000,000 soutient la confiance publique.

Le chef de l'opposition semble s'inquiéter beaucoup de ce que nous achetons des Etats-Unis beaucoup plus que nous ne leur vendons. Sans doute, nous voudrions tous qu'il en fût autrement. Mais s'il sympathise avec nous sous ce rapport, il doit aussi voir d'un œil sympathique les efforts que fait M. Chamberlain en vue de nous vendre davantage des marchandises anglaises. Mais souvent il nous donne à entendre que nous devrions traiter nos frères de la Grande-Bretagne de la même manière virtuellement que, dit-il, les Etats-Unis nous traitent: nous devrions les exclure de notre marché. C'est là, j'imagine, un nouvel exemple de ce patriotisme des conservateurs dont nous entendons tant parler. La politique du gouvernement libéral consiste à laisser entrer les marchandises moyennant le paiement de droits qui permettent une concurrence raisonnable, tandis que la politique des conservateurs paraît être de ne laisser à nos frères de la Grande-Bretagne que les miettes qui pourraient leur rester sous l'empire d'un tarif hautement protecteur. Les conservateurs parlent beaucoup de nos droits différentiels et de la probabilité pour nous d'obtenir en retour un traitement de faveur. La situation a été quelque peu modifiée, peut-être même depuis que le présent débat a été engagé. Mais sir Charles Tupper, M. Foster et le chef actuel de l'opposition paraissent avoir fondé leur politique sur l'idée d'accorder une légère préférence que la Grande-Bretagne nous accorderait. Mais on nous a clairement fait comprendre que les hommes d'Etat anglais ne se soucieraient guère d'un tel traitement de faveur. M. Chamberlain et d'autres l'ont déclaré; ils ont été jusqu'à dire qu'un droit différentiel de 33⅓ pour 100 ne serait que de peu de valeur. Si donc le parti libéral, avec les droits différentiels existant aujourd'hui, a peu de chance de nous obtenir un traitement de faveur, le parti conservateur qui déclare le droit différentiel trop élevé, n'a certes aucune chance d'obtenir ce traitement.

Examinons maintenant si le droit différentiel a été de quelque avantage à nos frères de la Grande-Bretagne. A première vue, on jugerait que la question ne fait pas de doute. Il semble évident qu'une différence de 33⅓ pour 100 doive être d'un énorme avantage pour des marchands et des fabricants comme ceux de la Grande-Bretagne. Mais l'opposition la critique, et même nos amis de l'autre côté de l'Atlantique la trouvent de peu de conséquence. Pourtant, si les représentants de maisons anglaises et de maisons américaines venaient simultanément à Ottawa offrir la même classe de marchandises à quelqu'un de nos marchands, celui-ci, il me semble, se rendrait compte qu'il est de son intérêt, sous l'empire du tarif différentiel, d'acheter de la maison anglaise, puisqu'il aura à payer 33⅓ pour 100 de moins de droits sur cette marchandise, et que sa position vis-à-vis de l'acheteur canadien en sera d'autant meilleure. On a dit que ce droit différentiel ne portait pas à conséquence; mais, à notre connaissance, il se trouve des cas où il a dû être, où il a été, de grande conséquence. Et il aurait été encore de plus de conséquence si nos frères de la Grande-Bretagne s'étaient rendu compte de la chance qui leur était offerte et en avaient profité. Mais dans cette question, comme dans d'autres, ils ne semblent pas avoir une connaissance suffisante des conditions de notre pays; les fa-

bricants des Etats-Unis ont cet avantage sur eux. Nulle part la situation n'est mieux décrite que dans le rapport officiel de la conférence coloniale de 1902, en un mémoire rédigé par notre commissaire en réponse à celui préparé par les représentants de la chambre de commerce anglaise. A la page 121 de ce volume, notre commissaire commente quelques-unes des conclusions du mémoire anglais. L'article 13 du mémoire est donné comme il suit:

Nous ne devons pas nous attendre à ce que le tarif différentiel ait aucun effet marqué dans le cas de marchandises lourdes et encombrantes, dont les frais de transport forment une forte proportion de la valeur ; et ce sont précisément ces sortes de marchandises qui ont contribué pour la plus grande part à grossir les importations du Canada en ces derniers temps. Ce sont aussi ces sortes de marchandises, c'est-à-dire le charbon, les grains, le coton brut, les bois et l'acier, et les pièces qui en sont fabriquées, tels que ponts, longrines, rails, locomotives, etc., pour lesquelles les Etats-Unis, par suite de leur proximité et de l'abondance de leurs richesses naturelles, n'ont guère à redouter la concurrence du Royaume-Uni sur le marché canadien, même avec un droit différentiel plus élevé qu'il n'est aujourd'hui.

Vient ensuite un extrait de l'article 14 du mémoire anglais :

Les articles mentionnés sont : Les métaux et les objets qui en sont fabriqués, le charbon et le coke, les grains et farines, les viandes, les produits laitiers, et les fruits, les bois et les objets qui en sont fabriqués, le coton brut.

A la suite de ces citations, nos commissaires commentent et critiquent ces déclarations en la manière pratique et convaincante qu'on va voir:

"Si de la liste des marchandises imposables, nous retranchons celles dans le commerce desquelles il est reconnu que la Grande-Bretagne ne peut lutter sur le marché canadien, même avec le concours d'un droit différentiel beaucoup plus élevé, et si nous examinons le mouvement du commerce des autres marchandises imposables, nous voyons que le droit différentiel a été d'un sérieux avantage pour la Grande-Bretagne."

Puis l'état suivant nous est fourni :

L'ÉTAT suivant indique les quantités de marchandises imposables importées au Canada, pour consommation au pays, déduction faite des articles dont il a été question.

1901.		1897.		1893.	
	$		$		$
Total de tous pays	70,849,785	Total de tous pays.....	48,133,701	Total de tous pays	47,772,916
Augmentation 1897-1901	22,716,084	Augmentation 1893-1896	360,785		
Taux de l'augmentation, 47 p. c.		Taux de l'augmentation, 1 p.c.			
De la Grande-Bretagne.	28,052,385	De la Grande-Bretagne..	17,603,948	De la Grande-Bretagne..	26,559,888
Augmentation 1897-1901	10,448,437	Diminution 1893-1897...	8,955,940		
Taux de l'augmentation, 59 p.c.		Taux de diminution, 33 p. c.			
Des Etats-Unis.....	24,493,414	Des Etats-Unis.....	16,378,627	Des Etats-Unis.....	13,406,351
Augmentation 1897-1901	8,114,787	Augmentation 1893 1897	2,972,276		
Taux de l'augmentation, 49 p.c.		Taux de l'augmentation, 22 p.c.			
De tous autres pays. .	18,303,986	De tous autres pays.....	14,151,125	De tous autres pays.....	7,806,677
Augmentation 1897-1901	4,152,860	Augmentation 1893-1897	6,344,449		
Taux de l'augmentation, 29 p.c.		Taux de l'augmentation, 81 p.c.			

Puis, au bas de la page 121 et au haut de la page 122, on résume de la manière suivante :

Ces chiffres sont instructifs.

Ils font voir, en somme, d'abord, que de 1893 à 1897, nos importations à provenance de la Grande-Bretagne ont diminué de 33 pour cent, tandis que celles à provenance des Etats-Unis augmentaient de 22 pour cent, tandis que celles à provenance d'autres pays augmentaient de 81 pour cent. Mais un changement se produisit dans les quatre années suivantes sous l'empire du droit préférentiel. Durant cette période, nos importations à provenance de la Grande-Bretagne augmentèrent de 59 pour cent ; celles à provenance des Etats-Unis, de 49 pour cent ; celles à provenance d'autres pays, de 29 pour cent. L'augmentation pour tous pays a été au taux de 47 pour cent.

A la page 129, on fait la récapitulation suivante :

S'il existe quelque doute en Angleterre au sujet de l'efficacité du droit différentiel établi par le Canada en faveur des marchandises anglaises, on n'a aucun doute à cet égard aux Etats-Unis, où les fabricants ont été contraints d'abaisser le prix de leurs marchandises pour le Canada, afin de rétablir l'équilibre.

Pour récapituler :

1. Le traitement de faveur est réel et marqué.

2. Il assure aux marchands anglais un sérieux avantage sur leurs concurrents d'autres pays sur les marchés étrangers.

3. Les droits différentiels n'excluent pas, cependant, une concurrence raisonnable avec le producteur canadien.

4. Le traitement de faveur a eu pour effet, non seulement d'arrêter le mouvement persistant de recul du commerce anglais, mais aussi de stimuler ce commerce. Sans ce traitement, le moins qu'on puisse dire, c'est que les importations du Canada à provenance de la Grande-Bretagne ne seraient probablement pas aussi considérables qu'elles le sont aujourd'hui.

5. L'avantage accordé par le Canada au fabricant anglais est établi hors de tout doute. Si celui-ci n'en a pas profité pleinement, ce n'est la faute ni du gouvernement canadien ni de la politique fiscale du Canada.

On parait quelquefois surpris du commerce que nous faisons avec les Etats-Unis, mais il y a plusieurs raisons pour qu'il en soit ainsi. Nous sommes limitrophes de cet immense pays sur une distance de plusieurs milliers de milles, et grâce à leur proximité les Américains connaissent beaucoup mieux le Canada que leurs concurrents transatlantiques. On se plaint souvent de ce que les Anglais ne semblent pas se mettre au courant, aussi bien que les Américains, des besoins et des intérêts du Canada, et ne peuvent pas lutter avantageusement contre eux sur nos marchés.

Il semble bien certain que si M. Chamberlain avant de prononcer son discours avait étudié les faits et les chiffres contenus dans ce mémoire des commissaires canadiens, il n'aurait pas dit ce qu'il a dit de la préférence et n'aurait pas cherché à en diminuer l'importance. Cette préférence en est une très réelle, et si les conditions existantes entre le Canada et l'Angleterre d'un côté et les Etats-Unis de l'autre, empêchent qu'elle soit aussi efficace que nous le désirerions, elle n'en profite pas moins aux industriels anglais et amoindrit l'avantage que les Américains ont sur les Anglais, en raison de leur proximité du marché canadien.

Dans un moment de franchise, le chef de l'opposition a laissé échapper un aveu assez significatif, à l'exemple d'un autre chef conservateur, dans un moment de faiblesse. A la page 1523, v. f., le chef de l'opposition parlant des dépenses considérables faites par le gouvernement, dit :

> Je ne prétends nullement que toutes ces augmentations de dépenses soient injustifiables ; au contraire, à mon avis, il en est d'absolument légitimes, et même dans quelques cas je voudrais qu'on dépensât davantage.

La critique du chef de l'opposition se résume à ceci : Les dépenses sont très élevées et je les condamne pour cette raison, mais je ne puis pas et je veux pas signaler un cas particulier dans lequel les dépenses ont été trop considérables. Je le ferais si je le pouvais, mais cela est impossible ; il y a même des cas, où, si j'avais été ministre des Finances, j'aurais dépensé plus.

Je ne crois pas que ce genre de critique fasse une grande impression sur le public. Il est le chef de l'opposition et le public s'en rapporte à lui pour que le gouvernement ne fasse pas de gaspillage, et quand on en vient à lire son discours tout ce qu'on y trouve, c'est que bien que les dépenses aient été considérables il aurait été dans l'impossibilité de les diminuer, et il les aurait même augmentées dans certains cas. Je suis convaincu que le peuple verra dans ce témoignage une preuve de plus de la bonne et efficace administration des affaires du pays par le gouvernement actuel.

Une autre plainte de l'opposition c'est que le gouvernement prélève trop de revenus sur les contribuables. La meilleure réponse à ce reproche c'est que si les conservateurs étaient les maîtres et pouvaient nous ramener le tarif protecteur élevé que nous avions avant 1897, on prélèverait des millions de dollars de plus sur les contribuables si, toutefois, nous importions avec ce tarif la même quantité de marchandises qu'avec le tarif actuel, ce qui est fort douteux.

Un autre point que le présent débat a mis en relief et qui ne manquera pas d'intéresser la députation ministérielle, c'est la question de savoir quelle politique fiscale les conservateurs adopteraient s'ils étaient appelés à gouverner. On entend beaucoup de grandes phrases du côté de l'opposition mais on n'entend jamais une définition exacte de la politique fiscale qui serait soumise à l'adoption du parlement, formulée en termes assez précis pour être discutée, pour voir en quoi elle diffère de la nôtre. Le gouvernement actuel dans la préparation du tarif a été guidé par un esprit de modération qu'on devrait toujours retrouver dans le règlement des grandes questions d'administration.

On a publié récemment dans ce pays un livre qui apprécie comme suit le caractère de l'honorable chef du gouvernement :

> La modération est la note dominante de sa carrière et le secret de tous ses triomphes.

Il me semble que cette belle qualité du premier ministre qui a rendu son administration si heureuse pour le pays, était aussi l'apanage d'un autre grand Canadien, le plus illustre peut-être des enfants d'Ontario, sir Oliver Mowat, mort récemment et que tous nous pleurons encore. Pour lui aussi la modération a été la note dominante de sa carrière et le secret de ses triomphes. Cette modération est indispensable pour concilier des intérêts si variés dans un pays ou les conditions, les besoins, les intérêts, ne sont pas les mêmes dans les différentes parties du territoire. Nulle politique fiscale ne peut réussir au Canada si elle n'est pas basée sur la modération et sur les concessions faites à propos qui ont inspiré le tarif de 1897. A raison ou à tort, le peuple a cru que la politique conservatrice consistait à accorder une protection très élevée à certaines industries privilégiées, tandis que les intérêts agricoles du pays devaient se contenter d'une protection indirecte. Telle était l'impression générale qui semblait exister au Canada.

Pour pourvoir aux besoins de l'administration nous avons cinq grandes sources de revenus. Il est généralement admis aussi que

certaines industries ont besoin de protection ; mais la grande question a toujours été de savoir dans quelle mesure il convient de protéger ces industries tout en restant justes envers les autres grands intérêts nationaux dont nous ne pouvons pas nous désintéresser. Je crois que ce juste milieu a été atteint en 1897. On peut juger de son efficacité par les résultats obtenus et il est indiscutable que sous l'influence de ce tarif les intérêts industriels du pays progressent et prospèrent d'une manière remarquable. Je suis de ceux qui pensent que lorsque le temps sera venu de reviser le tarif actuel, nous pourrons, en toute sûreté, en laisser le soin au gouvernement, qui a eu la main si heureuse dans le règlement des diverses grandes questions qui ont occupé son attention ces dernières années, et nous pouvons être convaincus qu'aucun de nos intérêts, industriels ou autres ne seront en danger.

Je suis franchement partisan de l'encouragement aux industries, car partout où s'élève une grande industrie on est certain d'y voir la prospérité et le progrès marcher à sa suite. Dès qu'un établissement industriel surgit quelque part, les ouvriers touchent des salaires pour payer leur loyer ou se construire des demeures ; l'argent circule chez les marchands et d'une manière ou d'une autre, un établissement industriel est toujours un bienfait pour une localité.

Cela est vrai, mais il ne faut pas oublier, en même temps que la prospérité de la classe agricole importe autant au Canada que la prospérité de l'industrie. Si nous faisons de l'agriculture une carrière remunératrice, si par des lois judicieuses nous encourageons nos concitoyens à rester sur leurs terres, si nous veillons au bien-être des milliers de cultivateurs étrangers qui viennent chercher une patrie parmi nous, nous aurons bientôt ce grand marché intérieur dont nous apprécions tous l'importance et après lequel soupirent les industriels. A mon sens, ce que nous pouvons faire de mieux, dans l'intérêt, non seulement des cultivateurs, mais aussi des industriels et de toute la population, c'est d'aider et de protéger la classe agricole.

C'est exactement ce que le gouvernement actuel a cherché à faire en perfectionnant les moyens de transport, en établissant des entrepôts frigorifiques, en répandant des renseignements utiles, en faisant connaître aux cultivateurs les résultats de nombreuses expériences pour les mettre, intellectuellement, au-dessus de leurs concurrents des autres pays. Tout cela a été d'un grand secours à l'agriculture. De plus, au moyen de la commission des chemins de fer que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux se propose d'établir durant cette session, les taux du fret seront remaniés, la question des garde-bestiaux sera réglée, de même que celle de l'assainissement des terrains traversés par les chemins de fer, et tout cela profitera encore à la classe agricole, et d'un autre côté, l'abaissement des taux de fret, l'importation en franchise de la matière première, l'expansion du marché intérieur sont autant de réformes qui profiteront à la classe industrielle.

A entendre les orateurs de l'opposition on aurait pu s'imaginer,—bien que cette légende tende à disparaître—que sous le tarif actuel les manufactures ne pouvaient pas subsister, qu'aucune industrie nouvelle ne pouvait être établie. Cette prétention est-elle fondée? N'est-il pas vrai que les industries du pays, en règle générale, sont en pleine activité et très prospères à l'heure qu'il est? Je ne crains pas d'adresser cette question à mes collègues dans cette Chambre, et tous n'auront qu'à jeter un coup d'œil sur les établissements industriels établis dans leurs propres localités, ou dans le voisinage immédiat, pour me répondre affirmativement. L'introduction récente de grandes industries est une autre preuve que les hommes d'affaire ne craignent pas d'engager des capitaux dans l'industrie au Canada, sous le tarif actuel. A ce propos on me permettra de citer certains extraits qui, venant de sources non préjugées, me paraissent avoir plus de poids que les assertions d'un député. Le 14 octobre 1902, le président du Grand Tronc, sir Charles Rivers-Wilson, soumit à une réunion des actionnaires un état des opérations des six premiers mois de l'année, et dans cet état se trouve le passage significatif suivant :

> Un rapport très intéressant a été préparé par le département du trafic. Durant l'année 1901, pas moins de 115 nouvelles industries, comprenant plusieurs grands établissements, ont été établies ou sont en voie d'érection sur le parcours du réseau du Grand Tronc au Canada, représentant un capital de $5,541,000, et 51 fabriques le long de la voie, aux Etats-Unis, avec un capital de $1,985,000. Il serait difficile de trouver une preuve plus convaincante de la prospérité des temps et de l'augmentation de trafic qui en découle pour le chemin de fer du Grand Tronc.

Je lisais ce rapport il y a quelque temps et les faits qu'il relate m'ont paru merveilleux : 115 nouveaux établissements industriels ou manufactures, dont plusieurs très importantes, avec un capital de $5,541,000, construits ou en voie de construction le long d'une ligne de chemin de fer! Voilà la meilleure réponse à faire à ceux qui prétendent ou insinuent que sous le tarif actuel les industries existantes ne prospèrent pas et qu'il ne s'en établit pas de nouvelles. Voici encore une autre opinion qui me paraît très importante. Dans la Gazette, de Montréal, à la date du 27 novembre 1902, je trouve un rapport que le major John L. Bittinger, consul général des Etats-Unis au Canada, adresse à ses compatriotes. Il n'est pas probable que ce consul exagère la situation dans ce rapport qu'il envoie à son gouvernement, et qui se lit comme suit :

> Le peuple américain contribue grandement au développement du Canada. Durant l'année écoulé des millions de dollars ont été engagés ici dans des entreprises agricoles et forestières, dans les mines et dans les industries.

Les Canadiens font aussi preuve de beaucoup d'initiative sous ce rapport. Ils se débarrassent de leur conservatisme.

J'ignore s'il fait ici allusion aux élections de 1900, ou aux élections précédentes.

Quand un projet leur est soumis ils ne prennent pas un an pour l'étudier, ils s'enquièrent immédiatement et si les résultats sont satisfaisants, ils souscrivent libéralement.

Beaucoup de syndicats américains ont sondé le terrain au Canada depuis quelques mois. Un fait significatif pour ceux qui ont des intérêts dans l'industrie du papier, c'est que le plus important de ces syndicats, la Compagnie des Chûtes des Grès est sous la direction d'hommes éminents dans la "International Paper Company". La Compagnie des Chûtes des Grès, fondée en avril dernier, possède un pouvoir hydraulique et des forêts de pruche considérables à Trois-Rivières ; son capital est de $500,000 et on lui prête l'intention de commencer l'exploitation immédiatement.

Entreprises agricoles dans l'Ouest.

Les placements faits par les Américains dans l'agriculture, l'élevage et l'industrie du bois s'élèvent à plusieurs millions de dollars.

Encore récemment, un syndicat de Colombus, O., à fait l'acquisition de 600,000 acres de terrains dans les Territoires du Nord-Ouest. Un syndicat de Minneapolis et de Saint-Paul a acheté un territoire encore plus étendu et encourage l'immigration des Etats de l'Ouest vers le Nord-Ouest canadien où 50,000 colons sont allés s'établir durant la présente année.

Le consul général donne ensuite la liste suivante des entreprises récemment établies ou en formation, et soutenues, en tout ou en partie, par le capital américain.

Louis B. Jennings, New-York, a tout dernièrement organisé la "Canadian Steel and Coal Co." au capital de $6,000,000. Il possède 4,000 acres de terrains houilliers.

Claus A. Spreckles et W. W. Coal, de New-York, ont déposé une demande pour constituer en corporation le "Federal Sugar Refining Co.", à responsabilité limitée. Le capital de la compagnie est de $6,000,000. La raffinerie sera construite à Montréal.

Théodore P. Burgess, président et gérant général de la "Burgess Sulphite Pulp Co." de Berlin-Falls, N.H., vient de conclure avec le département des terres, forêts et pêcheries, de Québec, l'achat de 600 milles carrés de terres boisées dans le haut de la rivière Saint-Maurice.

Grand établissement à Toronto.

Une autre grande industrie américaine a décidé de se soustraire au droit de 25 pour 100 sur les machines agricoles et de s'installer à Toronto. La nouvelle compagnie sera connue sous le nom de "The American Abell Engine Thrasher Co." Elle a fait l'acquisiton des usines Abell de Toronto. Elle est appuyée par deux des plus puissantes manufactures d'instruments aratoires du monde. Les agents ont déjà donné des commandes pour 1,000,000 de pieds de bois franc. Son capital sera de $1,000,000, elle emploiera 400 ouvriers. Elle fera construire un grand entrepôt et des ateliers à Winnipeg.

La Compagnie Westinghouse, de Philadelphie, la "Ingersoll Sargent Drill Co.", de New-York, la "Port-Huron Thrashing Machine Co.", de Port-Huron, Mich., et la "Deering Harvester Co.", de Chicago, sont toutes occupées à installer de grands établissements dans Ontario.

M. SUTHERLAND.

La "Oil Exploration Co.", du Canada, une nouvelle entreprise, a été érigée en corporation avec un capital de $2,000,000 ; son siège principal est à Wakerville, Ont.

La "Canadian Coral Marble Co." est également constituée, avec siège principal à Toronto, et un capital de $500,000, en majeure partie américain.

Les Américains à Saint-Jean.

A la suite d'études préparatoires faites par des capitalistes américains à Saint-Jean, P.Q., on y érigera bientôt un établissement considérable pour la fabrication de bains en porcelaine émaillée.

La "Locomotive and Machine Co.", de Montréal, vient d'être constituée légalement. Son capital, en grande partie américain, est de $1,000,000.

Des lettres patentes ont été accordées à Robert Stuart, Chicago, Walter Donald Douglas, de Cedar-Rapids, Iowa, et plusieurs Canadiens qui se formeront en compagnie sous le nom de "The Northern Cereals Co." Le capital dont la majeure partie est américain, est de $2,000,000.

L'établissement de salaison de Swift et Cie, de Chicago, a fait récemment l'acquisition de l'établissement de la "Fowler Canadian Co.", d'Hamilton. On doit y installer prochainement un établissement de salaison, sur un pied inconnu au Canada.

La "Haines Piano Co.", de Rochester, N.-Y., a acheté l'ancienne fabrique Hess, à Toronto Junction ; elle l'agrandit et emploiera 200 ouvriers.

Une charte a été accordée à la "Clover Leaf Mining Co." avec un capital de $1,000,000. Le bureau principal sera à Toronto. La majorité des actionaires sont américains.

La "Buffalo Forge Co.", capital $1,000,000, a donné avis de son intention d'établir une succursale au Canada.

Nouvelles entreprises à Montréal.

Une compagnie de New-York a installé des usines à Montréal, pour la préparation d'un bois incombustible.

La "American Bridge Co.", de New-York, a obtenu une charte pour exploiter son industrie dans Ontario, avec un capital ne dépassant pas $100,000.

Le "Globe-Wernicke Co.", de Cincinnati, doit ouvrir un établissement à Stratford, Ont., pour la fabrication de fournitures scolaires et certaines catégories de meubles.

Des Américains sont à ériger à Ottawa une fabrique de piques, de pelles et d'outils de jardinage. Le capital est de $100,000, et 100 ouvriers y seront employés.

John Critchley, représentant le "American Actinolite and Asbestites Co.", de New-York, dit que la compagnie a commencé son exploitation à Hastings, Ont. M. Critchley a l'intention d'établir des usines au Canada pour raffiner l'actinolite, un produit dont on se sert dans la fabrication des peintures communes.

La "Stohl Wagon and Farm Implement Co.", d'Harrisburg, Pa., sera transportée à Toronto le mois prochain.

Des lettres patentes ont été accordées à la "Northern Aluminum Co.", avec un capital de $500,000, pour la fabrication d'articles en aluminium et autres métaux. Elle possède déjà un établissement en opération aux Chutes Shawinigan. Les principaux actionnaires sont américains.

La "Montreal Novelty Co." a été formée ici par des citoyens de New-York.

Des lettres patentes ont été accordées par la province à la "Imperial Pneumatic Tool Co." avec un capital de $25,000. Les actionnaires sont presque tous américains.

Le premier ministre, M. Peters, de l'Ile du Prince-Edouard, vient d'annoncer qu'il a conclu un arrangement avec une compagnie de capitalistes canadiens et américains qui assure à cette province l'installation du système d'entrepôts froids, le plus complet et le plus perfectionné qui existe. Le capital de la compagnie est de $1,000,000.

Une importante maison de Pittsburg, Pa., écrit au bureau de la statistique du Canada, pour obtenir des renseignements sur la culture du tabac au Canada, dans le but, si les circonstances s'y prêtent, d'y établir une grande fabrique de "cheroots" et de "stogies".

La "International Harvester Co.", de Peoria, Ill., établira bientôt une succursale au Canada.

La "Canadian Woollen Mills Co.", de Saint-Hyacinthe, est passée entre les mains de capitalistes américains, qui l'exploiteront à leur profit.

La "Laurentides Pulp and Paper Co." possède une immense installation autour de laquelle se dresse la ville florissante de Grand'-Mère.

La dernière nouvelle concernant l'installation de nouvelles industries est le projet qu'on prête à l' "International Paper Co.", une gigantesque association, de mettre bientôt en exploitation les immenses étendues de forêts qu'elle possède dans le district de Trois-Rivières et d'y ériger des fabriques de papier.

Voilà, M. l'Orateur, d'irrécusables témoignages du succès avec lequel le capital étranger est attiré au Canada. Ce rapport démontre péremptoirement que les gens d'affaires réfléchis sont disposés à risquer des capitaux dans les entreprises de ce pays ; cela est la preuve que le Canada est prospère sous le tarif actuel et qu'il y a peu de pays au monde où la prospérité soit plus manifeste.

A mon sens, la politique du gouvernement a été la plus habile, la plus saine, la plus courageuse, la plus digne d'hommes d'Etat, qu'il était possible d'adopter, et cela de plus d'une manière. D'abord, le tarif de préférence a été un trait de génie ; non seulement il a eu pour effet de diminuer les impôts pour les consommateurs canadiens et d'encourager les industries anglaises, mais il a aussi porté un coup aux Etats-Unis, et plusieurs d'entre nous ne sont pas hostiles à cette revanche, puisque les Américains ne veulent pas se montrer plus justes envers nous. Cette préférence resserre davantage les liens impérieux et donne plus d'importance au Canada. En deuxième lieu, les réductions au tarif ont surtout porté sur les marchandises importées des Etats-Unis et ont été faites dans notre intérêt. Le parti libéral ne veut pas d'une politique de représailles qui n'aurait d'autre résultat que de nous nuire à nous-mêmes. En troisième lieu, la préférence accordée aux Antilles indique de généreuses dispositions à venir en aide à un membre plus faible de la grande famille impériale, et consacre le principe de la solidarité. En quatrième lieu, l'opposition était prête à se venger de l'Allemagne sans négociation ni tentative de conciliation ; mais le gouvernement a adopté une politique tout opposée. Il a essayé de la conciliation par correspondance et autrement, il a fait preuve de beaucoup de modération, et ce n'est qu'après avoir épuisé tous les moyens et en face de l'obstination de l'Allemagne que le gouvernement a adopté le tarif de représailles que tout le Canada a accueilli avec satisfaction. Au lieu de partir en guerre dès le début, comme le demandait l'opposition, le gouvernement entama une correspondance et des négociations et ce n'est que plus tard qu'il a eu recours aux moyens violents.

D'un autre côté, si l'Angleterre continue à ne pas faire grand cas de la préférence, si elle ne se montre pas disposée à nous traiter un peu mieux que les pays qui ne lui en accorde aucune, nous aurons à décider ce qu'il y a à faire au sujet de cette préférence.

Avec nos voisins américains aussi nous avons employé tous les moyens de conciliation pour les amener à adopter envers nous des dispositions plus équitables, et ils ne manqueront pas de voir dans le tarif actuel un avertissement que s'ils persistent à se conduire à notre égard comme les Allemands, quelques-uns de ces jours, il leur arrivera la même chose.

D'un bout à l'autre, M. l'Orateur, la politique du gouvernement est la plus sincère et la plus favorable au Canada, qu'il était possible d'adopter dans l'intérêt général de tous le pays. Alors pourquoi la changerions-nous? Pourquoi renoncerions-nous à la prospérité dont nous jouissons sous ce tarif pour revenir aux conditions qui existaient sous la politique nationale?

Au début de la politique nationale on nous disait qu'elle aurait des résultats merveilleux : qu'elle ferait surgir les manufactures comme par enchantement; qu'elle donnerait de l'ouvrage et des salaires élevés à nos ouvriers et répandrait le bonheur et la prospérité par tout le Canada. Nous en avons fait l'expérience pendant dix-huit ans et avec quel résultat? A la fin nous avons constaté que nous n'avions fait presqu'aucun progrès ; notre population avait à peine augmenté. La faillite de cette politique a été complète. Il suffit de comparer la période qui a précédé 1896 à celle de 1896 à 1902 pour voir d'un côté un commerce stagnant, un échiquier vide, une lamentable émigration de la fine fleur de notre population, une industrie dans le marasme et un gouvernement trop occupé à régler ses propres affaires pour travailler dans l'intérêt du pays. Mais, à partir de 1896, un changement merveilleux s'opère. Le commerce prend une expansion extraordinaire ; ses progrès sont plus rapides que ceux de tout autre pays ; le revenu va sans cesse en augmentant ; le trésor public regorge ; les impôts sont diminués, ainsi que la dette nationale ; les immigrants nous arrivent en foule ; le Nord-Ouest se peuple rapidement ;

les fabriques sont en pleine activité ; des chemins de fer sont projetés dans toutes les directions. Quel est l'homme de bon sens, quel est le patriote qui voudrait renoncer à tous ces avantages pour retourner à la situation qui nous était faite avant 1896? A plusieurs reprises, dans le passé, des hommes éminents ont parlé de l'avenir du Canada et ont fait des prédictions sur le sort qui lui était réservé ; ils avaient prévu qu'avec ses ressources naturelles, l'intelligence et l'énergie de sa population, le Canada était destiné à un rôle brillant. Ces prédictions n'ont commencé à se réaliser qu'avec l'avènement du parti libéral au pouvoir, et l'inauguration de sa politique. Aujourd'hui l'est commence à mieux connaître l'ouest du Canada ; aujourd'hui toutes les parties du pays sont mises en contact plus intime par les chemins de fer et autres voies de communication ; aujourd'hui tous commencent à se rendre compte des richesses de ce pays ; aujourd'hui nous sommes mieux connus et appréciés à l'étranger ; aujourd'hui le capital et l'immigration affluent sur nos rives ; aujourd'hui, en un mot tout ce qui a été dit et écrit sur notre compte s'accomplit.

Un homme éminent qui fut gouverneur général du Canada est peut-être celui qui a parlé dans les termes les plus éloquents de notre jeune et beau pays et du sort qui lui était réservé. Il a eu le bonheur de vivre assez longtemps pour voir se réaliser une partie de ses prédictions. Il avait visité toutes les parties du Canada, il avait connu toutes les classes de notre population, il en connaissait l'intelligence, l'esprit d'entreprise et l'énergie, et il parle ainsi de l'avenir du Canada :

> Par sa position géographique et ses traits caractéristiques, le Manitoba peut être considéré comme la clef de voûte de cette arche grandiose formée des provinces sœurs, et reliant le continent, de l'Atlantique au Pacifique. C'est ici que le Canada émergeant de ses forêts contempla pour la première fois ses ondoyantes prairies et son Nord-Ouest inexploré et comprit comme par une révélation soudaine que son territoire historique des deux Canadas, son littoral oriental du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, et du Labrador, ses lacs et ses vallées laurentiennes, ses champs de blé et ses pâturages, bien que plus vastes à eux seuls qu'une demi-douzaine de royaumes européens, n'étaient que les vestibules et les antichambres de cet empire qui dépasse les bornes de l'imagination et dont les dimensions illimitées confondent également les calculs des arpenteurs et les vérifications des explorateurs. C'est de ce jour que, ne comptant son œuvre passée que comme le prélude et la préface de ses exploits futurs et de ses grandes destinées, il s'engagea dans une voie nouvelle, se sentit pénétré d'une inspiration plus impériale, comprit qu'il n'était plus une simple sentinelle isolée sur les bords d'une unique rivière, mais le propriétaire de la moitié d'un continent et par l'immensité de son empire, la richesse de ses ressources, l'étendue de sa puissance matérielle, l'égal de toute autre puissance du monde.

Je suis convaincu, M. l'Orateur, que si la glorieuse politique inaugurée par le présent gouvernement est appliquée pendant quelques années encore ; si les membres des deux côtés de cette Chambre font leur devoir envers ce jeune pays, les prédictions enthousiastes de lord Dufferin et autres se réaliseront bientôt et le Canada ne tardera pas à prendre parmi les nations le rang auquel ses ressources et les qualités de sa population lui permettent d'aspirer.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : L'honorable député d'Essex (M. Sutherland) a commencé ses remarques en assurant l'honorable chef de l'opposition de ses sympathies parce que ce dernier avait été obligé de répondre lui-même au discours du ministre des Finances. A titre d'humble partisan du chef de l'opposition, je me permettrai de dire à mon honorable collègue que le chef du parti conservateur n'a pas du tout besoin de ses sympathies. En entreprenant de donner la réplique au ministre des Finances il s'est acquitté de sa tâche de manière à se faire honneur, et de manière à s'attirer des louanges de ses adversaires comme de ses partisans. L'honorable député (M. Sutherland) prétend qu'un chef de parti devrait être exempté de ce travail; je comprends fort bien que si les rôles étaient changés dans cette Chambre nos adversaires montreraient le plus grand empressement à libérer leur chef de l'obligation de répondre au ministre des Finances, ne le croyant pas de taille à tenir l'emploi.

L'honorable chef de l'opposition a toujours su se montrer à la hauteur de la situation, chaque fois qu'il a été appelé à prendre la parole, soit en réponse à l'exposé budgétaire, soit en toute autre occasion. Nous sommes fiers de lui ; de toutes les parties du pays lui arrivent les plus sincères félicitations, et il a certainement prononcé, en réponse à l'honorable ministre des Finances, un des plus forts discours qui ait jamais été fait dans cette Chambre. Voici à peine la troisième session que l'honorable député d'Essex-nord siège dans cette Chambre, et il a certainement manqué de tact en voulant essayer d'indiquer à l'honorable chef de la gauche de quelle manière il aurait dû répondre au discours sur le budget. Il se peut que les honorables députés qui ont l'honneur d'avoir pour chef l'honorable député d'Halifax (M. Borden), ne possèdent pas la même abilité que le député d'Essex-nord; il se peut qu'ils ne soient pas imbus d'autant d'orgueil et d'imagination que lui ; mais ils n'en ont pas moins essayé de faire leur possible en parlant en hommes d'affaires, contrairement aux membres de la droite dont les uns ont parlé en qualité de libre-échangistes, d'autres en qualité de protectionnistes et quelques-uns en qualité de partisans d'un tarif de revenu, chacun d'eux ne pouvant embrasser la question qu'au point de vue étroit des besoins du comté qu'il représente.

L'honorable député d'Essex-nord a fait allusion à la prospérité dont jouit le Canada.

C'est là un des sujets favoris des membres de la droite. Comme nous aimons notre pays et que nous plaçons son intérêt avant celui du parti, nous nous réjouissons également de toutes ces preuves de prospérité, et de ce que le Canada n'est pas encore entré dans cette période de stagnation commerciale qui devra nécessairement se produire tôt ou tard. Le ministre des Finances a lui-même admis avoir prédit cette période de marasme, il y a deux ans passés, dans son exposé budgétaire. Cette prévision, a-t-il dit, ne s'est pas encore réalisée, et il se réjouit, comme nous le faisons tous, que le commerce canadien soit encore dans la période du progrès et de l'accroissement. A un certain point de vue, c'est un avantage pour le Canada que le parti conservateur soit actuellement dans l'opposition. Si les rôles étaient changés, si les conservateurs étaient au pouvoir et qu'ils fissent payer au peuple les énormes taxes que le gouvernement actuel lui impose pour accumuler des revenus et augmenter ces excédents factices dont les membres de la droite ne cessent de nous parler, il n'y aurait plus de fin à leurs critiques, car nous savons que ces honorables messieurs ne craignent pas d'aller jusqu'à calomnier leur pays et à ternir sa réputation aux yeux de l'univers, pourvu que cela puisse servir leurs fins. C'est là l'histoire de leur parti dans le passé, et, à moins de grands changements, c'est également ce qu'ils feront à l'avenir. Vous ne voyez pas de discours prononcés par des députés conservateurs figurer dans la littérature des Etats-Unis destinée à encourager l'immigration vers ce pays au détriment du Canada. Vous ne voyez pas des chefs conservateurs assez peu patriotes pour parcourir la république voisine et dire aux hommes d'Etat de ce pays quels sont les meilleurs moyens à prendre pour forcer le Canada à se plier sous le joug des intérêts américains.

Vous ne les entendez pas non plus vanter les mérites des Etats-Unis comme champs de colonisation, au détriment de leur propre pays, ou préconiser une politique destinée à nous mettre à la merci des autorités de Washington au point de vue du tarif. Ce sont là, cependant, des choses que nous avons vu faire aux honorables membres de la droite, alors qu'ils étaient dans l'opposition et qu'ils étaient prêts à recourir à tous les moyens possibles pour arriver au pouvoir. Nous espérons que l'exemple de patriotisme et de loyauté donné par le parti conservateur dans l'opposition leur profitera, et que, dans un avenir rapproché, M. l'Orateur, ils feront preuve de plus de patriotisme que dans le passé.

Le chef de l'opposition s'est si bien acquitté de sa tâche, dans sa réponse au ministre des Finances, il a si bien traité chacune des questions importantes mentionnées dans l'exposé budgétaire, et les honorables députés de la gauche l'ont si habilement secondé sous ce rapport, qu'il ne reste que bien peu de chose de nouveau à dire à ce sujet. Mais, c'est le devoir de toute opposition de critiquer la politique passée et présente du gouvernement, quand bien même cela pourrait entrainer quelques répétitions.

S'il fut un groupe d'homme dans l'histoire de ce pays ou de tout autre pays, qui se soit porté à autant de critiques, d'accusations de duplicité, d'inconséquence et de l'absence des qualités qui font les hommes d'Etat, c'est bien ceux qui s'intituient aujourd'hui les représentants du parti libéral au Canada, et le prétendu gouvernement que nous possédons actuellement. Ils n'ont pas tenu une seule des promesses qu'ils avaient faites aux électeurs canadiens pour obtenir leur appui. Ils ont ouvertement abandonné toutes les doctrines qu'ils avaient préconisées ; ils ont tourné le dos au programme qu'ils pêchaient étant dans l'opposition ; ils ont ignominieusement foulé aux pieds et répudié tous les principes du parti libéral. Voici le deuxième parlement que je siège dans cette Chambre ; mais j'y suis maintenant demeuré assez longtemps pour assister à un nombre de volte-face politiques, de la part des honorables membres de la droite, dont l'histoire de ce parlement n'offre aucun parallèle. Ils ont adopté des politiques qui, lorsqu'elles ont été préconisées par des conservateurs, ont rencontré la plus vigoureuse opposition de leur part ; et ceux qui étaient autrefois les plus véhéments dans leurs protestations, applaudissent aujourd'hui des résolutions qui contiennent, en termes clairs et précis, la politique du parti conservateur au Canada. Des questions de la plus haute importance au point de vue national, qui ne provoquaient autrefois que le mépris et le sourire de la part des membres de la droite, ont été depuis, en termes presque identiques, énoncées devant la conférence intercoloniale, comme étant l'expression des sentiments du gouvernement actuel, dans ses efforts pour obtenir ce qu'il considérait autrefois comme absurde et ridicule.

Nous nous rappelons tous les applaudissements et les acclamations qui se firent entendre du côté de la droite, quand un partisan du gouvernement déclara combien il était absurde de songer que l'Angleterre consentirait jamais à imposer un droit d'entrée sur les céréales, et avec quel entrain ils applaudirent ceux d'entre eux qui accusèrent le parti conservateur de déloyauté et de manque de patriotisme pour oser même demander que l'Angleterre accorde une préférence aux produits canadiens sur ses marchés. Cependant, cette taxe sur les céréales a été imposée. Nous avons vu des membres de la droite non seulement demander, mais insister pour que le Canada obtienne en retour une position privilégiée sur les marchés anglais ; et ces mêmes députés ont applaudi à la menace faite par le gouvernement de priver l'Angleterre du traitement privilégié que nous lui accordons sur notre marché, si elle ne consent pas à nous accorder la même faveur chez elle, et cette attitude est bien étrange chez des gens aussi

doûteux et aussi serviles. Pour les conservateurs étonnés, l'adresse de ces honorables membres de la droite, comme acrobates et hâbleurs politiques, ne peut être estimée à sa juste valeur. Pour les libéraux de l'ancien régime, qui étaient autrefois sous l'impression que le Canada marchait vers la ruine et la banqueroute lorsque les dépenses atteignaient $38,000,000 ou $40,000,000, ce doit être pour eux une bien grande surprise de s'entendre dire, par ces anciens prophètes de malheur, qu'une dépense de $65,000,000 est justifiable et recommandable, et qu'ils doivent l'approuver. Les lignes de démarcation des partis sont très prononcées dans notre pays, et le partisan ordinaire sait beaucoup pardonner à ses chefs. Cependant, ce ne doit pas être sans une extrême répugnance, ni sans demander tout particulièrement pardon, que les libéraux honnêtes votent en faveur de ceux qui ont abusé de sa confiance, obtenu son suffrage grâce à de fausses représentations, et essaient maintenant, d'un air pharisaïque, de faire reconnaître pour bon et pour juste ce qu'ils condamnaient autrefois comme ruineux et inexcusable.

La politique énoncée par feu sir John Macdonald, qu'un gouvernement ne doit pas s'empresser de dépenser l'argent public, simplement parce que le trésor regorge d'or, mais qu'il doit, au contraire, exécuter les entreprises publiques durant les périodes de stagnation commerciale, quand les ouvriers ont besoin d'ouvrage, cette politique, dis-je, est, à mon avis, très sage et très judicieuse. Le gouvernement actuel semble avoir adopté une politique tout opposée à celle-là. Il accumule un lourd fardeau sur les épaules du peuple, et laisse à la postérité le soin de payer, durant les périodes de stagnation, les dettes considérables qu'il est en frais de créer. Ces excédents, qu'ils dénonçaient dans le passé comme un malheur, ils les applaudissent maintenant comme étant des preuves de sage administration. Mais ces excédents tant vantés, n'en sont réellement pas dans le vrai sens du mot. C'est tout simplement de l'argent soutiré au peuple pour les fins les moins avouables et dans le but de satisfaire aux exigences politiques et de parti. Les honorables ministres verront qu'il est beaucoup plus facile d'encourir des dépenses considérables, d'augmenter la dette nationale et d'élever les droits durant une période de prospérité, que de réduire ces dépenses et de ramener les choses à leur état normal durant une période de stagnation commerciale. Il me suffira de citer une autorité pour appuyer mes dires sur ce point. Je veux parler du ministre du Commerce qui, en critiquant l'exposé budgétaire prononcé par un ministre des Finances conservateur, s'exprimait comme suit :

> Il est bien vrai que tant que durera cette prospérité, le mal pourra rester plus caché ; mais l'honorable ministre des Finances lui-même n'oserait se dire sûr de pouvoir éterniser le règne de cette prospérité, et dès que les temps changeront et se feront le moindrement difficiles, alors, M. l'Orateur, nos excédents de recettes seront choses du passé ; mais, par malheur, nos taxes resteront et le chiffre des dépenses que l'honorable ministre est en train de fixer sera encore le même ; rien de plus difficile pour un pays que de mettre fin aux dépenses ou de les réduire dans une mesure appréciable, après les avoir laissé s'élever à un certain chiffre.

Si ces paroles étaient vraies et pouvaient trouver leur application à une époque où nos dépenses n'étaient que de $40,000,000, elles ont doublement leur raison d'être, et s'appliquent parfaitement à l'heure actuelle, quand nos dépenses s'élèvent à $65,000,000. Depuis que ces paroles ont été prononcées, nos dépenses annuelles ont augmentés de $23,000,0000, les impôts de $16,000,000 et la dette publique, au 30 juin 1902, d'environ $13,000,000. Or, en d'autres termes, chaque famille composée de cinq personnes paie $19 par année de plus au compte des dépenses ; $15 par année de plus pour le revenu, et $13 par année de plus pour la dette consolidée, soit une augmentation annuelle de $47 en tout. Si les hommes publics peuvent dire quand ils sont dans l'opposition le contraire de ce qu'ils font une fois au pouvoir, dans ce cas, le gouvernement responsable, pour me servir de l'expression du ministre des Finances, n'est rien autre chose qu'une farce. Et si les paroles que je viens de citer sont vraies quand elles s'appliquent à une dépense de $40,000,000, avec combien plus de force trouvent-elles leur application quand il s'agit d'une dépense qui se chiffre dans les $65,000,000.

L'automne dernier, mon honorable ami, le chef de la gauche, a visité l'ouest du pays. Il a rencontré la population des provinces du Manitoba, de la Colombie Anglaise et des Territoires du Nord-Ouest, et il a pu apprendre de sa bouche quels étaient ses besoins. L'honorable député a reçu partout l'accueil le plus bienveillant de la part de toute la population de ces provinces, sans distinction de parti, car, s'il est une chose qui distingue ces gens de l'ouest, c'est bien leur hospitalité à l'égard des étrangers. La population de cette partie du pays a admiré les sentiments pratiques du chef de la gauche. Elle a apprécié sa candeur et son honnêteté. Elle a pu se rendre compte que celui qui lui adressait ainsi la parole, n'était pas un racoleur de votes, mais un gentilhomme leur parlant au point de vue national, sans chercher à gagner leur appui en faisant appel à des préjugés de races ou en essayant de soulever les différentes classes de la société entre elles, sans chercher à faire croire aux cultivateurs que le fabricant est son ennemi naturel, mais essayant uniquement de faire valoir à leurs yeux les bienfaits d'une politique qu'il croyait être dans l'intérêt du pays d'adopter. Cela est si bien le cas, que le Globe de Toronto fut pour ainsi dire surpris et froissé de voir le chef d'un grand parti donner des preuves de ce qu'il appelait une véritable bé-

vue. Ce déploiement de bonne foi et de sincérité, de la part d'un homme public, fut une véritable révélation pour ce journal. Ce fut quelque chose qu'il n'était pas habitué à constater chez les chefs ni chez les partisans du parti libéral, et de là sa surprise.

Que l'on compare la franchise du chef de l'opposition à la subtilité dont usa le chef du gouvernement. L'honorable premier ministre a autrefois visité cette partie du pays et il se proclamait alors l'apôtre du nouvel évangile libre-échangiste. Il fit pour ainsi dire verser des larmes aux cultivateurs de l'ouest en leur faisant voir, dans un langage imagé, le fardeau énorme que l'on était en frais d'accumuler sur leurs épaules. "Mort à la protection," était son cri de guerre, et la voix sonore du député de Guysborough (M. Fraser), qui reprenait ce cri après son chef, roulait à travers les prairies verdoyantes et allait se perdre dans les gorges et les montagnes éloignées de l'ouest. Mon honorable ami promettait alors au cultivateur de le débarrasser de ses entraves et de diminuer le coût de l'existence dans ce pays. Comment a-t-il accompli cette promesse ? Est-ce en admettant en franchise la matière première dont se sert le cultivateur, en diminuant les droits sur les articles nécessaires à la vie, en réduisant les dépenses ou par quelque autre moyen qui devrait être mis en vigueur, si le parti libéral arrivait au pouvoir? Avec le temps, l'honorable chef de la droite a fini par atteindre le but de son ambition, et voici maintenant quelques années qu'il jouit des délices du pouvoir. A-t-il tenu les promesses qu'il avait faites au peuple? Non, il n'y en a pas une seule qu'il n'ait reniée. Il ne peut faire un pas sans se trouver en présence de promesses qu'il a violées. Est-il alors surprenant que le peuple de l'ouest canadien ait accueilli à bras ouverts le chef d'un parti qui a toujours été conséquent avec ses principes depuis 1878, qui a toujours été fidèle à sa politique qui sonsiste à conserver le marché canadien pour le peuple canadien.

En 1896, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a parcouru tout le comté de Brandon dans les intérêts de la candidature de feu M. Dalton McCarthy. Ce district électoral était placardé d'une extrémité à l'autre, de cet appel : "Votez pour McCarthy et l'admission en franchise des instruments aratoires." Il disait au peuple qu'on le volait pour permettre aux fabricants de machines agricoles d'amasser d'immenses fortunes. Il sut toucher leur cœur et leur bourse en leur demandant de porter les libéraux au pouvoir afin de mettre une fin à ce déplorable état de choses. Permettez-moi de comparer cet appel au discours prononcé par l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis). Il a prétendu que le peuple de l'ouest était parfaitement satisfait du tarif actuel.

Or, qu'est-il advenu au sujet du tarif, pour modifier la manière de voir de cet honorable député depuis 1897? S'il veut bien relire dans les Débats le discours qu'il a prononcé en 1897, lorsque le tarif actuel fut soumis à la Chambre, il constatera qu'il s'est alors prononcé contre ce tarif et a déclaré que le peuple, pas plus que lui, ne serait satisfait des droits imposés sur les instruments aratoires. Le tarif actuel est le même que celui de 1896. Dans ce cas, comment se fait-il qu'il soit satisfait?

Parlant du cultivateur, dans le cas d'une augmentation dans les droits, l'honorable député disait :

> Il aura à payer tant pour sa moisonneuse et pour son râteau, tant de plus pour sa charrue, tant de plus pour tous les autres instruments dont il se sert sur sa terre.

Voilà quelles étaient les remarques de l'honorable député de la Saskatchewan. Durant la dernière campagne électorale dans le comté de Brandon, en 1896, le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) prêchait la même doctrine. Il disait aux cultivateurs qu'ils se faisaient jouer par les fabricants qui expédiaient leurs machines en Angleterre, en Australie et ailleurs et les vendaient dans ces pays pour $90, tandis que le cultivateur canadien était obligé de les payer $140 à $150. Mais l'honorable ministre a joliment modifié sa manière de voir à ce sujet. Il dit maintenant aux cultivateurs que non seulement ce tarif n'est pas un tarif protecteur, mais que le droit de 20 pour 100 imposé sur les machines agricoles n'est pas même un tarif de revenu moyen. Si nous abaissions ce droit, qu'en résulterait-il? Neuf cents ouvriers actuellement employés dans cette industrie au Canada, passeraient la frontière pour aller s'établir aux Etats-Unis où ils iraient augmenter la population de la république voisine et acheter les produits du cultivateur américain. Durant un certain temps, on pourrait se procurer ces articles à bon marché, car les Américains sacrifieraient leurs marchandises. Mais cela n'aurait qu'un temps, le prix de ces instruments ne tarderait pas à augmenter et le cultivateur canadien se trouverait dans une situation encore plus désavantageuse qu'auparavant. Voilà de la vraie doctrine conservatrice. Il est extraordinaire de constater quel merveilleux changement la responsabilité ministérielle et les émoluments attachés à la position de ministre ont pu influencer les opinions de cet honorable monsieur.

Cependant, l'honorable député de Saskatchewan nous dit qu'en augmentant les droits on augmente le prix. Je conseillerais à ces messieurs—qui tous deux ont pris part à la campagne électorale dans le comté de Lisgar—de s'entendre entre eux, afin de pouvoir raconter la même histoire quand ils sont appelés à parler en public. Mais, si cette doctrine est vraie quand à ce qui concerne les instruments aratoires, pourquoi ne le serait-elle pas également pour d'autres industries ? Pourquoi limiter l'application de ce raisonnement aux machines agricoles ? Prenons,

par exemple, les quelques articles sur lesquels les droits ont été réduits. Ils ont déjà été mentionnés, mais on peut les répéter avec avantage. Prenons le fil barbelé et la ficelle d'engerbage. Les droits ont été réduits sur le premier article ; mais on attend encore la réalisation de la promesse faite—c'est-à-dire la réduction dans le prix. Malgré la réduction dans les droits, le cultivateur paie actuellement plus cher pour le fil de fer barbelé dont il a besoin que sous le gouvernement conservateur. La raison en est bien simple, c'est que le fabricant canadien a été écrasé, les Américains se sont emparés de notre marché et nous sommes maintenant sous le contrôle d'une coalition américaine.

La ficelle d'engerbage fut placée par ce gouvernement sur la liste des articles admis en franchise, bien que le droit dont elle était frappée ne fut que de 12½ pour 100. Or, le prix de cet article est plus élevé aujourd'hui qu'il l'était sous le gouvernement conservateur. Ainsi donc, ce que le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il arriverait si l'on réduisait les droits sur les instruments aratoires, s'est produit au sujet du fil de fer barbelé et de la ficelle d'engerbage.

Maintenant, quelques-uns de nos adversaires, et en particulier le ministre du Commerce, ont prétendu que nous ne pouvions protéger le cultivateur. Mais un des propres collègues de l'honorable ministre diffère d'opinion avec lui sur ce point. Je veux parler du ministre des Douanes. Cet honorable ministre est un protectionniste convaincu. Nous avons appris quels étaient exactement ses sentiments à cet égard de la bouche de quelqu'un qui doit parler en connaissance de cause. " Qui se ressemble s'asssemble " dit le proverbe—l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a travaillé durant plusieurs années de concert avec le ministre des Douanes, et aujourd'hui il se félicite d'avoir contribué à maintenir le tarif aussi élevé qu'il l'est actuellement. L'honorable ministre (M. Paterson) pense qu'il pourrait protéger le cultivateur, à moins que le ministre ne soit tombé en disgrâce depuis quelques années—ce qui n'est pas croyable, après ce qu'a dit à son sujet l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte)—mais il sait sacrifier ses idées personnelles à l'intérêt du parti. Voici ce qu'il disait :

> Le gouvernement devrait protéger nos intérêts agricoles. Le droit imposé à cette fin n'affecterait pas du tout le consommateur et servirait dans une large mesure les intérêts pour la défense desquels on l'aurait établi. L'imposition d'un faible droit sur le grain serait profitable aux cultivateurs canadiens. Tout le monde sait que nous payons prime aux habitants des autres pays pour les attirer ici. Eh bien ! je suis d'avis que l'établissement d'un tarif protecteur nous dispenserait de payer ces gens-là pour les amener ici. Etablissez-le et vous verrez qu'il suffira des sifflets à vapeur de nos manufactures pour les faire venir. En revisant le tarif l'année dernière, le ministre des Finances a accordé de l'aide à une certaine industrie qui n'en avait pas encore reçu. Aussitôt, un millier d'hommes qui se livraient à cette même industrie en Allemagne s'en vinrent chercher de l'ouvrage ici ; il avait suffi de modifier le tarif pour les faire passer au Canada, et tout cela, pour l'avantage de ce pays, car le prix des articles que nous procure cette industrie ne fut pas augmenté d'un iota.

Comme on le voit, le ministre des Douanes se déclare en faveur de la protection non seulement pour les industries, mais aussi pour l'agriculture. Certains membres de la droite prétendent que parce que les cultivateurs disposent de leurs produits sur tous les marchés de l'univers, il est impossible de les protéger. On ne peut énoncer un principe plus faux. Quand on se rend compte que pas moins de 80 pour cent des produits agricoles sont consommés au Canada, y a-t-il un homme intelligent qui est capable de prétendre que le marché national n'est pas le plus important pour nous ? Conservez ce marché pour nos cultivateurs, fermez-le à la concurrence injuste qui apportent les produits des cultivateurs américains, et vous verrez immédiatement nos cultivateurs obtenir des prix plus rémunérateurs pour leurs produits. Je ne crois pas que personne puisse contredire cette prétention. C'est le marché national qui est le meilleur marché. En vendant sur ce marché, cela fait disparaître une foule de dépenses qu'il faut encourir pour placer nos produits sur les marchés étrangers. Cela fait disparaître en grande partie les frais de transport, les primes d'assurance et autres frais qu'il faut faire pour expédier notre grain à une longue distance. En protégeant notre marché convenablement au moyen de droits proportionnels, nous devons, comme je viens de le dire, améliorer la condition de nos cultivateurs. Nos importations de produits agricoles des Etats-Unis l'année dernière, ont été comme suit :

Bétail	$ 751,623
Céréales	7,432,530
Fruits	2,433,974
Approvisionnements	2,257,183
Graines et racines	1,205,435
Végétaux	370,419
Total	$14,451,164

Quelqu'un voudrait-il prétendre que ces produits ne pourraient pas ou ne devraient pas être récoltés au Canada ? Ces importations prennent la place des produits canadiens qui auraient été vendus sur nos marchés sans cette concurrence injuste. Prenons le tableau suivant des articles que nous avons importés des Etats-Unis dans le cours de l'année dernière :

Beurre	$179,479
Fromage	245,489
Bacon et jambons	656,024
Bœuf (salé)	123,242
Lard en baril	587,784
Viandes séchées	193,328
Autres objets d'alimentation	565,366
	$2,550,712

L'argent que nous avons consacré à l'achat de ces articles a servi à enrichir les cultivateurs américains, tandis qu'il au-

rait dû rester au Canada et tomber dans la poche de nos cultivateurs. Il suffit de comparer les droits imposés respectivement par le tarif canadien et par le tarif américain sur les mêmes articles, pour trouver la solution de cette difficulté :

Article.	Tarif américain.	Tarif canadien.
Blé..	25 cents p. boiss.	12 cents p. boiss.
Avoine..	30 cents p. boiss.	10 cents p. boiss.
Orge	30 cents p. boiss.	12 cents p. boiss.
Pois....	40 cents p. boiss.	10 cents p. boiss.
Foin....	$4 la tonne.	$2 la tonne.
Pommes	75c. par baril.	40c. par baril.
Patates.	25 cents p. boiss.	15 cents p. boiss.
Fèves	45 cents p. boiss.	15 cents p. boiss.
Beurre..	6 cents p. livre.	4 cents p. livre.
Maïs..	15 cents p. boiss.	Admis en fr.
Farine de blé..	75 cents p. boiss.	60 cts p. baril.

Est-il surprenant qu'avec une telle différence dans les droits, nos importations de produits agricoles des Etats-Unis soient aussi considérables ?

Mais, M. l'Orateur, s'il y a un aspect de la politique fiscale du gouvernement actuel qui prête au ridicule, c'est bien la conduite qu'il a tenue à l'égard de notre commerce différentiel avec la mère patrie. Les libéraux sont arrivés au pouvoir en promettant d'obtenir un traitement privilégié réciproque, promesses sacrées faites au peuple canadien, promesses faites par le premier ministre dans les discours qu'il prononça antérieurement aux élections de 1896, alors qu'il énumérait tous les avantages qui devraient en découler pour le Canada, si les produits de nos cultivateurs étaient admis sur les marchés anglais à des conditions plus favorables que les produits des autres pays, alors qu'il donnait sa parole au peuple de ce pays, que l'un des premiers actes de son gouvernement en arrivant au pouvoir serait d'envoyer une commission en Angleterre pour jeter les bases d'un tarif différentiel avec la mère patrie.

Le très honorable premier ministre arriva au pouvoir en 1897, et c'est à ce moment-là que le ministre des Finances soumît sa politique fiscale, que lui et ses amis déclarent ne pas être un traitement privilégié seulement en faveur de l'Angleterre, mais un tarif dont tous les autres pays pourrait bénéficier en se conformant aux dispositions de notre tarif. Mais ce tarif était illégal, et bien que ses défauts lui fussent signalés par les membres de la gauche, le gouvernement refusa de suivre nos avis. La question fut soumise au Conseil privé, qui se prononça contre l'attitude prise par le gouvernement, et n'eut été le fait que le gouvernement anglais vint au secours de nos adversaires en dénonçant les traités belges et allemands, ils seraient devenus la risée de l'univers.

Quand le premier ministre visita l'Angleterre, et dans le premier discours qu'il prononça après être débarqué sur le sol anglais, essaya-t-il de faire comprendre au peuple et au gouvernement anglais combien il était nécessaire d'accorder au Canada un traitement privilégié sur leurs marchés ? Au contraire, il leur déclara, dans ces phrases brillantes dont il a le secret, que le Canada ne s'était pas préoccupé de savoir si l'Angleterre lui accorderait quelque chose en retour pour avoir agi comme il l'avait fait, son action était un mouvement spontané de son cœur, et il ne demandait ni ne désirait rien obtenir en retour. Le peuple canadien fut frappé d'étonnement en lisant ces paroles de son premier ministre. Il ne pouvait comprendre comment cet homme, dont le gouvernement venait à peine de sortir des urnes électorales, qui avait donné sa parole la plus sacrée qu'il essaierait d'obtenir quelque chose de la mère patrie, à peine arrivé en Angleterre, trahissait son pays et abandonnait la politique qu'il avait préconisée. L'honorable chef de la gauche s'exprima comme suit, dans cette circonstance :

> Voilà, monsieur, ce que nous avons fait de propos délibéré, et, laissez-moi vous dire, messieurs que le gouvernement canadien et le peuple canadien n'exige rien en retour. Ils ont fait cela par reconnaissance pour la mère patrie. Il ne s'agit pas de nous payer de retour ; nous ne demandons pas notre livre de chair, nous n'exigeons pas le prix de notre loyauté.

Ce langage était bien calculé pour chatouiller l'oreille de l'auditoire particulier auquel il s'adressait. A son retour, il fut pris à parti par les Canadiens, mais les membres de son cabinet ont persisté à ridiculiser l'idée de demander une préférence sur le marché anglais. Résolutions sur résolutions furent proposées à cette Chambre par des députés de la gauche, en faveur d'une préférence mutuelle, et toutes furent repoussées. La presse libérale publiait que si le parti conservateur revenait au pouvoir, son premier soin serait de retirer la préférence accordée à l'Angleterre, l'unique action brillante du gouvernement actuel, qui a été si mal conduite qu'elle est dénoncée aujourd'hui par ses propres partisans. Des hommes d'Etat comme l'honorable M. Chamberlain déclarent que cette préférence n'est d'aucune valeur pour l'Angleterre. Son discours à la conférence intercoloniale ne laisse pas de doute sur ce point; il a alors déclaré en toutes lettres que les auteurs même de cette préférence à l'Angleterre avaient été désappointés de ses résultats ; ajoutons que lui-même et le peuple anglais n'en avaient pas été moins désappointés.

Il est évident que le peuple anglais avait été trompé au sujet de cette préférence. Il ne se rendait pas compte qu'il était la victime d'un truc imaginé par les ministres canadiens ; par le tarif de 1897, ils élevèrent les droits sur les importations anglaises avant de leur accorder le bénéfice d'une préférence de 33⅓ pour 100.

Le peuple anglais a été trompé par les déclarations de fausse loyauté des ministres et de leurs journaux.

Les membres du cabinet anglais furent particulièrement charmés de voir que le premier ministre leur faisait cadeau d'une réduction de 33⅓ pour 100 sur le tarif général,

mais ils n'avaient pas remarqué que le gouvernement canadien avait préalablement élevé son tarif.

Si, après ce qui s'est passé, les hommes d'Etat anglais se donnent la peine de comparer les discours sonores prononcés par le premier ministre en 1897 aux opinions que nos ministres ont couchées par écrit à la conférence coloniale, que vont-ils penser de nos soi-disant hommes d'Etat canadiens? Après avoir déclaré que le Canada avait accordé cette préférence avec plaisir, sans rien espérer en retour, le premier ministre et ceux de ses collègues qui l'accompagnèrent à la conférence coloniale présentèrent aux hommes d'Etat anglais un mémoire où il était dit que si l'Angleterre n'accordait pas de préférence au Canada, ce dernier se croirait justifiable de retirer à la mère patrie les avantages particuliers qu'il lui a conférés. Tel est le sens absolu de ce mémoire. Il est certain que nous aurons sous peu l'occasion d'entendre le premier ministre réaffirmer les principes qu'il exposait dans les termes suivants, en 1892 :

> Nous nous devons au Canada et non à l'Angleterre. De même que le gouvernement britanique a fait savoir au nôtre qu'il se doit d'abord à l'Angleterre, de même toute colonie autonome doit-elle, en toutes ces matières—et j'insiste sur ce point—n'avoir souci, tout d'abord, encore et toujours, que de ses propres intérêts.

Voilà le langage remarquable que tenait le premier ministre à l'époque où il prêchait la réciprocité absolue ; c'est aussi celui qu'il nous tiendra vraisemblablement dans un avenir prochain.

Voyons encore une fois ce qu'a fait le gouvernement en présence de l'attitude prise par l'Allemagne depuis la dénonciation des traités anglo-belge et anglo-allemand. Le parti conservateur a maintes fois appelé l'attention du cabinet sur l'injustice dont le Canada était victime, en ce que l'Allemagne frappait nos produits de droits très élevés au moment même où des centaines de milliers de dollars de marchandises allemandes entraient chez nous à la faveur de la préférence accordée à l'Angleterre. La gauche conseilla bien au gouvernement d'agir sans tarder, mais ce fut en vain. En réalité, le ministre des Finances s'est toujours efforcé, à venir jusqu'à la session actuelle, de défendre et de justifier l'attitude de l'Allemagne à l'égard du Canada. La pressse libérale elle-même s'est évertuée à démontrer que cet état de choses ne nous était pas préjudiciable, à dénoncer ce qu'elle appelait la politique de représailles du parti conservateur et à encourager le gouvernement à persister dans sa manière de concevoir la protection des intérêts canadiens. Mais, en cette circonstance comme en nombre d'autres, force fut au gouvernement d'obéir au sentiment populaire et de faire volte-face ; il a changé d'attitude et se voit aujourd'hui dans la nécessité, grâce à son étourderie,—comme dit l'honorable député de Bothwell,—de frapper les importations allemandes d'une surtaxe représentant le tiers des droits établis en 1897. On ne tardera pas à voir, on voit déjà les journaux et les orateurs du parti libéral applaudir à la dernière volte-face du gouvernement, ce qui démontre qu'il n'est point d'impasse d'où iis ne puissent sortir.

Voyons maintenant ce qu'a fait le gouvernement au sujet de la réciprocité de commerce. Avant 1896, avant leur arrivée au pouvoir, les libéraux prétendaient que rien ne leur serait plus facile, à eux qui avaient la chose tant à cœur, que de conclure avec les Américains un traité de réciprocité commerciale avantageuse au Canada. Le ministre de l'Agriculture, cet astre qui éclaire le gouvernement d'une si vive lumière, a déclaré que si son chef était porté au pouvoir, il lui suffirait d'un trait de plume pour accomplir cet exploit, et que, avec le concours de ses amis, il se faisait fort de faire signer, en moins de vingt-quatre heures, un avantageux traité de réciprocité commerciale.

L'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) abondait dans le même sens, affirmant que tout homme honnête pouvait obtenir un tel traité. Nous avons donc suivi avec un intérêt toujours grandissant les négociations que nos honorables amis de la droite ont entamées avec les Américains, négociations qui ont duré six mois. Il nous semblait, puisque, à en croire sir Louis Davies, il suffisait d'un seul homme honnête pour obtenir ce traité, ce groupe d'hommes sans reproches devait inévitablement remporter un succès complet. Aussi, quelle ne fut pas notre surprise—ou quelle ne fut pas plutôt la surprise de ceux qui avaient ajouté foi aux déclarations des ministres, quand on entendit ces derniers déclarer qu'ils avaient échoué auprès des Etats-Unis. Le seul souvenir qui nous reste de la tentative de ces honorables gentlemen, c'est la note des commissaires, dont le chiffre est de $34,000. Plus tard—il n'y a pas bien longtemps de cela—le premier ministre a déclaré en cette Chambre que le Canada n'avait ni le désir ni le besoin de conclure un traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Or, voici qu'on parle de la reprise prochaine des séances de la commission internationale, et l'annonce de cette nouvelle coïncide précisément avec la menace que l'on vient de faire à la mère patrie de supprimer le tarif différentiel établi en sa faveur si elle ne se décide enfin à accorder quelque avantage au Canada. Se peut-il qu'on soit encore à la veille de préférer l'argent américain à la monnaie anglaise ? Allons-nous entendre encore une fois le ministre du Commerce affirmer que le Canada ne doit rien à l'Angleterre, si ce n'est le pardon de sa conduite maladroite ? Va-t-on l'entendre encore une fois réclamer à grands cris notre accès sur le marché américain et déclarer qu'il préférerait plutôt nous voir exclus de tous les marchés au monde plutôt que le celui des soixante-dix millions d'habitants de la ré-

publique américaine ? Le premier ministre nous a dit en certaine circonstance :

Etant donné la situation que nous occupons, il est absurde de supposer que les intérêts du Canada seront toujours ceux de la Grande-Bretagne.... Un jour doit nécessairement venir où ces intérêts s'entrechoqueront et, en pareille occurrence, je resterai fidèle à mon pays natal, quelle que soit l'attitude de l'honorable gentleman et quelque regrettable que soit la circonstance. Quant à moi, en appuyant une politique de réciprocité absolue, je ne me suis uniquement préoccupé, d'abord et toujours, que des intérêts canadiens. Laissons au législateur anglais le soin des intérêts de l'Angleterre. Les principes de la United Empire Trade League ne m'inspirent aucune confiance, parce que cette association cherche à restreindre le commerce aux limites de l'empire. Elle veut que la communauté d'allégeance serve de base aux relations commerciales tandis que nous désirons les diriger selon nos seuls intérêts.

Mon très honorable ami a tenu en Angleterre un langage bien différent de celui-ci ; sa politique était toute de sentiment et, disait-il, basée sur la reconnaissance que nous devons à la Grande-Bretagne. Il n'y aurait rien d'étonnant à ce que ces honorables messieurs revinssent à leurs anciennes amours politiques. A force de tergiverser, ils sont passés maîtres dans l'art d'opérer les volte-face et, pour satisfaire les exigences de leur parti, ils se gardent d'adopter une politique bien définie.

Le bilan de notre commerce avec les Etats-Unis se chiffre actuellement par un écart annuel de $67,000,000 à notre désavantage. Nous importons d'Allemagne sept fois plus de marchandises qu'elle ne nous en achète. L'an dernier, nos exportations d'effets de colons aux Etats-Unis se sont chiffrées à $1,502,265, et cela, en dépit de l'interruption de l'exode dont a parlé mon honorable ami d'Essex-nord (M. Sutherland). Cet état de choses est toujours allé en s'aggravant depuis l'arrivée des libéraux au pouvoir. Nous avons frappé de droits de 17:18 p.c. les marchandises, imposables ou non, importées d'Angleterre, tandis que les marchandises, imposables ou non, importées des Etats-Unis n'ont payé que 13:20 pour 100 de droits, malgré la préférence accordée à l'Angleterre. Autrefois, nos adversaires se fussent empressés d'exploiter ces faits-là pour démontrer l'odieux de notre conduite par rapport à la mère patrie.

Pour se donner l'illusion d'un excédent, on a arraché au peuple, dans le cours de cette année, plus de $13,000,000 de plus qu'il ne fallait pour satisfaire l'extravagance des caprices du gouvernement. Dans ses vains efforts pour se créer un peu de popularité, le directeur général des Postes a mis son ministère fortement à contribution, au grand détriment de ses employés qui, pour être peu rémunérés de leurs services, n'en accomplissent pas moins une tâche épuisante. On a vu l'administration de la justice se prostituer pour servir des fins de parti ; des condamnés politiques ont réussi à se soustraire au châtiment dû aux délits qu'ils avaient commis. On a vu des membres du gouvernement recourir aux tours de main les plus hardis pour avoir la satisfaction de se vanter d'un excédent fictif ; à cet effet, ils n'ont pas hésité à faire au compte du capital des inscriptions qui se faisaient autrefois, et avec raison, à celui des dépenses ordinaires. Chaque année nous avons prêté une oreille attentive aux discours du ministre des Finances, espérant toujours y découvrir l'accomplissement des promesses faites l'année précédente, mais tout ce que nous avons pu voir, c'est qu'il s'est gaussé de nous, si bien que nul ne saurait dire quelle est aujourd'hui la politique du gouvernement. Ces honorables messieurs sont toujours prêts à disposer leurs voiles de façon à ce que la brise populaire les gonfle sans cesse, sans se soucier des directions opposées où ils pourraient être entraînés. Des questions d'ordre national s'imposent aujourd'hui à notre attention qu'il faudra mettre à l'étude dans un avenir prochain. C'est ainsi que nous serons appelés à gratifier les Territoires du Nord-Ouest d'un gouvernement plus indépendant dont l'œuvre ne sera plus entravée par d'inutiles restrictions. Il nous faudra résoudre la question du transport. Cette question est d'une importance vitale, particulièrement pour l'ouest dont les productions ont pris des proportions telles qu'il nous faut absolument améliorer nos moyens de transport. D'autres questions s'ajoutent à celles-ci dont il faudra également disposer, mais les membres du gouvernement actuel semblent dépourvus du courage et des connaissances nécessaires pour en assurer la solution. D'un autre côté, il est prouvé que le parti conservateur compte dans ses rangs assez d'hommes d'Etat pour trouver une solution avantageuse aux grands problèmes qui comporte l'édification d'une nation grande et prospère.

Sir John Macdonald et ses habiles et distingués collaborateurs d'autrefois sont ceux qui, malgré l'opposition violente et la critique acerbe des libéraux, jetèrent la semence de notre présent état de prospérité. Et maintenant que l'on récolte ce que ce grand homme d'Etat a semé, que l'immigration afflue vers le Nord-Ouest, vers cette partie du pays qui, à en croire ce que disaient autrefois les libéraux, n'était qu'un vaste désert où il ne valait guère la peine de faire pénétrer la civilisation ; maintenant que le Canada jouit de sa part de la prospérité universelle, voici que ces messieurs de la droite cherchent à s'attribuer le mérite de l'avoir fait naître, jouant ainsi le rôle de charlatans politiques au boniment aussi vain qu'absurde.

M. l'Orateur, je ne veux pas abuser plus longtemps de la beinveillance de la Chambre. Je dirai en terminant que j'appuierai la motion de l'honorable chef de l'opposition parce que, premièrement, elle est l'expression claire d'une politique bien déterminée et qu'elle est basée sur le principe même de

la protection qui a tant contribué à mettre le pays dans la situation où il se trouve aujourd'hui ; deuxièmement, parce que le peuple canadien aime mieux, j'en suis persuadé, qu'un parti qui aspire à se rendre maître des destinées du pays formule une politique exempte d'ambiguité et reposant sur quelque principe—mais je sais fort bien que la droite va dénaturer notre amendement aussi bien que toute opinion politique que nous pourrions émettre ; troisièmement, enfin, parce que, après sept années de pouvoir, le gouvernement n'a pas encore formulé de programme défini, parce qu'il s'est toujours laissé guider uniquement par des considérations politiques.

M. WM. ROCHE (Halifax) : A leur retour du banquet des dieux, les heureux mortels qui y avaient été conviés rapportèrent que le menu était fort maigre et qu'on avait fait circuler le nectar autour de la table par trois ou quatre fois avant qu'on les invitât à en boire une seule gorgée. Mon honorable ami d'Essex (M. Sutherland) a fait au sujet de l'honorable chef de l'opposition une observation qui fait le plus grand honneur à ce dernier. Il a dit qu'on avait jeté les yeux sur divers autres membres de la gauche pour critiquer l'exposé budgétaire du ministre des Finances, mais que nul n'avait été jugé capable d'accomplir cette tâche, et que le chef de l'opposition avait dû se l'imposer parce que nul de ses partisans n'était en mesure de faire une telle critique de façon convenable. C'est un compliment flatteur et non un reproche insolent que, en parlant ainsi, l'honorable député entendait faire au savant chef de l'opposition. Ce dernier avait parfaitement droit de réfuter l'exposé du ministre des Finances, mais c'était assumer une bien grande responsabilité. Personne n'a pu découvrir le but que l'honorable député (M. R. L. Borden) se proposait d'atteindre. Peut-être voulait-il prévenir les divergences d'opinion de ses partisans ; peut-être aussi tenait-il à présenter son amendement avant que l'on ait trop longtemps discouru sur la politique formulée par le ministre des Finances. Quels sont les sujets que l'honorable chef de l'opposition a oublié de mentionner dans sa résolution ? Il propose que tous les mots qui, dans la motion, viennent après le mot "que" soient biffés pour être remplacés par son amendement. Or, il a oublié de mentionner le chiffre total de notre commerce, qui est de $423,000,000, c'est-à-dire le plus élevé que le Canada ait jamais connu ; il n'a pas parlé de notre revenu de $58,000,000, le plus considérable que le Canada ait jamais perçu ; il a passé sous silence l'excédent de $7,000,000, les $5,000,000 versés au fonds d'amortissement, ainsi que les sommes considérables—jamais le parti conservateur n'a pu en faire autant—consacrés à tous les services et aux travaux du pays. Banquiers, capitalistes, actionnaires de compagnies, déposants des caisse d'épargne, négociants, artisans, tous s'accordent à reconnaître que l'exposé du ministre des Finances est conçu à l'avantage du pays, et la plupart des manufacturiers avouent que leurs industries sont dans un état florissant et qu'ils ont dû agrandir leurs magasins pour faire face à la production. Les orateurs de la gauche ont été contrains de se rendre à l'évidence de ces faits-là. A cet état de choses vient se joindre un tarif aux dispositions claires et bien définies qui fixe d'une manière précise les droits à percevoir sur certaines marchandises.

Les députés de la gauche ont cependant reconnu l'état florissant où se trouve le pays, eux qui n'ont jamais cessé de dénoncer le tarif comme n'étant pas suceptible de faire régner la prospérité. Si notre tarif n'a pas provoqué la prospérité, il n'y a certainement pas été un obstacle ; il n'a certainement pas nui ni au développement du commerce ni au bien-être toujours grandissant de notre population. Si le tarif n'est pas la cause première de la prospérité, s'il n'a pas contribué non plus à son maintien, son influence n'a toujours pas été funeste au point d'empêcher le pays de se développer de façon fort heureuse. Mais par quoi le chef de l'opposition suggère-t-il de remplacer notre politique fiscale ? Il nous a présenté une résolution excessivement vague et nébuleuse. Et au lieu de déterminer quels droits on devrait imposer dans le cas où son amendement serait adopté, il s'est contenté de formuler une politique excessivement élastique susceptible d'être interprétée de diverses manières. Il s'est efforcé d'exciter l'appétit des manufacturiers et quelques autres classes dans le but de capter leur faveur—mais je ne crois pas qu'il caresse le moindre espoir d'y parvenir. En tous cas, l'exposé de sa politique prête si bien à l'ambiguité que ses partisans peuvent lui prêter un sens en tel endroit et lui attribuer une toute autre signification ailleurs. Nous préférons à cela, nous, les député de la droite, une politique claire et bien définie, estimant qu'il vaut bien mieux, comme dit le poète, souffrir nos maux actuels que courir au-devant de ceux que nous ne connaissons pas.

L'honorable député de Brant (M. Heyd), qui est très versé en étymologie, en orthoépie et en philologie, n'a pu s'empêcher, après avoir lu la résolution du chef de l'opposition, de recourir à l'excellent ami qu'est toujours le dictionnaire. Il y a vu que le mot "adéquate" signifie tantôt "à la hauteur de", tantôt "assez", et d'autres fois encore, "suffisant".

Maintenant, nous savons tous, sans qu'il faille avoir recours au dictionnaire, ce que signifie le mot 'adéquate'. Nous savons que ce terme implique un sens d'activité, quelque chose qui remplit l'objet qu'on a en vue, c'est-à-dire quelque chose d'effectif, de concluant. Que peut bien signifier le mot adéquate, quand on l'interprète de cette manière?

Veut-on dire par là un droit de 20 pour 100 ou de 30 pour 100, ou un droit établi dans des limites raisonnables ? Ce mot, interprété en son sens absolu, ne signifie-t-il pas plutôt que si un droit de 20 pour 100, ou 40 pour 100, ou 50 pour 100, ou 100 pour 100 n'est pas suffisant pour tenir en dehors du marché les marchandises sur lesquelles ce tarif est imposé, nous ne devons reculer devant rien pour le rendre effectif, de telle sorte qu'un tarif de protection soit réellement en vigueur en ce pays.

Le savant leader de l'opposition ne me doit aucune reconnaissance. Je ne crois pas avoir jamais voté pour lui en cette Chambre, et par conséquent je n'ai aucun titre à lui demander des renseignements ou autres services. Mais je crois qu'il projette, avec sa résolution, de recueillir les votes de tous ceux qui sont à ses côtés, et je crois aussi qu'il désire faire appel au groupe de réformateurs de la droite, afin d'essayer, si possible, d'obtenir parmi eux quelques autres adhésions à l'appui de sa résolution. En outre, et en dehors des conservateurs et des libéraux de cette Chambre, il y a beaucoup de gens d'esprit simple, tant conservateurs que libéraux, au nom de qui je demande au savant leader de l'opposition de nous dire clairement, en des phrases dégagées de termes juridiques ou métaphysiques, quels droits spécifiques il entend appliquer, si on accède à sa demande, aux articles énumérées dans le tarif, de telle sorte que les marchands, les hommes d'affaires et autres, dans le pays, puissent savoir à quoi ils doivent s'attendre, et afin qu'ils puissent approuver ou désapprouver en connaissance de cause la proposition de l'honorable député.

Le tarif est un instrument complexe. Il y a là bien plus qu'un simple verbiage, parce que les termes s'en appliquent à divers intérêts et à divers articles de commerce dans ce pays. Ses règles ne comportent rien d'arbitraire, car son caractère essentiel repose sur un système d'équilibre, d'ajustement et de répartition de certains droits applicables à certains articles, eu égard aux endroits du pays où ces articles sont consommés, de telle sorte que les taxes ne pèseront pas plus lourdement sur une partie du pays que sur une autre. On ne peut pas réserver un tarif de ce genre en quelques phrases générales ; mais afin de le saisir et de le comprendre dans son ensemble, il est nécessaire que ses éléments soient spécifiquement mentionnés, afin que tout le peuple du pays puisse savoir de quoi il s'agit, et juger si ce tarif est acceptable ou s'il renferme des clauses qui devraient être rejetées. S'il faut s'en rapporter aux termes de la résolution du savant leader de l'opposition, celui-ci ne semble guère disposé à attendre.

Il a proposé sa résolution comme amendement à la motion de se former en comité des subsides, afin que la Chambre puisse prendre en considération sa proposition de reviser le tarif et de mettre un nouveau tarif en vigueur, sans délai, sans donner le temps de rien mettre à l'étude des choses de tarif, sans avoir égard aux intérêts actuels du pays, et sans s'occuper de ce que peuvent être à l'avenir les intérêts du pays. Mais mon savant ami le leader de l'opposition pourra peut-être me dire : " Je ne suis pas un homme de commerce ; je n'ai pas le droit de mentionner des articles et d'indiquer quels droits peuvent s'y appliquer ; je n'ai pas l'habitude des affaires de commerce ; je ne suis ni acheteur ni vendeur de marchandises ; mon devoir, dans ce parlement, est de recueillir les opinions de ceux qui m'entourent, et de présenter ces opinions de façon énergique et effective sous forme de questions parlementaires ; j'ai rédigé ma résolution de façon à ce qu'on ne puisse en rien retrancher, de façon aussi à ce que personne ne pût s'échapper par la tangente." Mais mon honorable ami le leader de l'opposition a autour de lui des personnes fort versées dans l'analyse des tarifs, ainsi que dans l'énumération des marchandises et des droits qui peuvent leur être appliqués. Il a à ses côtés mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) avec ses connaissances encyclopédiques, et il a aussi à ses côtés le doux et insinuant révélateur de vérités, mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy). Si ces gentlemen ne lui suffisent pas, il n'a qu'à tendre la main à un autre député qui s'est déjà avancé jusqu'à dire qu'un tarif de 17 pour cent était un tarif protecteur, et qui, il y a deux ans, a fait les délices de cette Chambre en passant en revue tous les articles imaginables pouvant se trouver sous le soleil ou sur d'autres planètes, articles qui rappellent un déballage de magasin dans Terre-Neuve. Celui-ci aurait pu renseigner exactement mon honorable ami le leader de l'opposition sur les articles auxquels il convenait d'appliquer certains droits définis, et lui dire aussi quelle relation ces droits auraient vis-à-vis d'autres droits. Il lui aurait fourni tous ces renseignements avec bienveillance et persuasion, avec l'approbation des membres de la droite que l'on suppose avoir une inclination pour le protectionisme, et avec les applaudissements et avec l'appui des honorables gentlemen de la gauche qui sont toujours prêts en toute occasion à rendre hommage à son habilité parlementaire sur tous autres sujets qui se présentent de temps à autres. Mais mon honorable ami le leader de l'opposition ne s'y est pas pris de cette manière. Par conséquent, par suite du vague de la résolution de mon honorable ami, je me vois forcé de lui refuser mon appui. On a beaucoup argumenté, dans cette Chambre et au dehors, pour établir qu'un tarif de plus de 17½ pour cent, ou du moins de plus de 25 pour cent, doit nécessairement être un tarif protecteur.

Mais je crois pouvoir démontrer clairement que le tarif actuel, tout en donnant suffisamment de protection, est surtout un tarif de revenu. Des nécessités peuvent se présenter, sous un revenu de tarif, pour demander l'imposition de droits plus élevés.

Des nécessités d'intérêt public peuvent se présenter, auxquelles on ne peut faire face qu'à l'aide de revenus plus considérables que ceux qu'on pourrait obtenir sous un tarif ordinaire de protection ; de sorte que les sommes prélevées sous un tarif quelconque ne peuvent pas indiquer si ce tarif est purement protecteur ou établi pour des fins de revenu. Il faut se reporter, pour cela, aux intentions de ceux qui ont mis ce tarif en vigueur. D'un autre côté, la politique nationale, bien qu'on eût l'intention de la rendre protectrice pour certaines industries, bien qu'elle fût décidément protectrice, n'était en réalité qu'une forme très élevée de tarif de revenu, c'est-à-dire le plus haut degré d'accise qu'on pouvait imposer au peuple afin de faire face aux demandes du gouvernement. On en voit la preuve par l'augmentation de nos importations et par l'augmentation de notre revenu à la suite de la mise en vigueur de cette politique.

Les honorables députés de la gauche prétendent que nous donnons trop d'attention aux arguments tirés de l'augmentation de nos exportations et importations, afin d'indiquer le caractère avantageux de la politique de gouvernement. Mais vous voudrez bien vous rappeler, M. l'Orateur, qu'autrefois le gouvernement conservateur et ses partisans nous ont toujours fait remarquer que, du temps qu'ils étaient au pouvoir, les exportations et les importations augmentaient. Il fallait voir là, selon eux, un indice de notre prospérité croissante, et c'était là aussi, disaient-ils, la raison qui devait engager les électeurs à les maintenir au pouvoir et à rejeter les appels des libéraux libre-échangistes. En outre de ces arguments, on prétendait que les libéraux étaient absolument incapables d'administrer les affaires du pays et de prendre en main ses destinées. Ils affirmaient que les libéraux manquaient de l'expérience nécessaire, qu'il n'y avait pas parmi eux d'hommes d'affaires d'une habileté reconnue, qu'il n'y avait pas non plus parmi eux d'hommes d'Etat aptes à administrer un grand pays comme le Canada, que s'ils revenaient au pouvoir une calamité n'attendrait pas l'autre, et que le pays se verrait bientôt forcé de les rejeter dans l'opposition. Ils se lamentaient alors sur la disposition des hautes cheminées d'usines, et le tableau qu'ils nous traçaient de femmes et d'enfants d'ouvriers mourant de faim était de nature à serrer le cœur du plus insensible. On nous prédisait que tous les malheurs imaginables allaient s'abattre sur nous, sitôt que les libéraux seraient revenus au pouvoir. Quand nous nous rappelons ces prophéties, ne sommes-nous pas justifiables de montrer l'accroissement de prospérité qui se voit partout, nos fabriques inondées de commandes, la main-d'œuvre amplement rémunérée, nos marchands prospères, l'accroissement de nos revenus, tous nos services publics bien pourvus, le contentement et la satisfaction qui règnent par tout le pays, ne sommes-nous pas, dis-je, justifiables de montrer tout cela, en réponse aux prédictions sinistres qu'on nous a faites ? Les honorables députés de la gauche se font un plaisir de rappeler au ministre du Commerce certaines déclarations qu'il a déjà-faites en des occasions précédentes. Eh bien ! M. l'Orateur, mes souvenirs peuvent me reporter un peu plus loin. Je me rappelle le temps où le ministre du Commerce et feu M. Alexander Mackenzie avaient à faire face aux accusations d'extravagance et de gaspillage des ressources du pays qu'on avait élevées contre leur administration. Je me rappelle avec quelle violence on les avait accusés d'avoir arraché $23,500,000, provenant de l'argent péniblement gagné par les consommateurs de ce pays. Ramenez-nous au pouvoir, criaient-ils, et nous allons administrer économiquement les affaires de ce pays; nous allons pourvoir amplement à tous nos besoins et à l'exécution de tous nos travaux publics, et nous nous contenterons pour cela de 22 millions." Eh bien ! M. l'Orateur, le pays les a pris au mot, et les a reportés au pouvoir. Qu'est-il résulté, après cela ? Se sont-ils bornés à une dépense de $22,000,000? Non, M. l'Orateur, ce n'est pas ce qu'ils ont fait.

Pendant la première année de leur administration, ils ont dépensé $24,500,000 ; la seconde année, 25 millions ; la troisième année, 27 millions ; et la quatrième année, 31 millions. Et les dépenses continuèrent toujours à monter de plus belle. Vous avez là les promesses contre lesquelles le ministre du Commerce eut à lutter dans ce temps-là, et il serait bon que les honorables messieurs de la gauche en eussent le souvenir plus vivant à l'esprit. Laissez-moi rappeler à ces honorables messieurs que la phrase qu'ils aiment à citer si souvent : " De l'argent arraché au pauvre peuple," ne nous offre rien de nouveau ni d'original.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre rentre en séance à huit heures.

M. ROCHE (Halifax) : M. l'Orateur, la méthode dont se sert le leader de l'opposition pour étayer ses arguments m'a rappelé celle en usage parmi les Rabbins. Ils n'affirmaient jamais rien de leur chef qui pût servir de base à un argument, et ils n'énonçaient aucun fait d'une manière positive. Ils se contentaient de dire : Moi, monsieur, je dis, d'après l'autorité de N, que telle ou telle chose est telle ou telle chose ; et ils partaient de là pour argumenter. Telle est la méthode suivie par le leader de l'opposition. Il prendra, par exemple, un extrait du discours du très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et là-dessus il entassera des chiffres, des tableaux ou des arguments élaborés, afin de démontrer, d'après de simples hypothèses, que certaines

choses sont fausses et que certaines choses sont condamnables. L'honorable député ne devrait pas considérer comme absolues, définies, limitées et complètes par elles-mêmes les déclarations qu'il cite du ministre du Commerce. Il devrait aussi nous parler de circonstances qui accompagnent ces déclarations. Il devrait nous donner le contexte du discours ainsi que les circonstances où ce discours a été prononcé, les opinions qu'il a émises et la position à laquelle il s'attaquait. Alors, nous pourrions saisir toute la force des arguments présentés. Mais pourquoi baser ces arguments sur l'hypothèse des déclarations du ministre du Commerce?

Pourquoi n'étudie-t-il pas à fond cette question pour en établir d'abord la vérité, pour émettre un principe général et tirer la conclusion des prémisses qu'il aurait ainsi posées ? Grâce aux tableaux qu'il a soumis à la Chambre, le leader de l'opposition espère démontrer que le tarif ne convient pas au pays, et il cite certains extraits du discours du ministre du Commerce comme preuves du sentiment public sur cette question. Quant à moi, je serais heureux d'appuyer toute notre cause sur le discours et sur les calculs du ministre des Finances, tout en tenant compte de l'excellente harangue que nous a faite mon honorable ami de Brant-sud (M. Heyd), et des tableaux très concluants que ce dernier nous a soumis. Cependant, le leader de l'opposition, en faisant ces calculs et en tirant ces conclusions, de crainte d'être pris à parti pour avoir combattu les crédits affectés à certains ministères, a déclaré qu'il avait approuvé certains item de ces dépenses qu'il aurait voulu augmenter dans certains cas. Toute son argumentation pèche donc par sa base. S'il appuie son raisonnement sur la déclaration du ministre du Commerce, ou sur les tableaux qu'il a préparés lui-même, il ne peut démontrer que le gouvernement a retiré trop d'argent de la population de ce pays.

Au cours de la harangue habile qu'il nous a faite, cet après-midi, mon honorable ami et homonyme de Marquette (M. Roche) a reproché au gouvernement de ne pas avoir, lorsque les ministres ont accordé une préférence à l'Angleterre, insisté pour obtenir, en retour, les mêmes avantages pour nos marchandises sur les marchés de la Grande-Bretagne. On a voulu jeter beaucoup de ridicule sur le gouvernement qui se montre si exigeant maintenant, tandis que, dans le passé, il était si généreux en permettant aux marchandises anglaises d'atteindre notre marché à un tarif différentiel, et en n'exigeant rien en retour. Quelques membres de la gauche ont invoqué le fait, affirment-ils, que notre politique de préférence a été un fiasco. Ils disent même qu'elle ne nous a pas servi à attirer le commerce anglais à notre marché. Je ne comprends pas exactement leur attitude au sujet de ce tarif différentiel ; je ne puis voir s'ils désirent qu'on achète les marchandises anglaises ou qu'on exclue ces articles de notre commerce. Dans tous les cas, s'ils veulent importer d'Angleterre, en vertu de ce tarif, ils doivent comprendre que la résolution proposée par le chef de l'opposition, ne peut atteindre ce but ; le leader de la gauche nous demande d'établir de lourds impôts sur les articles que nous exportons de l'étranger, de manière à conserver notre marché à nos seuls producteurs. Je conclus donc que mon honorable ami (M. L. R. Borden) est opposé au tarif de faveur. L'étude qu'on a faite de cette question est superficielle et tout à fait insuffisante. On ne peut, en comparant les sommes d'argent indiquées dans des colonnes de chiffres, dire exactement quelles marchandises nous aurions dû importer ni combien nous en avons reçu. Il faut examiner le coût de ces articles, pour savoir si on en a importé une plus grande quantité. Cela peut, dans le cas qui nous occupe, ne pas constituer une différence essentielle. Cependant, le seul examen d'une colonne de chiffre ne peut, évidemment, nous indiquer si le tarif différentiel a eu pour effet d'accentuer notre commerce d'importation et de rendre plus générale la consommation des marchandises de provenance anglaise. Quels sont les faits ? Ces articles importés d'Angleterre ressemblent en tous points aux marchandises que nous fabriquons au Canada, c'est-à-dire que nos industriels manufacturent maintenant des articles semblables à ceux que nous avons importés sous le tarif de préférence.

C'est pourquoi plus nos fabricants ont augmenté le volume de leurs affaires et la qualité des articles qu'ils fabriquent, plus notre marché s'est trouvé fermé aux produits similaires anglais. Une preuve de l'efficacité du tarif actuel, c'est que, tandis que le volume de nos importations d'Angleterre diminuait constamment, le montant de ce commerce qui était tombé de $43,000,000 à $22,000,000, soit une différence de $21,000,000, a subi une hausse graduelle depuis que nous avons inauguré la politique de préférence. Celle-ci nous a donc permis d'augmenter le montant de ce commerce qui s'abaissait graduellement, auparavant. Mais combien plus grande aurait été la diminution de ces importations, n'eût été cette préférence ! Quel aurait été le résultat de la concurrence qu'auraient faite aux industries de la Grande-Bretagne les manufacturiers du Canada et les fabricants américains—les produits de ceux-ci étant semblables aux marchandises anglaises, étant peut-être de meilleure qualité, peut-être plus appropriés à nos besoins—si le tarif n'avait eu pour conséquence d'abaisser le prix de ces articles fabriqués en Angleterre, et de nuire à l'importation au Canada des marchandises américaines ? Si j'avais fait partie de la Chambre, lorsqu'on a présenté ce tarif de préférence, j'ignore si j'aurais voté en faveur de cette mesure. Je ne sais pas si à cette époque, le Canada était tenu d'adopter cette

politique qui favorisait l'introduction des marchandises anglaises au Canada. Toutefois, comme ce tarif est en vigueur, et comme on désirait encourager l'importation des produits de la Grande-Bretagne et cultiver ce commerce, je trouve que cette préférence était dictée par un bon sentiment et qu'elle a eu pour effet de faire augmenter la consommation, dans ce pays, des produits anglais, laquelle diminuait de jour en jour de façon très sensible auparavant.

A mon avis, un gouvernement libéral ne doit pas demeurer inactif, lorsqu'il s'opère, dans un pays étranger, un mouvement commercial organisé par une association de manufacturiers, lorsque, par suite d'une loi quelconque adoptée par un pays étranger, une de nos industries se trouve menacée. Un gouvernement libéral ne doit pas se croiser les bras et dire qu'il n'a aucun devoir à remplir envers les manufacturiers, envers le peuple, en encourageant toute industrie qui est mise en péril par des influences ne résultant pas de cette concurrence ordinaire que les manufacturiers doivent se faire entre eux. Si le gouvernement doit agir, si l'on a besoin de lui, il doit comprendre qu'il est établi pour avoir la haute main sur toutes ces associations de capitalistes, car le peuple lui a confié la tâche de réglementer ces questions. Les ministres ont donc le devoir et le pouvoir de s'occuper de ces matières, d'aider les manufacturiers, les industriels et les intéressés qui font la concurrence à ces organisations de capitalistes, à surmonter les obstacles qui entravent leur commerce. Le gouvernement doit agir dans la pleine mesure de ses privilèges. Quant à moi je crois qu'un tarif de revenu, grâce à son uniformité, encourage et favorise les diverses industries du pays, qu'il tend avec justice et équité à faire prospérer ces dernières. D'un autre côté, si le gouvernement croit nécessaire d'encourager quelques-unes de nos industries, s'il croit opportun de développer certaines manufactures, je pense qu'il doit agir suivant des principes d'économie arrêtés.

On devrait surtout encourager les industries qui commencent, si l'on adopte cette politique. A mon sens, celle-ci ne devrait pas favoriser spécialement les manufactures qui sont établies depuis longtemps, qui sont connues partout et dont les produits se retrouvent sur tous les marchés du pays. On ne devrait pas aider ces industriels en augmentant les droits sur les marchandises semblables que nous importons des autres pays. Je crois aussi que les articles qui proviennent de la matière première que nous trouvons au Canada, devraient être protégés de manière à permettre à un plus grand nombre de personnes de retirer des bénéfices de ces industries. C'est ainsi que celui qui produit la matière première, sera encouragé autant que le fabricant. Les compagnies de transport devraient avoir leur part des avantages accordés par le gouvernement. Ces contributions publiques ne devraient pas être absorbées par le capitaliste qui possède une fabrique ; il faudrait tenir compte des autres industries semblables qui existent au Canada.

En second lieu, si le gouvernement accorde de l'aide à certaines manufactures, il ne devrait pas favoriser les industriels qui fabriquent des marchandises dont la vente est fort limitée. Il n'est pas avantageux de manufacturer ces articles dont la production demande une aide considérable et tellement forte que le pays pourrait se ruiner pour elle. Notre population ne peut retirer aucun avantage en aidant ainsi les manufacturiers, les industriels ou les ouvriers qui produisent des marchandises dont le peuple n'a naturellement pas besoin, et dont la fabrication coûte très cher. Il vaudrait mieux encourager les gens à se livrer à d'autres industries, parce que, en imposant des droits protecteurs élevés, nous voulons détruire l'ordre de choses établi par la Providence, nous nous élevons contre les lois naturelles qui ont établi cette diversité de productions des différents pays, pour permettre à une contrée d'échanger ces produits contre ceux d'un autre peuple, et pour nous conduire à cette fin si désirée par mon honorable ami d'York-est (M. Maclean), c'est-à-dire, à la fraternité des peuples.

Mais, M. l'Orateur, si le gouvernement, par des primes ou par un tarif douanier encourage certaines manufactures, il doit accorder une compensation quelconque aux industries et aux localités où il n'y a pas de ces manufactures. En effet, si un endroit reçoit de l'argent de l'Etat, et si ce dernier n'accorde pas d'avantages équivalents aux différentes parties du pays qui ont payé ces sommes, évidemment, il y aurait une injustice de commise. A mon avis, dans les circonstances où se trouve maintenant le Canada, le gouvernement devrait encourager utilement l'industrie du fer, parce que celui-ci entre dans la fabrication des machines dont on se sert dans les différentes manufactures du pays. Si nombreux sont les travaux et le matériel qui dépendent du bon marché du fer, que l'encouragement qu'on accorderait à cette industrie, aurait sa raison d'être, C'est là le devoir d'un gouvernement véritablement paternel. Une autre industrie qu'on devrait encourager, c'est celle des tissus; on pourrait améliorer le genre et la qualité de ces produits, mettre plus d'art dans la fabrication, encourager les écoles de dessin afin d'améliorer l'apparence et l'arrangement de ces marchandises. Celles-ci pourraient alors soutenir la comparaison avec les produits similaires des autres pays, qui nous font concurrence sur les différents marchés du monde.

Nos marchandises ne devraient pas être le produit d'une matière première gâtée, falsifiée et de qualité inférieure. Au contraire, on devrait pouvoir imprimer sur tous les articles fabriqués au Canada, ces mots: "Manufacturés au Canada," et cette mar-

que serait une garantie de l'excellence de la matière brute et du travail artistique des ouvriers. On devrait encore s'arranger de façon à ce que tous les bénéfices n'aillent pas au capitaliste, au manufacturier ou à la compagnie qui possède une fabrique ; les ouvriers devraient retirer une certaine partie des avantages de cette protection accordée par le gouvernement; on pourrait dans ce but encourager de nouvelles industries, ou assurer des secours aux ouvriers dans leur vieillesse.

Certains membres de la gauche en nous parlant des industries qui souffrent et qu'on devrait aider des deniers publics, ont mentionné celle des lainages. Ce dernier terme est passablement vague et comprend une foule d'articles. J'aimerais connaître à fond tous les détails de cette question. Je crois que certains membres de cette Chambre connaissent bien ce sujet. Que comprend le mot "lainages" Chaque filature qui retire des avantages du tarif ou des primes du gouvernement, ne devrait-elle pas s'obliger à manufacturer ces marchandises en ne se servant que de laine canadienne, de façon que cette matière première soit seule employée dans la fabrication de ces articles? Les lainages ainsi manufacturés seraient-ils aussi bons que si l'on importait de la laine étrangère pour les fabriquer? Seront-ils aussi forts et aussi recherchés sur le marché? Mais que voulons-nous dire, lorsque nous parlons de lainages? Voulons-nous laisser entendre par là que chaque filature, chaque industrie de ce genre devrait être protégée par le tarif? Il y a les draps, par exemple. Ceux que nous fabriquons ressemblent beaucoup aux draps anglais. La qualité en est-elle aussi bonne? Il y a encore les sous-vêtements, les chemises et autres articles semblables qu'on désigne sous le nom de lainages. Il y a les tapis et autres produits de même genre. Nous pouvons espérer que les Canadiens, par sentiment patriotique, achèteront de préférence les marchandises fabriquées au Canada, si celles-ci sont d'aussi bonne qualité que les produits similaires importés d'ailleurs. Dans ma propre province, les filatures, les fabriques, de draps et d'autres articles de ce genre, reçoivent plus de commandes qu'elles n'en peuvent remplir, et la réputation de ces produits est très enviable. Ceux-ci sont fabriqués d'excellente matière première ; ils sont bien finis et durent longtemps.

Nous devons nous rappeler que sur notre marché les tweeds et les tissus canadiens, etc., ont remplacé les tissus que nous importons d'abord d'Angleterre. Maintenant que le goût du peuple se porte dans ce sens, et que notre population achète ces produits canadiens, nous devons prendre un soin jaloux de rendre ces marchandises parfaites sous le rapport du goût et de l'art, et de n'employer que de la laine et autres matières brutes produites au Canada. Il y a une autre marchandise qu'à grands cris on a demandé au gouvernement de protéger. Je m'adresse à la Chambre et surtout aux membres de la droite pour savoir si 'on doit se rendre à ce désir. Je veux parler des cotonnades. On en distingue de deux espèces : les cotons gris et les indiennes. Ces dernières nous viennent d'Angleterre et surtout des Etats-Unis. Nous savons que le Canada ne produit pas cet article. Doit-on accorder aux fabricants d'indiennes et de cotons les privilèges dont jouissent les manufacturiers de lainages. Ne devrait-on pas établir une ligne de démarcation entre les filatures qui achètent aux Etats-Unis ou ailleurs, la matière première dont elles ont besoin, et les fabriques qui n'emploient que la laine et les autres matières brutes que produit le Canada?

Il est, je crois, une autre industrie qui mérite la protection du gouvernement, c'est celle du bois. Notre pays produit beaucoup de bois et celui-ci a bien son importance dans la fabrication des meubles et autres articles semblables ; notre tarif devrait protéger cette industrie. Il me semble qu'on devrait surtout favoriser la fabrication de ces articles où il entre du fer, car c'est l'une des plus grandes industries de l'ancien et du nouveau monde ; c'est une industrie à laquelle le Canada devrait se livrer et dont il pourrait retirer de grands bénéfices. Nous avons ici la matière première ; nous pouvons donner le fini artistique à ces articles, et les rendre tout aussi beaux que s'ils étaient faits à l'étranger ; on devrait se livrer à la fabrication de tous les articles où il entre du fer. Je dis donc que le gouvernement devrait favoriser cette industrie.

M. l'Orateur, j'espère que vous ne me taxerez pas de fausse modestie, si je vous dis, sous le sceau du secret, que le très honorable premier ministre ne m'a pas demandé de parler. Sans être un clairvoyant, si je peux bien juger des sentiments des ministres, ils doivent se dire assez souvent : Nous aurions bien aimé qu'il n'eût pas pris la parole, car, hélas! quand il commence à parler, nous ne pouvons prévoir quand il finira son discours. Nous avons assisté, l'autre jour, à un incident intéressant, dont les auteurs sont l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton). Cela nous a amusés de voir la façon gracieuse et insinuante avec laquelle le député de Bothwell a réussi à apprendre de mon honorable ami de Norfolk-nord, si celui-ci devait ou non prendre part à cette discussion, et les efforts de l'un pour devancer l'autre et prononcer avant ce dernier son petit boniment, ont soulevé l'hilarité de la Chambre. Je dis que si l'on mettait en pratique la politique énoncée par le chef de l'opposition, si nous avions un tarif de protection élevée, si nous devions croire que la prospérité du pays exige que nous adoptions l'attitude proposée par mon honorable ami (M. Borden, Halifax), il est évident que ce changement de politique

fiscale causerait des pertes énormes à certaines parties du pays. A mon point de vue, ce seraient l'extrême ouest et l'extrême est qui souffriraient le plus, de cet état de choses. Il est évident que si nous adoptions un tarif de protection élevé contre les Etats-Unis, ces derniers nous rendraient la réciproque. Comment espérez-vous compenser le dommage causé aux provinces maritimes par la perte du commerce de bois qui pourrait être la conséquence de notre attitude? Ce trafic nous rapporte $7,000,000 par année. Les Américains pourraient élever tellement leur tarif qu'il nous serait impossible de leur vendre le poisson de ces mêmes provinces, industrie très importante, mais pour laquelle nous n'avons surtout pour débouché que le marché américain. Le poisson ne serait pas admis aux Etats, et si nous perdions ce marché, nous pourrions nous adresser au gouvernement pour obtenir une certaine compensation pour cette perte. Supposons qu'on rétablisse et qu'on augmente les droits sur le charbon, impôt qu'on a enlevé aux Etats-Unis, supposons que nous perdions le marché de la république voisine qui nous est ouvert maintenant, les propriétaires de houillères de la Nouvelle-Ecosse seraient-ils indemnisés de la perte qu'ils subiraient par la mise en vigueur de ce tarif? Si nous devions perdre le marché américain pour notre plâtre, marché qui nous rapporte de grands avantages, le gouvernement consentirait-il à nous indemniser de cette perte ? Qu'on impose un droit sur le sel dont nous avons besoin pour notre poisson—et le fait peut se produire, si je ne me trompe, car il y a un fort mouvement dans ce sens—les provinces maritimes auront-elles le droit de réclamer des dommages du gouvernement fédéral?

Nous expédions en Angleterre une grande quantité de bois de construction et de sapin. Notre marché se trouve surtout sur la côte-ouest de la Grande-Bretagne ; les Norvégiens et les Suédois ont tout le marché de l'est de l'Angleterre, et de plus, ils expédient leurs produits jusqu'au centre de la mère patrie, et bientôt ils auront atteint l'ouest. Ils nous font aussi concurrence pour le bois de pulpe. Ils construisent dans leur pays de vastes moulins, et ils placeront sur le marché anglais de grandes quantités de pulpe qu'ils pourront vendre, peut-être, à un prix moins élevé que celui que nous demanderons pour notre propre pulpe. Supposons que le peuple anglais se trouve froissé de nous voir élever considérablement notre tarif, supposons que nous perdions le marché de la mère patrie, que le prix plus élevé que les marchands de bois doivent payer pour les provisions et les effets dont ils ont besoin, augmente le coût de notre bois de construction, les Suédois et les Norvégiens pourraient vendre leur bois à meilleur marché, parce que ces effets et ces provisions ne leur coûtent pas aussi cher et que les frais de transport, la distance étant plus courte, sont

M. ROCHE (Halifax).

moins élevés. Nous nous trouverions exclus du marché anglais ; cela causerait un dommage considérable à l'industrie du bois de construction qui a pris tant d'expansion dans Ontario, Québec et les provinces maritimes. Supposons que tout cela se produise, je voudrais savoir, dans ce cas, si le parlement serait prêt à imposer un droit de $1 ou plus sur chaque tonne d'anthracite qu'on importe dans Ontario. Je voudrais savoir si les manufacturiers d'Ontario, comme compensation, voudraient consentir à payer cette augmentation dans les prix de ces articles qui, nous dit-on, élèvent tellement le coût des ces produits. Si nous perdons le marché américain, si nous devons subir le contre-coup de cette augmentation dans le prix de production du charbon, les propriétaires de houillères chercheront naturellement à augmenter leur commerce dans l'ouest du Canada. Mais les cultivateurs, les manufacturiers et les consommateurs de charbon de cette partie du pays, seraient-ils prêts à payer un montant supplémentaire très considérable pour cet article si nécessaire?

M. l'Orateur, la diminution dans le volume de nos exportations en Europe occasionnerait une augmentation dans les prix de transport, et la diminution de nos importations d'Europe dans l'ouest du pays, ferait augmenter les taux que nous payons pour le transport de ces marchandises de l'endroit où on les fabrique en Angleterre et dans d'autres parties de l'Europe.

Je voudrais savoir aussi quelle compensation, on accorderait aux ouvriers qui emploient ces articles importés. S'occupera-t-on d'eux? Trouvera-t-on le moyen d'établir un fonds de retraite pour eux, lorsqu'ils seront vieux? Chaque semaine, mettrait-on à leur disposition une certaine somme pour les indemniser de la perte de leur emploi, résultat de cette politique ? Les mineurs, les exportateurs, ceux qui travaillent sur les navires et en général tous les ouvriers seront-ils contents de perdre leur emploi, et les patrons seraient-ils heureux de ne plus jouir des revenus de leurs industries, de ne plus pouvoir donner de l'ouvrage à la main-d'œuvre, de perdre leurs économies et de fermer leurs fabriques, et tout cela pour le seul plaisir d'établir un tarif plus élevé sur ces marchandises que les consommateurs, après tout, devront payer plus cher ? Ces questions auraient besoin d'être développées ; le chef de l'opposition pourrait peut-être se livrer à ce travail. Dans tous les cas, on doit s'en occuper, l'intérêt du pays l'exige et une grande partie de notre population attend une solution quelconque de toutes ces difficultés.

Les membres de la gauche nous disent que le tarif n'est pas satisfaisant ; mais, n'est-il pas vrai qu'une protection plus élevée, dans les circonstances défavorables dont je viens de parler, serait bien loin de nous donner satisfaction? Mon honorable ami de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable

M. Tarte) a comparé les Etats-Unis au Canada et il a dit en résumé: que les Etats-Unis devaient leur prospérité à un tarif élevé; qu'ils sont devenus un pays manufacturier que le Canada devrait imiter; que notre pays pourrait devenir aussi prospère, si notre tarif était augmenté et si nous devenions un peuple industriel. Eh bien ! M. l'Orateur, il n'y a aucune comparaison à établir entre les Etats-Unis et le Canada. On ne peut comparer l'un à l'autre ces deux pays. Les Etats-Unis sont bornés par deux océans; ils forment tout un territoire carré, sillonné par de grandes rivières, dont le sol est merveilleusement fertile en produits de toutes sortes renfermant dans son sein des minéraux variés et très riches. Les terres en culture couvrent une superficie immense. Nos voisins ont cet avantage sur nous d'avoir une partie de leur territoire sous les latitudes qui comprennent les régions semi-tropicales, quoique la plus grande partie des Etats-Unis se trouve sous la zone tempérée. De plus, les Etats-Unis forment un continent par eux-mêmes; ils jouissent, sur toute leur étendue, du libre-échange ainsi que des avantages de leur propre marché. Aucune loi ne restreint le commerce des Etats entre eux. Nos voisins ont tous les moyens possibles de transport, soit par voie fluviale, soit par les différentes lignes de chemin de fer qui sillonnent leur pays. Ce transport s'opère très rapidement et à bon marché.

L'histoire des progrès de la république américaine ne peut se répéter. Cette république s'est fondée à une époque des plus favorables. Les manufactures s'y sont établies au temps des guerres napoléoniennes, et c'est aussi à cette même époque que ses ressources agricoles et minières ont commencé à être exploitées. Les circonstances, comme on n'en peut trouver de semblables, ont favorisé le développement et la stabilité de ces industries.

Les Etats-Unis ont pris cette expansion et cette prédominance commerciale et industrielle, simplement parce que les autres nations ne s'occupaient qu'à se détruire les unes les autres et qu'à ruiner leurs industries réciproques. Il n'y a donc pas de comparaison possible à établir. Le Canada doit faire concurrence, aujourd'hui, aux pays les plus industrieux du monde. Si au lieu d'utiliser nos ressources naturelles, ouvrage dans lequel nous excellons, au lieu de nourrir l'ambition de devenir de grands consommateurs de matière première, au lieu de travailler à expédier notre grain, notre bétail, notre poisson, nos bois, tous nos produits aux marchés des pays si avancés de l'Europe, nous voulons faire concurrence à ces derniers, nous avons entrepris une forte tâche. Mon opinion, qui est partagée par les membres de la droite, c'est que nous devrions surtout développer nos ressources naturelles. Nous ne devrions pas nous ruiner nous-mêmes, en voulant imiter nos rivaux ou en leur faisant concurrence dans la vente de marchandises qu'ils peuvent produire plus avantageusement que nous ne saurions le faire nous-mêmes. Au contraire, il nous faudrait utiliser les industries dans lesquelles nous excellons, et cela pour l'avantage de la population du Canada tout entier.

M. l'Orateur, vous vous rappellerez qu'il n'y a pas très longtemps, lorsque nous étions enfants tous deux, on trouvait, partout un ouvrage traitant d'économie politique et intitulée : " Almanach du pauvre Richard ". Ce dernier se plaignait que son commerce d'almanachs se trouvait à souffrir grandement par suite de la concurrence d'un autre auteur d'almanachs. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, est un fabricant de tableaux, mais il a de grands rivaux dans ce genre d'ouvrage très utile. Il y a quelque temps, un débat très intéressant s'est développée dans cette Chambre, et mes oreilles ont été étourdies de l'éloquence du député de Simcoe qui nous annonçait en termes énergiques que le gouvernement avait augmenté les droits sur les marchandises consommés surtout par le pauvre, particulièrement sur les cotons et les tissus, tandis qu'il avait diminué l'impôt sur les soieries et les rubans dont se servent surtout les classes aisées. Un autre député qui aime à aligner des chiffres, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), en nous donnant la liste des articles de consommation quotidienne et sur lesquels les droits ont été augmentés par le tarif de 1897, attaque le gouvernement d'une façon bien différente, car il dit : Les droits ont été portés de 30 à 35 pour 100 sur les rubans de toutes sortes. Je ne crois pas que ces marchandises soient de consommation journalière. Il ajoute que l'impôt sur le sucre a été augmenté de 50 à 66 cents sur les $7,000,000 de sucre que nous avons acheté.

Je me rappelle la longue et savante argumentation de l'honorable député de Greyest (M. Sproule) sur la création de l'industrie du sucre. Dans cette circonstance, si je ne me trompe, mon honorable ami a été jusqu'à dire que les droits sur le sucre devraient être considérablement augmentés pour l'avantage de cette industrie. Cependant on entend le député de Bothwell blâmer le gouvernement qui, par le tarif de 1897, a établi des droits sur les choses de consommation quotidienne. Nous avons expédié en Angleterre pour $107,000,000 de marchandises. Comment le peuple de la Grande-Bretagne va-t-il payer ces achats considérables, si les pays qui lui envoient leur marchandises, n'achètent pas, en retour, les produits de l'industrie anglaise ? Comment la Grande-Bretagne peut-elle continuer à être le marché absorbant du monde entier, si elle ne peut rien vendre en retour ? Son trésor se trouverait épuisé bientôt. Le peuple anglais devra ne plus importer ces articles, ou bien convertir le surplus de ses terres en champs à blé, et produire lui-même un grand nombre d'articles qu'il importe maintenant. Comment l'Angleterre pourra-

t-elle donner de l'ouvrage à sa population si nombreuse, si elle ne peut expédier les produits de ses manufactures au pays avec lesquels elle commerce ? Si on ne lui accorde pas ces avantages, comment pourrait-elle compter sur des ressources quelconques ? Comment l'Angleterre pourra-t-elle continuer à acheter en abondance notre blé, nos bois, notre fromage, nos bestiaux, et tout ce que nous voulons lui expédier, si elle ne pouvait payer ces articles grâce aux produits de son travail, à son esprit d'entreprise et à l'habileté de son propre peuple ? Nous savons, M. l'Orateur, que la grande ressource de l'Angleterre ne repose pas dans son armée ou dans sa marine de guerre. Ce sont ses moyens de défense extérieure. Nous n'ignorons pas que la Grande-Bretagne a souvent, en temps de guerre, commis de grandes bévues. Au commencement de plusieurs de ses campagnes, par suite d'erreurs dans ses plans ou dans les préparatifs nécessaires, elle a subi des défaites sensibles. Ses ressources ont souvent été compromises à la suite des victoires gagnées par d'autres puissances. Mais dans toutes ces guerres, dans sa lutte contre Napoléon et contre les Etats-Unis,dans les guerres d'Espagne et du Portugal, dans la guerre de Russie, les trésors que la Grande-Bretagne avait accumulés grâce au travail de ses ouvriers, aux produits de ses mines, aux épargnes de sa population, lui ont permis de passer à travers ces luttes sanglantes dont elle finissait toujours par sortir triomphante. Non seulement ses armées et ses flottes, mais l'argent qu'elle a pu donner aux autres pays de l'Europe, lui ont permis de terminer ces luttes sans mettre sa caisse à sec ; elle a pu, par les mêmes moyens, étendre son pouvoir et son influence sur toutes les parties du globe et fonder cet empire respecté, glorieux et immense auquel nous sommes si fiers d'appartenir. Les Canadiens refuseraient-ils maintenant d'acheter une partie des marchandises anglaises ? Devrions-nous établir la prohibition des marchandises d'Angleterre ? Quand le peuple anglais achète autant de nous, devons-nous nous offenser de la rebuffade que nous avons essuyée de la part de M. Chamberlain ou de n'importe quelle personne qui ne connaît rien des conditions et des affaires du pays ? Pourquoi plutôt ne pas agir avec plus de générosité, comme habitant de cet empire, en aidant la Grande-Bretagne à résoudre ses grands problèmes financiers? Le peuple anglais est aux abois, cerné par toutes les nations de l'Europe, qui se disposent, par entente mutuelle, à l'affamer, au moyen d'une guerre de tarifs.

Elles l'entourent, mais il est en état de se défendre ; il peut les rencontrer tous en champ clos et avoir raison deux, si l'Amérique ne travaille pas de concert avec les nations de l'Europe dans le domaine du commerce ou sur les champs de bataille afin de détruire le prestige et la puissance de l'empire. Je voudrais que mon honorable

M. ROCHE (Halifax).

ami de Victoria-nord, le Wallenstein canadien, fût ici présent. Je lui demanderais si, quelles que soient les injustices qu'il a eues à essuyer de la part du gouvernement anglais, il est prêt à se prononcer en faveur de la résolution proposée par le leader de l'opposition, sachant qu'elle encouragerait les ennemis de la Grande-Bretagne à refuser les marchandises anglaises, et qu'elle diminuerait les ressources de ce vaste empire dont l'existence dépend du travail et des économies de sa population pendant une ère prolongée de progrès industriels et de paix.

M. A. C. BELL (Pictou) : J'ai prêté l'oreille avec beaucoup de plaisir au discours de mon ami et compatriote (M. Roche, Halifax), mais j'ai eu peine à comprendre sur quel terrain il se place. Il m'est agréable de savoir qu'il est du bon côté en ce qui a trait aux industries nationales de la Nouvelle-Ecosse, et je suppose que, règle générale, nous constaterons qu'il n'est pas imbu de provincialisme, mais qu'il a la largeur de vue de celui qui n'entend pas aider uniquement aux industries de sa province natale, mais aux entreprises manufacturières du Canada tout entier.

J'étais porté à croire qu'il se montrait trop sévère à l'égard du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) en traitant aussi cavalièrement qu'il l'a fait le raisonnement que, d'après lui, le leader de l'opposition a emprunté au ministre pour établir sur quel pied on devrait établir le chiffre de la dépense publique au Canada. La gauche est disposée à attacher beaucoup de poids aux paroles du ministre du Commerce, et j'ai été quelque peu surpris de voir le représentant d'Halifax (M. Roche) paraître faire si peu de cas de cette autorité.

Je le répète, j'ai peine à réfuter ou à critiquer le discours de l'honorable député, car je n'ai pas compris bien clairement quelle est son attitude sur la question de la protection. D'après ce que j'ai entendu, je suis porté à croire qu'il penche du côté de la résolution proposée par son collègue d'Halifax, le chef de l'opposition. Cette considération devrait peut-être nous empêcher de le critiquer et nous engager, au contraire, à lui tendre les bras comme à un allié.

Le débat qui s'est engagé au sujet de l'exposé financier a, suivant l'usage, couvert un vaste champ. A la rigueur, il faudrait, je le suppose, ne pas sortir de l'amendement présenté par le leader de la gauche ; et je vais m'efforcer de m'en tenir fidèlement à la question, quoique la Chambre, je n'en doute pas, fasse preuve à mon égard de la même condescendance qu'elle a eue envers les autres. Il n'est pas facile à l'heure qu'il est de se restreindre au sujet principal de la discussion ; on est presque inévitablement entraîné à traiter de tous les sujets auxquels le ministre des Finances a touché dans son discours.

En général, le débat jusqu'ici n'a pas fait ressortir de grandes divergences d'opinion

entre les partis en présence. A l'exception de mon honorable ami, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), aucun des membres de la droite ne s'est déclaré catégoriquement en faveur du libre-échange ou d'un retour vers un tarif peu élevé. Les discours prononcés de l'autre côté de la Chambre indiquaient généralement qu'on ne favorisait pas dans le moment l'augmentation ou le remaniement du tarif mais qu'on discourait sur le temps propice pour effectuer ce remaniement.

Le ministre des Finances ne s'est certainement pas prononcé carrément sur la question de la protection ou du libre-échange. Je ne connais personne parmi ceux qui m'écoutent qui, au cours du présent débat ou en tout autre temps, ait préconisé le libre-échange proprement dit. Bien que le ministre des Finances, à cette session ou à la précédente, ne se soit pas déclaré hostile au remaniement du tarif, il n'a pas non plus dans ces deux circonstances dit pourquoi le tarif ne devrait pas être revisé en temps opportun.

Il a naturellement saisi l'occasion de bien faire ressortir que l'abondance régnait de nos jours au Canada. Il avait parfaitement le droit d'en agir ainsi. Je répète ce que j'ai toujours dit chaque fois qu'il nous a été donné d'entendre un exposé financier dans des temps prospères, cette prospérité nous est aussi agréable qu'à nos amis de la droite. De fait, elle nous réjouit davantage, car elle nous permet de prouver à des auditeurs intelligents que l'abondance qui règne aujourd'hui au Canada est le résultat de la prévoyance et de la sagesse de l'administration précédente, autant que l'abondance peut dépendre des lois, du travail ou de la prévoyance d'un gouvernement. Règle générale, le pays prend beaucoup d'intérêt aux faits et aux calculs qui se rattachent à notre inventaire annuel. Le plus souvent, le simple citoyen s'attache surtout aux faits et aux chiffres relatifs au commerce et à la moyenne de l'augmentation de nos opérations commerciales. Pour juger de la prospérité ou de la dureté des temps, il se guide sur son propre jugement et sur l'opinion des autres. Mais, d'ordinaire, il fait un examen moins minutieux de la situation quand les temps sont prospères que lorsqu'ils sont moins encourageants. Il est moins porté à critiquer quand la prospérité règne et qu'il y a plus de travail et de meilleurs salaires qu'en tout autre temps. Pourtant, s'il examinait la situation des affaires, il constaterait qu'il y a lieu d'admettre que, bien que le gouvernement profite d'une ère d'abondance, celle-ci est compensée en grande partie par l'obligation où il se trouve lui-même de contribuer une large part des revenus et des ressources du gouvernement. Notre population augmente d'une manière satisfaisante. Le ministre des Finances a estimé, à juste titre, je crois, qu'il y a au Canada, dans le mois d'avril courant, une population d'environ 5,500,000 d'âmes. A la même époque, nous prélevons sur ces 5,500,000 habitants $65,000,000 à peu près. Il y a un an nous prélevions sur la même population—peut-être faut-il retrancher 50,000 personnes—environ $58,000,000. Il y a un an, pour ces 5,450,000 habitants le gouvernement a dépensé près de $64,000,000. Au cours du présent exercice, d'après l'estimation la plus fidèle que je puisse faire— le ministre des Finances n'a pas cité de chiffres exacts dans son discours—la dépense publique jusqu'au 30 juin sera d'environ $58,500,000. Autrement dit, pour me faire comprendre de chacun notre revenu était de $10.55 par tête de la population, en 1902, et il sera de $12, en 1903. De plus, la dépense, qui s'élevait à $11.80 par tête, en 1902 sera, en 1903, de $11 par tête. Multipliez ces chiffres par cinq et demi—moyenne probable des membres d'une famille—et vous aurez le montant exact, ou peu s'en faut, des taxes que chaque chef de famille devra payer d'une manière ou d'une autre, afin de grossir le revenu et les ressources du gouvernement.

D'un autre côté vous constaterez par le même calcul quel est le montant approximatif que le gouvernement du jour dépense par tête de la population. Ces calculs établissent que dans les temps d'abondance le gouvernement prélève sur chaque citoyen, d'une manière ou d'une autre, un montant d'argent beaucoup plus fort, et que le gouvernement paternel que nous avons dépense aussi un montant d'argent bien plus considérable. Résultat net, comme cela arrive toujours après une ère de progrès, nous approchons d'une période de dépression commerciale générale. Ainsi, cette dépense sans cesse croissante devra avant longtemps amener un changement, et le simple citoyen commencera alors à comprendre qu'en somme la prospérité n'est pas si grande et qu'il paie des impôts trop lourds.

Bien que le ministre des Finances ait exprimé, il y a deux ans, l'opinion que l'abondance ne règnerait pas toujours, que nous ne serions pas toujours sur le sommet de la vague de la prospérité; que dans le cours régulier des choses, des temps durs succèdent aux temps prospères, rien dans la gestion des finances ne m'indique que le présent gouvernement prend des mesures sérieuses pour se préparer à la crise à laquelle il s'attend, dit-il, et à laquelle il doit s'attendre, nous le savons. Cette année, il y a une tentative ou un semblant de tentative de restreindre la dépense. Mais je suis porté à croire, et l'événement justifiera mes prévisions, que cela n'est pas un indice d'un meilleur sentiment mais plutôt un signe avant-coureur dont nous devrions profiter d'une élection générale à brève échéance. Il me semble que le tarif indique sous plusieurs rapports au spectateur désintéressé que le gouvernement se présentera devant le peuple avant longtemps, avant la prochaine session peut-être. Je puis me tromper, mais je ne crois pas être

dans l'erreur. Aussi, je n'interprète pas aucun abaissement du tarif comme un signe que le gouvernement désire alléger le fardeau des impôts qui pèsent sur le contribuable ; mais, comme l'a dit le représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), je considère que la conduite du gouvernement est de l'opportunisme, non de la saine politique.

Le ministre des Finances a énuméré trois raisons pour ne pas toucher au tarif dans le moment. D'abord, la prospérité du pays, a-t-il dit, est une raison suffisante de ne pas déranger l'état de choses actuel. En deuxième lieu, le gouvernement a demandé aux autorités anglaises un traitement privilégié. Troisièmement, il doit renouer les négociations avec les Etats-Unis, afin de conclure un traité de réciprocité avec ce pays. Il faut admettre, et nous l'avouons de bonne grâce, que la prospérité règne au Canada. Il faut admettre que le pays est excessivement prospère. Si nous remontons jusqu'à l'époque de l'avènement du gouvernement du jour, force nous est de reconnaître que ceui-ce a joui d'une chance rare. Pendant plusieurs années consécutives, sous l'ancien gouvernement, il n'y a pas eu une seule bonne récolte. Ceci s'applique surtout à la province où j'habite. D'un autre côté, sous la présente administration, la récolte de chaque année a toujours été abondante. Voilà un argument que j'ai souvent entendu tomber des lèvres des députés de la droite dans le passé. Ils peuvent demander comme ils l'ont déjà fait: Que peut-on dire contre un gouvernement tellement favorisé par la Providence qu'il n'a jamais connu ce que c'est qu'une mauvaise récolte ?

Non seulement la Providence nous a donné un fort surcroit de richesses sous forme de moissons abondantes, mais elle nous a aussi procuré l'avantage signalé de pouvoir presque constamment vendre ces récoltes considérables à des prix élevés. Mais, nous ne permettrons pas au gouvernement de dire que cette prospérité, ces moissons abondantes et ces prix rémunérateurs proviennent de leur administration des affaires. A cette fin, ils peuvent se former en société d'admiration mutuelle. Mais nous ne souffrirons pas de pareilles assertions sans les contredire. Nous rappelons au public que si les temps sont prospères au Canada, ils le sont également dans tout l'univers. C'est à cette prospérité, il me semble, qu'il faut attribuer les prix satisfaisants que nous obtenons. Non seulement, il y a à l'étranger des clients qui peuvent acheter ce que nous offrons en vente, mais ces clents sont à l'aise et en état de payer un bon prix.

On s'est attardé à discuter les résultats de la préférence accordée à l'Angleterre. Or, cette préférence est à la veille d'être traitée comme on traite le plus souvent l'hôte qui prolonge trop la durée de sa visite. D'après les apparences, cette préférence que les amis du gouvernement ont acclamée comme

M. BELL (Pictou).

l'un des fruits préférés de la sagesse et du bon vouloir du gouvernement est à la veille de recevoir son coup de grâce. Pourtant l'examen de cette question a provoqué un long débat. Les ministériels ont prétendu que la préférence accordée à l'Angleterre avait augmenté le volume du commerce entre le Royaume-Uni et le Canada. Ils ont fait observer que nos importations de provenance anglaise, après avoir périclité à un tel point qu'elles ne s'élevaient plus qu'à $29,000,000, se sont chiffrées par $42,000,000. Comme cette augmentation a coïncidé avec l'ère de la préférence, ils ont cru et déclaré ouvertement, à la suite d'un personnage aussi important que le ministre du Commerce, que cette multiplication fort désirable des rapports commerciaux de l'Angleterre avec le Canada était l'effet du tarif différentiel. Malheureusement, cet accroissement a commencé à se faire sentir non seulement lorsque cette préférence a été accordée à l'Angleterre mais lorsque le commerce du Royaume-Uni avec toutes les autres nations a commencé à prendre son essor. Bien que je croie qu'il serait oiseux de prétendre que la préférence n'a pas contribué à augmenter le volume des exportations anglaises vers le Canada, en présence de l'accroissement constant du volume des affaires de la Grande-Bretagne avec tous les autres pays depuis 1897 jusqu'à l'heure actuelle, nous comprenons qu'il est tout à fait impossible d'espérer que la préférence accordée par le Canada ait été la cause de l'augmentation des exportations anglaises au Canada. Nos adversaires disent qu'après l'adoption du tarif différentiel nos achats en Angleterre ont augmenté et, en vertu de l'argument *post hoc ergo propter hoc*, qui a toujours été considéré comme un sophisme, ils prétendent que, cette augmentation ayant suivi l'adoption du tarif différentiel, elle en est la conséquence. Les annales du commerce de tout l'univers prouvent à l'évidence, il me semble, que cette assertion est fausse. Néanmoins, je n'entends pas dire que la préférence accordée à l'Angleterre n'a contribué en rien à cimenter les rapports commerciaux entre la mère patrie et le Canada. La gauche ne veut pas blâmer cette préférence quelle envisage comme une faveur, un acte gracieux, une preuve d'amitié et de bon vouloir ; mais, vu le traitement auquel le gouvernement semble devoir soumettre cette préférence, elle répète ce qu'elle a dit maintes fois, à savoir, qu'en adoptant cette préférence le gouvernement a agi d'une manière précipitée et irréfléchie, et que nous pouvons à bon droit affirmer qu'en 1897, il a fait une bévue en établissant ce traitement de faveur et qu'il en fera probablement une nouvelle en l'abolissant sans ménagement.

Faut-il remanier le tarif et augmenter la protection ? La solution de ce problème dépend en grande partie de l'examen des causes de la prospérité qui règne actuellement au Canada. L'honorable ministre des Finances soutient que, vu que les temps sont

prospères, il ne faut pas toucher au tarif. Cette théorie a du bon, en vertu du vieil adage qui dit que le mieux est l'ennemi du bien. Pourtant, si vous examinez attentivement les causes de la présente prospérité commerciale au Canada, et ailleurs, je le suppose, vous constaterez que le ministre du Commerce a fait une assertion erronée dans le discours qu'il a prononcé l'autre jour. Si je l'ai bien compris et j'ai pris la peine de le relire pour établir l'excellence du tarif actuel, qu'il appelle un tarif de revenu, il a invoqué le fait que nos importations augmentaient d'une manière disproportionnée comparativement à nos exportations. Or, quel a été le trait caractéristique du commerce canadien pendant cette période de prospérité qui commence en 1897 ? Tandis que toujours depuis 1867, nos importations avaient dépassé nos exportations d'environ $14,000,000, en moyenne, sous le régime du gouvernement actuel, la plupart du temps nos exportations l'ont emporté de beaucoup sur nos importations. Les affaires ne sont pas dans leur état normal. Aujourd'hui, au Canada, la situation n'est pas ce qu'elle est d'ordinaire dans la mère patrie, ce qu'elle est quand nos importations contrebalancent nos exportations augmentées de marchandises provenant d'autres sources. D'un autre côté, le Canada produit des marchandises, des denrées en grande partie, mais aussi des articles ouvrés et d'autres ébauchés, et les produits de la ferme l'emportent de beaucoup sur la moyenne des importations ; par conséquent, nous mettons en réserve des choses qui nous serviront d'ici à quelques années et qui nous permettront d'essuyer la crise qui nous menace comme elle menace toutes les autres nations de l'univers.

En traitant de cette question de la protection, le ministre du Commerce s'est borné à envisager la situation agricole et il a cru démolir la protection en disant : Vous ne pouvez pas protéger le cultivateur. Celui-ci, a-t-il expédié son blé en Angleterre où il doit le vendre sur un marché libre en concurrence avec les produits agricoles de toutes les parties de l'univers. Il est tenu d'accepter le prix courant et vous ne pouvez pas le protéger en lui faisant obtenir un meilleur prix pour son blé ; par conséquent, prétend-il, la preuve est complète et la protection ne vaut rien parce que vous ne sauriez protéger le cultivateur sous ce rapport, en ce qui a trait à cet article d'importance secondaire, car ce n'est assurément pas un des articles les plus importants. Mais que faut-il penser de tous les autres produits qui forment la masse de nos exportations ? Que faut-il penser de tous les autres produits exportés qui remplissent le coffre public et qui nous permettent d'acheter à l'étranger toutes les choses nécessaires au bien-être et au luxe ? Que dire des produits des mines, des pêcheries, de la sylviculture et de l'industrie manufacturière ? Certains de ces produits ont fortement augmenté, comme vous le verrez, entre 1901 et 1902, sauf les produits des mines qui accusent une diminution, le rendement du Yukon ayant été plus faible :

	Millions. 1901.	Millions. 1902.
Mines..	41	35
Pêcheries..	11	14
Sylviculture..	30	32
Animaux et leurs produits..	55	60
Produits agricoles..	39	48
Articles ouvrés....	18	21

Je prétends qu'en ce qui touche ces produits, un gouvernement sage peut contribuer largement à améliorer la condition des producteurs. Je ne voudrais pas un seul instant n'envisager que cet aspect de la protection qui a fait dire au ministre du Commerce que nous ne pouvions pas protéger le cultivateur. Je crois que nous pouvons le protéger en facilitant le transport de ses céréales vers les marchés les plus libres de l'univers. Tout ce que le Canada dépensera afin d'améliorer le mode de culture, d'accélérer le transport des récoltes vers le littoral, d'aider au cultivateur à conserver ses produits périssables, de lui apprendre la meilleure manière d'étaler sa marchandise pour obtenir les plus hauts prix possibles—tout cela tient de la protection et ces dépenses sont faites pour une classe aux frais de toutes les autres. Or, tout cela peut être amélioré. Quel est parmi ceux qui m'écoutent celui qui blâmerait le gouvernement de doubler ou de tripler la dépense actuelle afin de permettre aux cultivateurs d'obtenir des produits moins coûteux, de les vendre à moins de frais et au plus haut cours du marché? Personne, j'en suis sûr. Ce serait pourtant de la protection dans le vrai sens du mot. Il y a deux manières de favoriser le producteur et le vendeur. D'abord, vous pouvez l'aider à vendre ses produits aussi cher que possible. Mais, avant tout, vous pouvez peut-être contribuer à diminuer le prix de revient de sa marchandise. C'est ce qui s'est fait au Canada, et qui se fait encore sur une grande échelle, au moyen de l'aide que le gouvernement du jour, marchant sur les traces de son prédécesseur, offre aux agriculteurs du Canada.

Il est un autre facteur qui a largement contribué à la prospérité qui règne aujourd'hui. C'est en résumé ce que je disais il y a un instant quand je parlais de la prospérité générale. Elle dépend du prix auquel se vendaient, en 1896, les denrées de ce pays et celles des autres nations aussi. Les farineux alimentaires et d'autres marchandises principales, par exemple. En 1896, leur prix était de 67 pour 100 comparativement à un prix normal de 100. En 1902, mars de cette année-là, les prix étaient montés de 67 pour 100 du prix régulier à 85 pour 100. Ils sont plus élevés de 27 pour 100 qu'en 1896, ou de près du quart. C'était à une époque de notre histoire où une crise se faisait sentir, à une époque où le gouver-

nement d'alors ne pouvait pas dire que les temps étaient favorables, à une époque où le soleil de la prospérité ne versait guère ses rayons sur nous. Pourtant il ne faut pas oublier que, malgré l'accroissement formidable du rendement des mines, des produits de la sylviculture et des productions du sol, la prospérité ne dépend pas uniquement de l'agglomération des produits que nous avons à vendre, mais aussi de la situation favorable du marché, et il faut bien nous rendre compte que nous n'aurons pas toujours des moissons abondantes et des temps prospères et que lorsque viendront les jours mauvais, lorsque les moissons seront pauvres, les prix seront également peu satisfaisants. Le gouvernement devrait faire en sorte de ne pas dépenser tout le revenu qu'il retire dans les temps d'abondance qui règnent aujourd'hui, afin d'être préparé jusqu'à un certain point aux temps mauvais que nous aurons certainement à traverser avant longtemps. En général, le public devrait juger des avantages de la situation, de l'excellence du gouvernement, par les efforts dont il se ressent lui-même. En fin de compte, la prospérité générale est un reflet de la prospérité individuelle, la richesse publique est la conséquence de la richesse particulière et, si vous puisez trop largement dans la bourse des individus, vous finirez par épuiser le trésor commun et vous constaterez que le pays, au lieu d'être aussi prospère qu'on le croyait, ne se maintient pas et ne peut pas se maintenir au niveau qu'il avait atteint. Si vous jugez de la prospérité par les effets dont les particuliers se sont ressentis, vous constaterez qu'elle coïncide avec de fortes saignées faites à la bourse des contribuables et qu'elle met fortement à contribution leur patience et leur patriotisme. En 1896, la moyenne des impôts de la douane et de l'accise, qui sont les deux plus grandes sources directes du revenu, était de $5.46 par tête.

Pour ne pas prêter le flanc à la critique, je ne prends que les chiffres qu'on trouve dans les documents officiels. En 1901, cette moyenne s'était élevée de $5.46 à $7.19 par tête, soit une augmentation de $1.73 par tête et de plus de $10 par famille.

M. COCHRANE : Ils saignent le peuple à blanc.

M. BELL : Je constate avec regret que l'un de mes amis de la gauche (M. Cochrane) rappelle un de ces anciens discours que la charité devrait nous faire un devoir d'oublier. Il nous rappelle un discours dans lequel un membre du cabinet parlait de saigner le peuple à blanc. Il me semble que le remords que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a dû éprouver des centaines de fois, lorsqu'on a fait allusion à ce discours dans cette enceinte, doit lui valoir une certaine dose d'indulgence, et nous porter à oublier charitablement cette phrase malheureuse d'autrefois. Ces mots qui résonnent sans cesse aux oreilles de l'honorable ministre et qui lui ulcèrent le cœur, nous ne devrions pas, par bonté, les lui rappeler de nouveau. Je dois dire que mon honorable ami est excusable jusqu'à un certain point de lui rappeler ces paroles, car l'honorable ministre du Commerce ne semble pas faire beaucoup d'efforts pour arrêter les saignées faites au trésor public. Il semble avoir moins d'aversion qu'autrefois pour la pâleur du visage. On croirait qu'il est devenu un des adeptes de la vivisection et qu'il se plaît à contempler ces saignées afin de constater combien longtemps on peut saigner un contribuable canadien sans le faire mourir. La dépense per capita, qui était de $7.26, en 1896, alors qu'au dire de nos adversaires les dépenses étaient déjà de 4 ou $5,000,000 trop élevées, avait atteint $8.70, en 1901. Le revenu per capita était augmenté de $7.20 à $9.55. Les faits présentés de cette manière permettent à chaque citoyen, à chaque père de famille, à chaque contribuable de juger par lui-même si sa position présente est meilleure qu'elle n'était sous cet odieux gouvernement protectionniste qui, prétendait-on, favorisait ou les trusts et les capitalistes, appauvrissait les pauvres et enrichissait les riches, qui ne trouvait rien, ni dans sa conscience ni dans ses principes, pour arrêter le Canada dans sa chute vers la ruine finale. A l'aide des chiffres que je viens de soumettre à la Chambre, tout contribuable est en état de dire quel gouvernement lui a donné plus de satisfaction et de décider lequel des deux partis mérite le plus sa confiance.

Etudions un instant les résultats des procédés du gouvernement actuel. Au lieu d'économiser, il dépense plus largement ; au lieu de diminuer les impôts, il les élève. Non content d'être un gouvernement protectionniste, il se fait en même temps partisan d'un tarif de revenu. Incapable de soutirer assez d'argent au peuple au moyen d'un tarif protecteur, il y ajoute un tarif de revenu. Dans la mère patrie à l'heure qu'il est le gouvernement impose des taxes pour les fins du revenu, mais il ne prélève rien pour des fins de protection. Il prélève des droits sur le sucre et le thé et, dans un cas de grande urgence, il a frappé les céréales d'un impôt. Ces sources indirectes lui procurent un revenu considérable, mais il s'en contente sans recourir en même temps à des impôts protecteurs. Sous ce rapport, les ministres canadiens semblent s'être inspirés et de l'Angleterre et des Etats-Unis ; à l'heure actuelle ils maintiennent dans leur tarif des droits de 35 à 40 pour 100, et même plus, et, en outre ils laissent en vigueur les lourds impôts qu'ils ont fait peser sur le peuple à leur arrivée au pouvoir, en 1897, bien que, d'après leurs propres déclarations, ils n'aient pas besoin de cet argent pour l'administration des affaires publiques. Leur but en prélevant d'aussi lourds impôts est de pouvoir agiter au-dessus de leur tête un drapeau sur lequel sont inscrits les excédents

qu'ils proclament chaque année pour donner le change au pays sur la source d'où vient cet argent, ce qui leur permet de s'intituler les meilleurs percepteurs de taxes que le Canada ait jamais eus.

L'excédent de 1902 était de $7,291,398 et l'honorable ministre des Finances en était fier. Ce n'est pas la première fois qu'il se réjouit de ses excédents. Il y a deux ans lui et ses amis jubilaient et prétendaient avoir le plus grand excédent que le Canada ait jamais connu. Je dus en cette circonstance rappeler à l'honorable ministre des Finances et à ses amis qu'ils jubilaient à tort. Je leur rappelai que leur excédent n'était pas le plus grand qu'il y avait eu en ce pays, mais qu'en 1883, alors que le Canada était encore un pays comparativement petit et pauvre comparé à son état d'aujourd'hui, sir Leonard Tilley avait eu un excédent de $8,060,000, ce qui était beaucoup plus que les excédents dont on se glorifie aujourd'hui, et si l'on tient compte des conditions du pays à cette époque, cet excédent était sinon supérieur du moins on peut le considérer égal à celui sur lequel le gouvernement compte pour la fin de l'année.

Nos amis de la droite sont portés à oublier ces choses, ou peut-être ne prennent-ils pas la peine de les connaître. Ils ne semblent pas savoir, ainsi que quelqu'un l'a fort bien remarqué, qu'ils trouveront grand profit à étudier l'histoire des partis politiques en ce pays. Dans les années qui suivirent leur arrivée au pouvoir ils avaient pour habitude de dépenser tous leurs efforts à montrer que la prospérité du Canada était la preuve des hautes qualités d'hommes d'Etat des honorables ministres. Ils ne discutaient pas et tous leurs discours, d'une année à l'autre, n'étaient faits que de vantardises ; ils s'y gaudissaient d'avoir remporté le pouvoir, se vantant que le commerce était considérablement augmenté et que le trésor avait des excédents considérables. L'âge leur apporte jusqu'à un certain point la sagesse et l'expérience, et tempère la vivacité de la jeunesse. Depuis quelque temps ils n'insistaient pas autant sur le fait que les temps sont prospères, et que cela est dû à leur politique. Mais à ma grande surprise et à mon grand regret le ministre des Finances—à qui je porte beaucoup d'intérêt, car nous sommes de la même province—à mon grand regret donc, le ministre des Finances est retombé dans l'ancienne faute. Il compare les quatre années pendant lesquelles le commerce a eu la plus grande expansion connue ; il additionne les excédents de ces quatre années d'abondance, et il se glorifie de pouvoir montrer que dans ces quatre années extraordinairement prospères la dette du Canada a été réduite de $94,000. On doit admettre, je suppose, que l'honorable ministre des Finances, s'il n'a pas d'autres qualités, est du moins un homme politique très avisé, et je présume qu'il calcule que le déploiement de chiffres comme ceux-là, ajouté au fait que le parti libéral est au pouvoir pendant que ces bonnes choses arrivent, sera une raison suffisante pour que les électeurs maintiennent au pouvoir aussi longtemps que possible des hommes politiques de cette trempe. Je suppose que ce sont là ses intentions et son but ; mais je ne crois pas que ce soit un argument très convaincant, pour moi du moins, et je ne crois pas qu'il le soit non plus pour le pays. J'ai peine à croire que dans notre province de la Nouvelle-Ecosse, où nous avons des instituteurs partout, et où l'Ecossais s'enorgueillit des bienfaits de son école paroissiale, que le ministre des Finances puisse persuader au peuple de sa province du moins, que parce que le commerce a été considérable pendant les quatre dernières années, et parce que le gouvernement n'a pas un seul instant cessé de pressurer le contribuable canadien en lui arrachant des impôts qui servaient à grossir les excédents, j'ai peine à croire, dis-je, que l'on pourra persuader un néo-écossais raisonnable qu'il doive être reconnaissant parce qu'il a été écrasé comme dans un pressoir afin de permettre au gouvernement de se vanter que grâce aux taxes qu'il a fait payer au peuple il a pu réduire la dette du Canada de $94,000 pendant ces quatre années d'abondance.

Mais dans le cas même où notre éducation dans la Nouvelle-Ecosse ne serait pas aussi avancée qu'elle l'est, je pense que dans le comté écossais de Pictou, ou dans le comté écossais de Victoria, d'où vient mon honorable ami (M. Ross), notre connaissance de l'Ecriture nous aiderait à donner une réponse aux vantardises d'un gouvernement possédant un semblable record. Nous pourrions, mettant à profit les leçons que nous avons reçues à l'école du dimanche et sur les genoux de nos mères, rappeler l'histoire du roi Pharaon dont le ministre des Finances sut équilibrer le budget des années de disette au moyen du surplus des années d'abondance. Si le ministre des Finances de Pharaon venait lui dire : " Voyez quel merveilleux ministre des finances je suis : pendant ces quatre dernières années d'abondance j'ai véritablement réduit la dépense du pays de $94,000 au-dessous des recettes ; j'ai accompli un surplus net de $94,000 où à peu près de $23,000 par année," que pensez-vous que Pharaon répondrait à un tel ministre des Finances ? Etant donné que Pharaon et le reste de son peuple savent que les quatre années d'abondance seraient certainement suivies de quatre années de disette, Pharaon dirait à ce ministre des finances : Assurément tu me prends pour une carpe.

M. KENDALL : Il voterait quand même du bon côté.

M. BELL : Je ne puis croire qu'il voterait quand même. Je ne crois pas possible que le peuple de ma province ne puisse pas devoir son salut soit à sa connaissance de l'Ecriture soit à celle de l'arithmétique et

qu'il ne serait pas d'accord avec Pharaon sur ce point, savoir, que le ministre des Finances aurait pu présenter un meilleur rapport que celui-là. Si dans une condition exceptionnellement favorable des affaires publiques au Canada et pendant une période marquée par nulle grande entreprise, durant laquelle aucune demande extraordinaire n'a été faite au trésor ; si durant ce temps absolument sans exemple sous le rapport de la prospérité, et quand nous traversons des circonstances telles que le gouvernement aurait pu se vanter à bon droit d'une administration supérieure à toutes celles qui l'ont précédée au Canada, si l'existence de cet état de chose n'a d'autre résultat que de tenir les dépenses de ce pays de $23,000 par année seulement au-dessous du revenu, je dis, M. l'Orateur, que ces messieurs ont manqué leur coup s'ils prétendent établir qu'il composent une administration capable, compétente et économique.

Maintenant, M. l'Orateur, l'amendement qui a été proposé par le chef de l'opposition a pour but de nous mettre à l'œuvre immédiatement pour une modification du tarif ; non pour une modification radicale, parce que, selon moi, cela n'est pas nécessaire. Nous sommes aujourd'hui, des deux côtés de cette Chambre, prêts soit à appuyer soit à combattre, selon le cas, une administration protectionniste. Je ne puis voir un seul instant de quelle manière mon honorable ami le député de Victoria (M. Ross) peut avec aise et tranquillité d'esprit rester assis du côté qu'il occupe dans cette Chambre, parce qu'il est sans aucun doute un libre-échangiste, et qu'il ne manque pas de le faire connaître à cette assemblée.

M. NORTHRUP : Il avait coutume de l'être.

M. BELL : Comment mon honorable ami (M. Ross) peut-il voter en faveur de l'administration aujourd'hui au pouvoir et se croire encore un libre-échangiste ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Où irais-je ?

M. BELL : Eh bien ! si l'honorable député (M. Ross) entend appuyer un gouvernement protectionniste quelconque, il devrait appuyer celui de ces gouvernements qui soit franchement protectionniste. Qu'il vienne de ce côté de la Chambre et qu'il nous aide à obtenir un peu plus de protection—pas un brin de plus que ce gouvernement ne paraît disposé à vouloir donner—afin de l'obtenir à temps pour qu'elle soit utile aux intérêts du pays. Alors, si mon honorable ami est anxieux de savoir où il doit aller, je lui suggérerai de se former un gouvernement à lui-même. Mon honorable ami aime beaucoup à raconter des histoires. J'en connais une qui sied bien à son cas. Un prédicateur parlait des deux grands chemins: de l'étroit qui mène au salut et du large qui mène à la perdition, lorsqu'un des auditeurs, un nègre, dit : " Dans ce cas, ce noir-là devra prendre le bois." Mon honorable ami, je pense, aura à prendre le bois pour trouver la béatitude, car, dans mon opinion, il ne fait pas très heureux ménage du côté de la Chambre où il se trouve à présent.

La motion proposée à cette Chambre déclare en substance que la protection que nous avons au Canada aujourd'hui n'est ni adéquate ni suffisante et que nous devrions sans retard décider une augmentation de protection ou modifier, ou changer la protection que nous avons de telle manière que nous la rendions efficace. Il n'y a pas de doute que le ministre des Finances est dans le vrai quand il dit que par le temps qui court des commandes nombreuses arrivent aux manufacturiers et que leur difficulté est de trouver des travailleurs et de remplir les commandes. Il n'est pas aussi entièrement dans le vrai sous ce rapport qu'il l'était il y a un an ou deux, parce que toute personne en contact avec les manufacturiers de ce pays doit savoir que le temps est pas mal passé où, quand les commandes arrivaient, la difficulté n'était pas tant la question du prix que la question de se procurer l'article. Si je ne me trompe, nous sommes arrivés à une époque où les vieilles méthodes doivent être reléguées au rancart ; où le producteur doit aller au consommateur, contrairement à ce qui se faisait autrefois, quand le consommateur était obligé de courir après le producteur. Le fait est, si l'on juge cette question entièrement au point de vue économique, qu'il est impossible de nier que ce gouvernement est logiquement en position de donner au pays plus de protection. Il est impossible de mettre en doute quelle est aujourd'hui la ligne de conduite que leur trace le devoir. Il n'est aucune raison de se cabrer et de se débattre contre la protection qu'ils doivent au pays. Dans mon opinion, l'expression très appropriée de mon honorable ami le député de Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte) s'applique à la position de tout le Canada aujourd'hui, quand il dit que la méthode suivie par l'administration ne répondait pas à un programme politique, mais à des exigences politiques. Pourquoi le gouvernement hésiterait-il à donner au pays un peu plus de protection ? Le gouvernement du Canada est dans une position beaucoup plus avantageuse pour donner une augmentation de protection aujourd'hui qu'en 1897. Ce gouvernement est arrivé au pouvoir en 1896 sur la promesse solennelle d'en finir avec la protection. Il a depuis subi bien des changements d'orientation comme parti. Il a promené le public du Canada à travers bien des rêves différents. Il a été unioniste commercial, il a prêché la réciprocité absolue, il s'est revêtu du manteau d'avocat du libre-échange continental, et finalement, il est entré dans la lutte aux dernières élections d'où il est sorti victorieux sous la défroque de partisan d'un tarif de revenu semblable à celui de l'Angleterre. Quand le gouvernement arriva au pouvoir en 1896, il s'était engagé autant

qu'un parti peut l'être, par les discours de ses coriphées d'en finir avec la protection au Canada. Il ne pouvait y avoir de méprises sur la nature de ces discours.

L'honorable chef du gouvernement, lorsqu'il visita Winnipeg, a dit aux populations de l'Ouest qu'il voulait leur prêcher l'évangile du libre-échange, que c'était le message qui les délivrerait de la servitude, que cette servitude n'était pas imaginaire, mais aussi réelle que celle qui avait existé aux Etats-Unis, et qu'il les conduirait de la terre de l'esclavage à une terre où coulaient le lait et le miel, la terre du libre-échange. Le ministre du Commerce lui aussi épuisait toutes les ressources de son langage pour dire que ce système protectionnaiste était inhumain, et il se posait en Saint-Georges qui devait percer de sa lance le dragon de la protection. Si nous avions besoin d'exemples pour mettre dans nos livres d'écoles, et entre les mains de nos enfants pour les mettre à jamais en garde contre l'inconséquence, le manque de sincérité et de pudeur, nous ne pourrions mieux faire que de prendre des extraits des discours prononcés par le ministre des Finances et le ministre du Commerce, ainsi que d'autres membres du cabinet canadien d'aujourd'hui. Ces honorables ministres arrivèrent au pouvoir en 1896, avec l'engagement d'abolir la protection. L'ont-ils abolie ?

M. COCHRANE : Pas beaucoup.

M. BELL : C'est une très bonne réponse. Elle résume exactement la situation. Le gouvernement pourrait facilement dire qu'il n'avait pas reçu du peuple le mandat d'abolir la protection ou d'introduire le libre-échange, et nous sommes obligés d'admettre que c'est vrai. Les ministres n'ont pas été élus en 1896, sur leur programme financier. La décision que le peuple a donnée ne signifiait pas son désir de voir abolir la protection et de revenir au libre-échange ou à un commerce plus libre. Les honorables députés de la droite ont été portés au pouvoir en grande partie par une agitation et un mouvement qui ont rompu les lignes que les deux partis suivaient et qui ont provoqué les alliances les plus extraordinaires, et c'est de l'action de ces alliances que le gouvernement actuel est venu au pouvoir. Conséquemment, je suis reconnaissant envers le gouvernement qu'il ne nous ait pas donné le libre-échange en 1897. En présence des forces opposées qui sont dans le gouvernement quelques-unes en faveur du libre-échange, quelques-unes en faveur du tarif de revenu, et d'autres en faveur du sens commun et de la protection, si je n'étais pas convaincu que le sens commun et la protection l'emporteraient, je considérerais les honorables ministres comme des bienfaiteurs, parce qu'ils n'ont pas réussi à accomplir ce qu'ils avaient promis de faire. Ils doivent avoir pris la contre-partie ; ils doivent s'être dit : Nous devons être conséquents. Il y a des gens qui nous ont appuyés parce que nous avons déclaré être disposés à donner le libre-échange.

Je ne crois pas en mon âme et conscience que le gouvernement avait un mandat du peuple pour changer notre régime, lorsqu'il a été élu en 1896. Il avait pourtant ample excuse pour le faire. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition les honorables ministres prétendaient que la politique conservatrice était une erreur dommageable aux intérêts publics, et qu'ils allaient en changer. Ils ne l'ont pas remplacée en 1897. Au contraire, ils nous ont donné la même politique que le parti conservateur a suivie depuis 1879. Ils se sont contentés de faire quelques petites réductions dans le tarif. Suivant quelques statisticiens de la droite, ces réductions s'élèvent à environ un ou un et demi pour cent —pas beaucoup plus qu'un pour cent. Comparons cela avec ce qui avait été fait par les administrations précédentes. Le gouvernement conservateur d'avant 1896 n'a jamais pour un instant nié qu'il était protectionniste ; cependant, il a fait de plus grandes réductions dans le tarif que le gouvernement actuel lorsqu'il a cru qu'il était dans l'intérêt du pays de les faire, de sorte que sous ce rapport les honorables ministres avaient l'exemple du gouvernement conservateur pour justifier ces réductions. Mais il est indubitable aujourd'hui que le pays et les manufacturiers demandent plus de protection, et cependant le gouvernement hésite à donner ce que le peuple demande à grands cris. Comment se fait-il que ce gouvernement qui n'a pas craint de mériter l'accusation d'inconséquence honteuse, en conservant intact, en dépit de toutes ses professions de foi, le système qu'il avait condamné pendant des années dans l'opposition, comme étant oppresseur, ruineux et tyrannique, système que l'honorable ministre du Commerce stigmatisait et tenait responsable de tous les maux concevables, réels et imaginaires, refuse aujourd'hui d'agir d'une façon ou d'une autre ? Le ministre des Finances cherche aujourd'hui toutes sortes d'excuses pour ne rien faire. Mon opinion est que, dans le cas présent, les honorables ministres, s'ils n'ont pas de politique, ne sont pas sans partisans. Vous constaterez aujourd'hui que les forces du pays tendent vers une protection de plus en plus grande. Examinez les débats du parlement depuis 1879, et vous trouverez qu'il n'y a jamais eu de conflit entre les partisans d'un tarif élevé et d'un tarif plus bas. Vous pouvez voir cette tendance dans nos débats et dans notre législation. La question vitale qui a séparé les deux partis a toujours été la question de protection de nos industries. Cette question est encore la plus importante. On demande partout plus de protection, et cette demande est due en grande partie au fait qu'en 1897, le gouvernement a inauguré la préférence en faveur de l'Angleterre. S'il n'avait pas donné cette petite consolation aux libre-échangistes, car

ce n'était qu'une consolation, le peuple et les manufacturiers n'auraient pas beaucoup à se plaindre aujourd'hui. Mais le résultat de cette préférence, qui est une brèche faite au système protecteur, est ce qui cause aujourd'hui leurs souffrances. Je ne m'écartais pas beaucoup de la vérité à la session dernière, lorsque je comparais le gouvernement à Sinbab le matelot qui chancelait sous le poids du vieillard de la mer qu'il avait inconsidérément pris sur ses épaules, et dont il ne pouvait se débarrasser. Quelle est la position du gouvernement aujourd'hui sur cette question ? Personne ne peut le dire. L'année dernière le pays était agité, des délégations venaient auprès du gouvernement, mais le ministre des Finances écartait la question pour le moment et donnait à entendre au pays que la revision du tarif aurait lieu cette année. Il n'a jamais dit que la revision du tarif n'aurait jamais lieu. Tout ce qu'il a dit c'est que le temps n'était pas encore arrivé. Et il le sait, le pays est sous l'impression qu'une autre année amènera la revision du tarif.

Que trouvons-nous aujourd'hui? On a changé les mots, mais la raison pour ne rien faire est la même. La politique de l'honorable ministre des Finances est de ne rien faire. Sa politique est d'escompter l'avenir. Il n'est pas encore acculé au pied du mur, mais il le serait s'il entreprenait de décider la question. Conséquemment ses arguments sont aujourd'hui les mêmes que ceux de l'année dernière. Il donne la raison pourquoi on ne doit rien faire maintenant, mais il ne dit pas qu'il ne fera jamais rien. Voyez dans quelle belle posture cette politique met le gouvernement. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les honorables ministres qui siègent aujourd'hui sur les banquettes du trésor, avaient l'appui de l'élément libre-échangiste du pays, et aussi l'appui de ceux qui étaient en faveur de la réciprocité avec les Etats-Unis, de même que l'appui de ceux qui demandaient une réduction des taxes et la vie à meilleur marché. Nous avons entendu l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) nous dire qu'au dernier moment en 1896, les ministres d'aujourd'hui se sont assurés l'appui des manufacturiers en leur faisant la promesse que s'ils arrivaient au pouvoir, ils tiendraient la parole qu'ils leur donnaient et briseraient avec les libre-échangistes et ceux qui favorisaient la réciprocité. Au point de vue d'un politicien, la position du gouvernement est admirable. Si les expédients étaient de la politique, si l'évasion de sa responsabilité était la marque d'un homme d'Etat, je dirais que l'exposé budgétaire était très habile, et que la situation faite au gouvernement avec l'aide de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) est aussi très admirable. Nous avons d'abord le ministre des Finances qui nous promet virtuellement la protection. Il dit qu'il n'y a pas de raison pour qu'il ne nous donne pas la protection, mais il ne la donnera pas maintenant. Cependant, comme gage de mon intention, je vous donnerai une protection de $7 la tonne sur les rails d'acier, ce qui est certainement une protection très ample de la part d'un libre-échangiste. Puis vient le ministre du Commerce qui fait dans son discours l'éloge du libre-échange. Il a l'audace de dire que le tarif actuel n'est pas protecteur du tout, mais que nous avons le libre-échange. Il déclare avec assurance que tous les maux qui ont existé sous ce tarif pendant que les conservateurs étaient au pouvoir, sont disparus le moment même que les libéraux ont pris charge du gouvernement du pays. Il dit que le tarif avant 1897, qui, tout le monde le sait, est virtuellement le même qui existe aujourd'hui, faisait payer au peuple $2 pour chaque dollar qui entrait dans le trésor ; puis, il continuait tranquillement à prétendre que depuis 1897, par quelques moyens magiques, cette extraction de $2 des goussets du peuple avait cessé—que bien que le gouvernement reçoive le dollar de droit de douanes, personne ne paie plus le tribut d'un dollar aux manufacturiers. C'est là de la fourberie sans vergogne, si je puis employer cette expression sans violer les règles parlementaires, M. l'Orateur, c'est demander de croire quelque chose qui est manifestement absurde. Dire qu'un tarif de 35 pour 100 avant 1897 mettait deux dollars dans la caisse des manufacturiers, et un dollar dans le trésor public, et que le même tarif de 35 pour 100 en 1897 a cessé d'avoir le même effet, et que les deux dollars restent maintenant dans les goussets du peuple, est une fourberie audacieuse. Si des assertions de ce genre pouvaient être acceptées comme arguments, par une créature raisonnable, lorsqu'elles sont faites avec toute l'éloquence et l'aplomb que possède le ministre du Commerce, elles pourraient avoir quelque effet, mais suivant moi, leur seul effet est d'exciter chez tout citoyen l'étonnement qu'un homme puisse avoir l'audace d'essayer à établir dans le parlement du Canada une telle proposition. Vous voyez que le gouvernement a deux cordes à son arc. Le ministre des Finances se dit prêt à obliger les manufacturiers au moment opportun, et le ministre du Commerce fait appel aux cultivateurs. Lorsque le ministre du Commerce dit au peuple que bien qu'il paie plus de taxes sur son sucre et sur son tabac, et les mêmes taxes sur le coton et la laine et autres articles manufacturés, le tarif protectionniste n'existe plus, et que nous avons le libre-échange ; ceux qui ont foi dans le ministre du Commerce et dans le libre-échange seront naturellement prêts à voter pour le maintien et la continuation d'une politique aussi admirable, une politique qui par un procédé mystérieux maintient l'ancien système en vigueur et cependant en fait disparaître les mauvais effets. Mais, pour corser la comédie et pour atteindre l'idéal de la situation qu'il faut au gouvernement pour aller aux polls, les ministres ne sont pas satisfaits d'avoir

de leur côté les manufacturiers et les libre-échangistes, mais ils jettent aussi un œil sur ceux, quelque petit que soit leur nombre, qui croient en la réciprocité. De sorte que nous trouvons l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui, l'année dernière, a exposé une grande et virile politique—du moins dans les mots—d'opposer tarif hostile à tarif hostile, et de tendre la branche d'olivier et de faire des faveurs aux pays que nous traiteraient de la même façon —nous trouvons, dis-je, cet honorable député à la suite du gouvernement prêt à dire au peuple, comme le dit le ministre des Finances, que le temps pour renforcer notre système protectionniste contre les Etats-Unis et pour élever contre eux un tarif qui permettrait de faire une réduction de 40 pour 100 n'est pas encore arrivé.

Ce temps arrivera—quand? l'année prochaine ? Peut-être l'année prochaine ou dans deux ans, mais présentement l'honorable député qui, l'année dernière, a prétendu si fortement et avec tant de logique que le peuple du Canada devait affirmer son indépendance et sa force, en opposant aux actes hostiles du gouvernement américain un tarif qui mettrait nos manufacturiers, nos cultivateurs et nos autres producteurs, dans une position d'indépendance et d'égalité, est induit à se servir de sa grande autorité envers ceux qui pensent comme lui, à dire avec le ministre des Finances que le temps n'est pas encore arrivé à mettre en pratique cette politique particulière. De sorte que nous sommes en présence d'un politique annoncée et prêchée par le gouvernement et ses amis qui permettra à tout le monde, quelles que soient les opinions et les espérances, à voter pour le gouvernement, et il y aura la même chance d'obtenir ce qu'il demande. Je crois qu'un gouvernement qui peut prendre une position de cette sorte est très heureux. La seule chose qui pourrait nous porter à dire que ce gouvernement n'est pas heureux c'est qu'il est possible que le peuple voit à travers son jeu et exprime l'opinion que j'ai toujours dit que le peuple entretenait, à savoir : que le gouvernement pour administrer les affaires de ce pays devrait avoir une politique claire et définie, et l'exprimer honnêtement ; qu'un gouvernement qui essayerait de mener de front trois programmes différents, serait certain de la défaite. Et pour ma part, je suis convaincu que par sa conduite, le gouvernement a perdu la confiance publique et tout droit aux suffrages de ceux qui ont des opinions sur les questions publiques et désirent voir les affaires du pays conduites par un gouvernement qui a une politique déclarée et est prêt à mettre en jeu son existence pour le succès de cette politique.

Mais, il y a une chose que j'admire beaucoup au sujet de ce gouvernement et qui constitue pour nous une leçon utile—c'est un gouvernement qui peut apprendre. Ainsi que je l'ai dit, il est arrivé au pouvoir lié au libre-échange. Il n'était au pouvoir que depuis quelques mois, lorsqu'il apprit que le libre-échange ne pouvait pas faire, et il adopta la protection. Il offrit, comme je l'ai dit, une consolation au libre-échangiste, en établissant la préférence en faveur de l'Angleterre. Je ne connais rien qui fût jamais si vanté et si grandi dans ce pays que cette prétendue concession au peuple anglais, cette préférence britannique, comme on l'appelle. Ils étaient si convaincus qu'elle était inattaquable que, lorsque l'on soulevait quelque objection, ils défiaient immédiatement les honorables députés de la gauche en leur disant : Oseriez-vous en demander la révocation ? Il était évident que c'était une des choses les plus sacrées dans la maison de leurs dieux. Ils ne pouvaient pas croire qu'un député de ce côté-ci de la Chambre aurait l'audace de toucher à cette chose sacrée, mais les honorables députés de la gauche ne furent pas lents à donner leur opinion et ils dirent : La préférence anglaise ne nous est pas plus chère que la prospérité du peuple canadien, et le parti conservateur ne se laissera pas effrayer par un tel cri. Vous ne nous imposerez pas silence en disant que le parti conservateur n'est pas loyal à l'Angleterre. Le passé du parti conservateur a été trop bon, trop manifeste, trop conséquent, pour que ses membres aient des raisons de craindre. Le parti conservateur était en droit d'agir suivant son jugement. Il pouvait dire : Nous ne nous obligerons pas à appuyer la préférence envers l'Angleterre à moins que l'on ne puisse montrer qu'elle peut être maintenue sans faire de tort au Canada. Même jusqu'à il y a deux ans, le gouvernement était prêt à risquer son existence sur le maintien de la préférence en faveur de l'Angleterre. Où est-il aujourd'hui sur le même sujet ? Il n'y a aucun doute que dans la correspondance et les délibérations de la conférence entre les premiers ministres des colonies, il y a une menace—elle peut être voilée, mais elle y est—adressée au gouvernement anglais, que si le gouvernement canadien ne reçoit pas un équivalent de sa préférence, s'il ne reçoit pas des concessions en retour des concessions qu'il a faites, il saura ce qu'il lui reste à faire. De sorte que le gouvernement que nous avons est un gouvernement qui sait apprendre—il a appris. Il a appris de ses adversaires conservateurs à devenir protectionniste, à maintenir la protection, et il a appris aussi que les critiques de ses adversaires sur cette prétendue préférence anglaise était justes. Les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, même lorsque cette prétendue préférence anglaise a été proposée, ont déclaré que ce n'était pas une préférence en faveur de l'Angleterre seule, mais une préférence dont profiteraient tous les pays qui avaient avec l'Angleterre un traité contenant la clause de la nation la plus favorisée. Le gouvernement se moqua de cette assertion, mais il apprit avant longtemps qu'elle était juste. Les tribunaux d'Angleterre

décidèrent que cette prétendue préférence anglaise devait être appliquée à toutes les nations au monde qui avaient avec l'Angleterre un traité contenant la clause de la nation la plus favorisée. Le gouvernement eut alors le bonheur de voir l'Angleterre dans le but de l'aider à sortir d'une situation qui était sans conteste très difficile, s'exposa à encourir la haine et le mauvais vouloir de l'Allemagne et de la Belgique, en dénonçant les traités qui étaient la cause de cet état de choses. Et ce ne fut pas la sagesse du gouvernement du Canada, ce ne fut pas sa prévoyance ni sa connaissance des conditions qui résulteraient de l'établissement de la préférence anglaise qui lui a évité des embarras, ce fut la bonté et l'aide du gouvernement anglais qui le sortirent du pétrin dans lequel il s'était mis.

Or, le gouvernement est dans une position très difficile. Les membres ont, comme d'habitude, beaucoup trop parlé. Le très honorable premier ministre et aussi les autres ministres ont répété tant et plus au peuple anglais que cette préférence ne lui était pas accordée dans l'espérance d'avoir quelque chose en échange, que nous ne voulions rien avoir en retour.

Le premier ministre a clairement dit au peuple anglais que c'est par reconnaissance pour l'incomparable liberté dont nous jouissons. Or, cette liberté incomparable, nous en jouissons encore. Pourquoi donc le gouvernement veut-il enlever à l'Angleterre cette préférence ? Les objections qui militaient au début, contre l'établissement du régime privilégié, alors que cette concession s'appliquait à une vingtaine de pays, ces objections, dis-je, sont disparues aujourd'hui, grâce à l'intervention du gouvernement anglais ; or, en pareilles circonstances, pourquoi veut-on révoquer ce privilège ? Voilà six ans que le gouvernement est au pouvoir et après avoir, au début même de son règne, fait preuve de tant de magnanimité, d'une si grande largeur de vues, d'une telle absence de tout esprit de marchandage. Comment se fait-il, dis-je, qu'après avoir assuré le peuple anglais que le Canada ne mettait pas de prix à cette concession, le gouvernement, selon toutes les apparences, se prépare à enlever ce privilège à l'Angleterre ? A mon avis, ces messieurs se sont enfin convaincus qu'ils sont allés trop loin, au point même de porter atteinte à certaines industries canadiennes, et comprenant qu'il n'y a pas d'autre moyen de réparer le tort fait à ces industries, ils ont décidé d'accomplir un devoir des plus désagréables. S'il faut en juger d'après leurs paroles, ils vont révoquer le privilège accordé à la Grande-Bretagne, et cela dans l'intérêt même de nos fabricants nationaux.

Au demeurant, ce privilège est déjà révoqué dans une certaine mesure, en ce qui concerne la surtaxe imposée sur les importations allemandes. En effet, le gouvernement a déjà, dans une certaine mesure, dépouillé ce régime de la valeur qu'il avait aux yeux du marchand britannique. Il faut bien savoir distinguer entre le fabricant et le marchand anglais. La grandeur de l'Angleterre repose peut-être encore plus sur ses marchands que sur ses fabricants. L'Angleterre accumule sur ses marchés les produits de l'univers, pour les distribuer de nouveau au monde entier. Or, la concession accordée par le Canada à la Grande-Bretagne sous forme de régime de préférence, tirait une grande partie de sa valeur du fait que, sous ce régime, le marchand anglais pouvait expédier au Canada les marchandises qu'il avait achetées sur les marchés et dans les ateliers des différentes contrées de l'Europe. A cet égard, la préférence perd aujourd'hui sa valeur.

Le privilège lui-même n'est pas officiellement révoqué ; mais par suite de l'imposition de la surtaxe d'un tiers sur les droits dont sont frappées les marchandises de provenance allemande, les marchandises importées de la Grande-Bretagne qui tirent, en grande partie, leur valeur de la main-d'œuvre allemande, seront soumises à la surtaxe, et le marchand anglais, au lieu de bénéficier d'une détaxe d'un tiers sur ces marchandises, aura à payer une surtaxe d'un tiers. On peut donc affirmer, en ce qui concerne les produits des fabriques allemandes, que la préférence accordée à la Grande-Bretagne a déjà été virtuellement abolie.

On semble fortement enclin à croire, dans la mère-patrie, que cette préférence est sans valeur, ou qu'elle n'est pas assez précieuse pour autoriser la mère patrie à nous faire quelque concession. Dans le cours des mois écoulés, le gouvernement anglais a refusé au Canada toute concession relativement au commerce des bestiaux, bien que le peuple canadien soit convaincu qu'il a droit à la chose et qu'il en bénéficierait largement. Il y a quelques heures à peine, le gouvernement anglais vient d'abolir les droits sur les céréales, droits imposés presque à l'improviste l'année dernière, et on enlève ainsi le seul espoir que nous ayons jamais conçu d'obtenir la préférence sur les marchés anglais. Il y a assez lieu d'appréhender qu'il n'en résulte une certaine aigreur entre la mère patrie et le Canada. A mon avis, puisque nous avons accordé cette préférence à la mère patrie, tout autre moyen qu'il serait possible d'adopter pour remédier au tort causé à certains fabricants nationaux serait infiniment préférable à la révocation du privilège. Le gouvernement canadien n'a pas officiellement aboli la préférence, bien que, je le répète, il l'ait révoquée, dans une certaine mesure, relativement aux marchandises de provenance allemande. Rien n'autorise le gouvernement canadien à abroger d'urgence ce régime. Qu'il le laisse donc en vigueur, se contentant de suivre la ligne de conduite préconisée dans tous les pays du monde dotés de la loi fiscale, et qui veulent modifier leur tarif de façon à répondre aux besoins de la situation économique et à faire face à l'attitude amicale ou hostile des au-

tres gouvernements en matière fiscale. Il suffit pour cela que le gouvernement relève le tarif général, et c'est là précisément ce que nous le pressons de faire. En relevant le tarif général, nous continuerions à accorder à la Grande-Bretagne le privilège dont elle jouit, à l'exclusion de tous les autres pays. Voilà ce que la mère patrie serait en lieu d'attendre de notre part, et c'est là une réforme qui s'impose. Pour mon propre compte, je verrais d'un mauvais œil le gouvernement abolir ce régime privilégié, de façon à provoquer un refroidissement dans les sentiments de bienveillance manifestés à l'époque où il fut établi, alors que les populations de la mère patrie l'accueillirent avec tant de cordialité.

Le ministre du Commerce, dans ses observations sur le budget, a abordé plusieurs autres questions. J'ai déjà fait allusion à une fort singulière affirmation qu'il s'est permise au sujet des résultats du tarif.

Cette année, il a encore touché à certaines questions sur lesquelles il s'était longuement étendu, la session dernière. Il est friand de paradoxes, et cette session-ci, il nous a encore répété l'argument dont il s'est servi l'année dernière, quand il cherchait à se faire de la popularité et à rallier les sympathies publiques à son parti, en exploitant la prospérité du pays. Si le pays est prospère, prétend-il, c'est dans le tarif actuel qu'il faut rechercher la cause de cette prospérité. Et à ce sujet, la session dernière, il invoquait à l'appui de sa thèse le témoignage de la statistique du recensement. Il prétendait qu'au cours de la dernière période décennale, sous l'administration conservatrice, le Canada n'a fait aucun progrès, et à l'appui de sa thèse, il alléguait que depuis quelques années le mouvement d'émigration de notre population à l'étranger est complètement enrayé. Si ces assertions étaient conformes à la vérité des faits, force nous serait bien d'avouer que le ministre du Commerce a victorieusement établi que la situation du pays est des plus riantes et qu'il n'y a nullement lieu de demander de réforme fiscale. Or, de fait, je dois dire que, dans la mesure où il m'a été donné de le constater, ce sont là des suppositions absolument gratuites. Elles ne reposent que sur la simple parole du ministre, et il suffira de quelques instants d'étude des faits pour faire crouler tout cet échafaudage de raisonnements si laborieusement construit. A son avis, la statistique du recensement de 1891 est absolument erronée, et elle a été falsifiée dans une large mesure ; tandis que les chiffres du recensement de 1901, affirme-t-il, sont d'une parfaite exactitude.

Voyons ce qui en est. Ces deux recensements sont l'œuvre de deux gouvernements différents. Si l'un de ces recensements est erroné, il y a tout à parier que c'est le dernier recensement qui pèche sous le rapport de l'exactitude des chiffres. En effet, le recensement de 1891 est l'œuvre de recenseurs compétents et expérimentés, puisqu'ils avaient confectionné celui de 1881 ; tandis que la confection du recensement de 1901 a été confiée à des nouveaux venus, sans expérience préalable. La besogne de ces derniers étant plus ardue, et comme il y avait un grand nombre de listes à confectionner, il y a lieu de croire que les erreurs doivent fourmiller. L'estimation de la population du Canada, telle que consignée au recensement de 1891, a été effectuée avec une rigueur mathématique, et lorsqu'il fallut reviser cette estimation, à l'époque du recensement de 1901, il n'est guère probable que l'erreur de l'estimation primitive ait dépassé 1 pour 100, si toutefois erreur il y a eu ; car, il est plus probable que l'erreur se soit glissée dans le recensement de 1901 que dans celui de 1891.

Le ministre du Commerce nous dit que le mouvement d'émigration est complètement enrayé. Sous l'ancien régime, s'est-il écrié, sous le règne des conservateurs et de leur système protectionniste, l'émigration battait son plein et se déversait à flots pressés dans la république voisine, et ce n'est qu'à l'avènement des libéraux, que le mal a cessé. La statistique que j'ai citée à la Chambre, l'année dernière, à ce sujet, conserve encore toute sa valeur. D'après le recensement de l'Etat du Massachusetts, il appert que ce mouvement d'émigration du Canada vers la république voisine, loin de cesser, à dater de l'avènement des libéraux en 1896, s'est plutôt acentué qu'il n'a diminué. Par conséquent, l'argumentation élevée à grands frais par le ministre du Commerce, pour persuader au peuple canadien que, si le pays est prospère en ce moment, c'est à la politique fiscale du gouvernement actuel qu'il faut l'attribuer, toute cette thèse, dis-je, croule par sa base même, en ce qui touche au recensement.

Le recensement étant une chose de si haute importance, qui fait époque dans l'histoire du pays, il y a donc lieu de s'y arrêter quelques instants. L'année dernière, quand le ministre des Finances a cherché à établir qu'il n'y avait pas lieu de remanier le tarif à cette époque, il nous a allégué, entre autres raisons, que les tableaux des manufactures n'étaient pas encore complétés. Il est vraiment fort singulier que ces tableaux ne soient pas encore terminés. Voilà deux ans que le recensement a été confectionné. Sans doute, le gouvernement a dû bien mettre en relief l'importance de ces tableaux des industries manufacturières. Sans doute encore, il a dû chercher à obtenir tous les renseignements possibles, afin d'appuyer sa politique sur ces données statistiques. Or, bien que ce service soit sous la direction absolue du gouvernement, c'est un fait remarquable qu'aujourd'hui même, deux ans après la confection du recensement, les députés n'ont pas encore sous les yeux un seul de ces tableaux des fabriques nationales et, autant que j'en puis juger, il n'est guère probable qu'ils soient jamais livrés à la publicité. On nous dit que les travaux du recensement

sont virtuellement terminés. Et cependant, toutes ces listes si importantes en ce qu'elles nous révèleraient les progrès accomplis par le pays en fait d'industrie, ne sont pas encore classifiées ni rédigées sous forme de tableaux synoptiques et par conséquent sont parfaitement inutiles au pays.

M. MONK : Le ministre des Finances nous a dit que ces listes sont terminées.

M. BELL : La chose est possible et, ces jours derniers, j'ai reçu le tableau relatif à la situation agricole du Nouveau-Brunswick. Cependant, autant que j'en puis juger, la confection des tableaux des fabriques du Canada n'est guère avancée, et si j'en juge d'après le crédit porté au budget, et l'assurance donnée l'autre jour par le ministre qui nous a dit qu'il ne restait guère que $10,000 à dépenser pour compléter les travaux, il semblerait que nous ne verrons pas la fin de cet ouvrage. La situation est vraiment singulière. L'année dernière, le ministre attendait la publication de ces tableaux. Il n'était pas alors en mesure de remanier le tarif ; or, après ce laps de temps, voilà qu'il veut encore attendre une année, sans qu'il trouve matière à critique dans le fait que l'on n'a pas encore terminé la confection de ce recensement, qui a coûté autant que les deux recensements précédents, et le double du dernier, sans compter que c'est probablement le plus défectueux qui ait jamais été effectué au pays. Quand le ministre du Commerce affirme que le recensement de 1891 doit être tenu en suspicion et qu'il donne prise à la critique sous le rapport de l'exactitude, il se trompe du tout au tout.

Sans vouloir abuser de la patience de la Chambre, il me semble convenable d'appeler son attention sur certaines omissions du discours budgétaire. Il y est bien question de protection, dans une certaine mesure, puisqu'il doit être imposé une taxe de $7 la tonne sur les rails d'acier ; mais cela n'empêche que le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, passe sous silence nombre de questions qui devraient y trouver place. Le député d'Halifax (M. Roche) a établi un contraste fort comique entre le Canada et les Etats-Unis, en nous affirmant que, sauf deux ou trois exceptions, les conditions climatologiques et géographiques des deux pays étaient pour ainsi dire les mêmes. Au nombre des exceptions figure la région tropicale ou sous-tropicale des Etats-Unis. Il nous apprend que les Etats-Unis font face à deux océans. Et le Canada, donc ! est-ce qu'il ne fait pas face à deux océans également ? Ensuite, nous apprenons que les ressources des Etats-Unis sont tout simplement énormes et que son sol est d'une grande richesse. Le Canada n'a rien à envier à ses voisins à cet égard. Toutefois, sur un point en particulier, il a touché juste ; c'est quand il a dit que le Canada n'a pas de régions tropicales ou sous-tropicales. Sans doute, et sous ce rapport le Canada n'est probablement pas aussi bien arrondi que les Etats-Unis ; mais je ne sache pas que nous fussions prêts à échanger notre climat et nos contrées minières du nord pour les contrées sous-tropicales de la république voisine, qui ne sauraient produire d'aussi bons citoyens que les robustes habitants de nos régions montagneuses. Cependant, un gouvernement progressif et habile qui viendrait risquer son existence sur la politique qu'il énoncerait à ce sujet, pourrait réussir à doter le Canada d'une contrée tropicale aux Antilles.

Il y a deux ou trois ans, le ministre des Finances a semblé tenter quelques efforts pour nous assurer des relations commerciales avec l'Ile de la Trinité, efforts qui, je le crains, n'ont pas abouti à un grand succès. Bien que ce soit là une des questions les plus importantes, au point de vue national, qui puissent s'imposer à l'attention du gouvernement, rien ne s'est fait et apparemment on ne s'est pas préoccupé de la chose. Il serait de la plus haute importance que toutes les possessions britanniques du continent américain fussent réunies sous un même gouvernement. Notre nationalité se trouverait ainsi arrondie ; le Canada deviendrait alors un monde complet par lui-même ; ces îles nous offriraient un marché pour le produit de nos pêcheries, tandis que le Canada offrirait un marché aux sucres de ces contrées. Ce serait une tâche digne de nos hommes d'Etat, d'essayer de ranger ces îles de la mer des Antilles sous le drapeau qui flotte sur le Canada ; mais, bien que ce soit une importante question et qu'elle revienne sur le tapis de session en session dans cette Chambre, le gouvernement n'a pas encore tenté de l'aborder et n'a absolument rien à nous apprendre à ce sujet.

Il est une autre question de plus haute importance encore. J'ai nommé l'Ile de Terre-Neuve, la plus ancienne des colonies anglaises dans le monde, et la plus ancienne possession britannique en Amérique. Voilà une île dont la possession, dans un avenir plus ou moins rapproché, est absolument essentielle au bien-être du Canada. Terre-Neuve commande la majestueuse porte qui donne accès à la mer, le fleuve Saint-Laurent, de telle façon que les citoyens du Canada ne sauraient, sans frémir, songer à l'éventualité où cette île passerait aux mains d'une autre puissance. Terre-Neuve devrait faire partie de la Confédération, et c'est la seule œuvre qui reste à accomplir, puisque les hommes d'Etat qui ont dirigé le parti conservateur ont complété la tâche en ce qui touche à la partie nord du continent américain. Enclaver dans la nationalité canadienne le dernier groupe extérieur de population anglaise est l'œuvre qui s'impose au gouvernement actuel. Et cependant, en présence d'une question de si haute importance nationale, et de telle urgence qu'on ne saurait regarder que comme une véritable calamité l'inaccomplissement de ce projet, le gouvernement reste indifférent. Il ne semble pas comprendre la vaste importance de la question. Il est possible qu'il existe

une corespondance à ce sujet et qu'elle nous soit soumise plus tard, mais, suivant toutes les apparences, le gouvernement n'a pas fait un pas pour engager Terre-Neuve à se confédérer et il ne semble nullement se préoccuper de cette affaire.

En outre, le gouvernement n'a rien fait pour assurer au pays de nouveaux débouchés. La seule initiative qu'il ait prise à l'égard de notre commerce, c'est l'imposition d'une surtaxe sur les produits de provenance allemande, et c'est là une attitude tout à fait légitime. Cependant, la balance de cette attitude est plutôt vers la suppression de nos marchés que vers l'acquisition de nouveaux débouchés. Au demeurant, cette attitude est légitime et s'impose à notre approbation. Il y a deux ans, lorsque, au cours de mes observations sur le budget, je recommandai d'adopter cette même ligne de conduite, c'est-à-dire d'imposer une taxe plus élevée sur les produits de l'Allemagne, j'ai été fort surpris d'entendre le ministre des Finances me répondre que le gouvernement avait déjà frappé d'un droit différentiel les marchandises de provenance allemande et que par le fait même d'accorder la préférence à la Grande-Bretagne, il avait frappé d'incapacité l'empire allemand, et qu'il ne saurait passer outre. Je suis bien aise de constater qu'ici comme en mainte autre circonstance, le gouvernement a fait preuve de bonne volonté et d'un désir sincère de s'instruire ; il s'est rangé à l'avis de la gauche, et relativement à l'attitude qu'il a prise sur cette question en particulier, il peut compter sur l'appui et la bonne volonté de tous ceux qui siègent dans les rangs de la loyale opposition de Sa Majesté. La grande question qui accapare aujourd'hui l'attention publique au Canada, celle qui domine dans l'esprit du peuple et relègue toute les autres questions dans l'ombre, la voici : Allons-nous enfin nous comprendre une bonne fois qu'il faut à tout prix réserver le commerce canadien aux Canadiens? De l'avis du ministre des Finances, la politique qui se résume dans ces mots : le Canada aux Canadiens! aurait pour conséquence la désagrégation et l'émiettement de nos forces nationales ; elle élèverait un mur infranchissable entre l'est et l'ouest, et cela en raison de la diversité de leurs intérêts qui sont inconciliables. Eh bien! en pareille hypothèse, il faudrait vraiment désespérer de notre nationalité. Si, par impossible, les populations des diverses parties du pays refusaient de coopérer au bien commun et de se lier par une communauté d'intérêts politiques, force nous serait bien de faire notre deuil de notre nationalité : ce serait la fin du Canada! Pour le coup, venant de la bouche du ministre des Finances, une telle hypothèse prouve bien qu'il ne nous dit pas sérieusement sa pensée à ce sujet.

Il n'y a pas de pays au monde où il n'existe pas une diversité d'intérêt entre les différents groupes de population. Il y a deux ou trois cents ans, dans les Iles Britanniques, par suite de différences de races, plus accentuées que les nôtres, de différences de culte et d'intérêts matériels tout aussi prononcés et surtout par manque d'intercommunications, il y avait beaucoup moins d'homogénité entre les divers groupes de ces populations qu'il n'en existe aujourd'hui au Canada. Or, cela n'a fait obstacle ni au développement de la mère patrie, ni au progrès des parties extérieures de l'empire qui se trouvent dans une situation aussi avantageuse que la nôtre. Ici, au Canada, il n'y a absolument rien, dans notre situation économique, qui fasse obstacle à l'homogénité de nos populations, coulées qu'elles sont dans le même moule politique, ayant toutes les mêmes aspirations et toutes se berçant de ce rêve d'une grande fédération impériale où le Canada jouerait un des beaux rôles. Si, par impossible, nos populations, n'obéissant qu'à l'esprit de clocher et aux suggestions de l'égoïsme, étaient impuissantes à comprendre l'importance d'une politique vraiment nationale, tendant au bien commun et ne visant qu'au bien-être du Canada, ah ! un pareil idéal, je l'avoue, renverserait toutes les notions que nous nous formons de notre beau peuple canadien. Mais non, pareille hypothèse frise l'absurde ; car, avec un peuple comme le nôtre, il n'y a rien de plus facile que d'engager tous les groupes de notre population à réunir leurs efforts et à conspirer vers le bien commun du pays. La vivante antithèse de cet idéal d'une harmonieuse nationalité canadienne, nous la trouvons dans la harangue du député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui a reçu mission de se faire ici même le champion de la cause de la réciprocité avec les Etats-Unis. Le système qu'il a préconisé, s'il n'était pas irréalisable, aboutirait à l'émiettement de nos forces nationales, au fractionnement du Canada en trois ou quatre groupes. On verrait alors surgir, sur les côtes du Pacifique, une confédération composée de deux ou trois états de l'Union américaine et de la province de la Colombie anglaise. Dans la province d'Ontario, on verrait des populations, qui n'ayant cure des intérêts de leurs concitoyens de l'est et de l'ouest, n'auraient de sympathies que pour nos voisins des états de New-York, de l'Ohio et de l'Indiana et ne s'occuperaient que de nouer des relations commerciales avec eux.

Si l'idéal chéri du député de Norfolk-nord triomphait, les populations des provinces maritimes ne songeraient qu'à commercer avec les Etats-Unis ; bref, ce serait la fin du Canada d'aujourd'hui. Non, puisque le Canada existe et qu'il est doté du régime national; puisque, par le passé, nos hommes d'Etat on réussi à convaincre les populations d'Ontario qu'il fallait se soumettre à l'impôt de la houille, et celles des provinces maritimes, à l'impôt des farines de blé et de maïs, et cela dans l'intérêt de ce régime national ; nous avons, dans ces faits accomplis, la garantie que cet état de choses peut et doit se perpétuer bien plus facilement dans l'avenir

qu'il ne l'a fait par le passé. C'est le fait de politiciens myopes. que de chercher à persuader au peuple canadien que les intérêts de l'est ne sauraient se concilier avec ceux de l'ouest. Il est facile de démontrer que les intérêts des territoires arables du Nord-Ouest convergent aujourd'hui vers un but unique : la production du blé. Mais, s'écriet-on, vous êtes impuissants à protéger les populations agricoles. Eh bien, c'est parfaitement vrai : la situation du cultivateur de l'ouest, à ce titre-là même, n'est pas susceptible d'amélioration, puisque cette situation ne laisse absolument rien à désirer. Le sol de l'ouest est d'une fertilité incomparable ; le climat est l'idéal de la perfection. Les semailles et la récolte se font sans encombre, sans que le cultivateur ait à souffrir de ces interruptions que nous imposent les brusques variations de température auxquelles sont sujettes les provinces inférieures. La situation de l'ouest au point de vue de l'exploitation est donc excellente ; mais elle a aussi ses désavantages. Tous les cultivateurs se livrant à la culture uniforme du blé, de là naît la concurrence entre eux ; mais c'est quand il s'agit de transporter ces produits vers les marchés extérieurs que l'embarras se fait sentir, puisque ces marchés sont au-delà de l'Atlantique, à des milliers de milles de distance des territoires à blé. Comment donc protéger les producteurs de l'ouest ? En faisant de Brandon, de Winnipeg, du Sault-Sainte-Marie, et de toutes les villes d'Ontario et de Québec, des centres industriels et commerciaux importants. Vous donnerez au cultivateur de l'ouest toute la protection dont il a besoin en lui fournissant des consommateurs au pays même. J'irai plus loin et dirai que ce serait faire preuve d'une grande étroitesse de vues que d'affirmer que les populations de l'ouest doivent s'immobiliser dans la production du blé.

Que les cultivateurs de l'ouest cessent de se livrer exclusivement à la culture du blé et fassent de la culture mixte ; voilà où est le salut pour eux. Pour le moment, ils font pour le mieux, tirant parti de ce qui est à leur porté, et la situation économique et les conditions climatériques sont si parfaites que ces populations produisent d'énormes richesses, dont bénéficie le pays tout entier. Cependant, aux yeux de tous ceux qui sont au fait des conditions les plus favorables au développement ethnique, il est incontestable que le fait de vivre dans une petite maison d'habitation et de se borner a produire du blé en pleine prairie, ne tend pas à développer les qualités qui doivent distinguer l'homme civilisé. On n'atteindra ce but qu'en implantant dans les prairies de l'ouest les traditions agricoles de l'est, et c'est à favoriser ce système de culture mixte emprunté aux vieilles provinces que doivent tendre tous les efforts du gouvernement. La chose touche non seulement aux provinces de l'ouest mais encore à celles de l'est. L'intérêt que nous portons aux populations de l'ouest ne doit pas nous faire oublier celles de l'est. Dans les provinces de l'ouest, il n'existe pas une aussi grande variété de climat et de sol que dans l'est. Dans les provinces de l'est, en raison des conditions climatologiques, il ne faut pas songer à la production des grains sur une grande échelle. De fait, notre sol ne se prête pas au mode de culture de l'ouest, mais plutôt à la culture mixte.

En dépit des assertions du ministre des Finances, l'émigration, dans les provinces de l'est, est loin d'être enrayée, et ce n'est pas vers l'ouest que se dirigent ceux qui quittent le pays; ils ne se laissent pas même tenter par les terres de la vallée de la Saskatchewan et des grande plaines, dont on dit tant de merveilles ; mais c'est vers les Etats-Unis qu'ils émigrent, vers ce pays protectionniste à outrance, vers les centres industriels des états de la Nouvelle-Angleterre ; et on a beau chercher à réagir contre cette tendance populaire, rien n'y fait, tous nos efforts sont en pure perte. Les plaisirs bucoliques n'ont pas d'attraction pour eux; l'exploitation agricole n'est pas leur beau idéal; la monotonie de la vie des champs leur répugne; il leur faut une existence plus accidentée et c'est vers les centres urbains où s'entrechoquent les multiples intérêts de la vie industrielle qu'ils préfèrent se diriger.

L'exploitation agricole d'un millier d'acres, à côté de voisins à un mille et demi de distance, n'est pas leur fait. Ce qu'ils veulent, ce après quoi ils soupirent, c'est la vie des villes, avec ses plaisirs, son confort, et le charme qu'elle offre à ceux dont la bourse est suffisamment garnie ; c'est encore le luxe et les raffinements de la civilisation, et la facilité de se procurer tout ce qui flatte le sens du beau et de l'agréable. Outre cette tendance à émigrer vers les villes des Etats-Unis, ils aspirent aussi à fonder des villes dans notre pays, et la meilleure politique, celle qui se rallierait les suffrages du peuple canadien tout entier, serait celle qui reconnaîtrait qu'outre la production du blé dans les territoires à blé les plus fertiles du monde, il y a une foule de carrières et d'occupations qui se présentent à l'initiative du peuple. Nous voulons faire du Canada un pays à grandes industries. Quels sont les peuples à la tête de la civilisation aujourd'hui ? Ce sont, sans conteste, les nations industrielles. Or, nous avons tout ce qu'il faut pour aspirer à l'état de civilisation la plus avancée : un vaste pays capable de nourrir une population de deux cents millions d'âmes aussi rapidement qu'il serait possible de l'y établir, un peuple remarquable par son énergie et son savoir faire, des ressources variées et illimitées ; mais pour cela, comprenons-le bien, il ne suffit pas d'une population agricole, mais il nous faut un peuple qui se livre à toutes les carrières, à toutes les occupations en vogue aujourd'hui chez les nations qui marchent à l'avant-garde de la civilisation. Le gouvernement croit peut-être faire preuve de sagesse

M. BELL.

politique et de bonne tactique, en façonnant sa loi fiscale et en dirigeant ses débats de façon à persuader aux électeurs qu'il travaille dans leurs intérêts, peu importe qu'ils soient partisans du libre-échange, d'un tarif de revenu, de la réciprocité ou du protectionnisme ; mais qu'il se détrompe ; une pareille attitude, loin de le signaler au public comme un cabinet qui a le courage de ses convictions, lui imprime plutôt le sceau de l'incapacité, et la marque au front comme un cabinet d'opportunistes, et en pareilles circonstances, il ne saurait compter sur l'appui loyal et sincère du peuple canadien.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à 10 heures 15 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 28 avril 1903.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE (Wright) propose :

L'adoption du quatrième rapport du comité des Débats recommandant que Léon Gérin soit nommé traducteur, et que Sylva Clapin soit payé des services rendus.

Adopté.

PREMIERES LECTURES.

Le bill (n° 129) relatif à la "Crown Bank of Canada".—(M. Guthrie.)

Le bill (n° 130) amendant la loi relative à la marque des colis de fruits.—(M. Guthrie.)

RAPPORT PRESENTE.

Le rapport des fermes expérimentales.—(Honorable W. S. Fielding.)

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion du ministre des Finances :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté ; ainsi que l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. W. S. MACLAREN (Huntingdon) : M. l'Orateur, l'agitation qui s'est produite, dans tout le Canada, autour de la question du tarif, particulièrement dans le cours de l'année dernière, devrait, à mon avis, engager chacun des membres de cette assemblée à faire connaître ses vues au sujet de la politique fiscale qu'il considère la meilleure pour le pays. Quelqu'un qui n'aurait pas l'habitude de la parole serait porté peut-être à s'abtenir de parler en cette Chambre dans le moment actuel, à cause de certaines circonstances peu engageantes. J'en faisais la remarque, à la dernière session, et la même chose se produit, cette année. Une circonstance très propre à décourager les nouveaux députés, c'est le peu d'attention que l'on prête aux discours prononcés en cette Chambre, et le petit nombre de députés qui restent à leurs sièges pendant que la discussion se fait. Il est une autre circonstance propre à décourager les députés disposés à prendre la parole, c'est celle-ci. Si le calcul fait par mon honorable ami d'Elgin-ouest M. Robinson est exact, les frais encourus pour la session sont de $28 par minute, et il en est parmi nous qui n'aimeront pas à faire de trop gros comptes à l'Etat, de crainte que les électeurs ne leur en fassent des reproches à leur retour. Ainsi, le député de Pictou (M. Bell), qui a parlé le dernier, hier soir, nous aurait coûté $3,380, si le calcul du député d'Elgin-ouest est exact. Quelques-uns penseront peut-être que c'est plus que le discours ne vaut ; mais c'est affaire à régler entre lui et ses électeurs.

M. LEMIEUX : Que dites-vous du député de Grey-est (M. Sproule) ?

M. MACLAREN (Huntingdon) : Je n'ai pas eu le temps de faire le calcul de ce qu'il nous a coûté.

L'honorable M. TARTE : Son compte serait fort.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Le présent débat a duré plusieurs jours, et à peu près vingt députés ont pris la parole. Quelques-uns d'entre eux ont fait ce que je me propose de faire ce soir : ils ont déclaré quelle était, dans leur opinion, la meilleure politique fiscale à suivre au Canada. Mais, dans le cas de nombre d'entre eux, il serait difficile de dire au juste quelles sont leurs vues. Je veux bien croire que tout député est influencé dans une certaine mesure par les circonstance de son milieu. Cela ne veut pas dire qu'à mon avis il doive se mettre à l'unisson de ses commettants, bien qu'il puisse être tenté de le faire. Je me trompe peut-être, mais c'est mon opinion qu'un grand nombre de députés en parlant aussi longuement qu'ils le font, songent avant tout à faire publier leurs discours dans les Débats et à les répandre par tout le pays et parmi leurs électeurs. Autrement, je ne conçois guère quelle peut être l'utilité de nombre de ces discours, prononcés probablement tard le soir, lorsqu'il y a à peine un quorum, et que les députés présents ne prêtent qu'une oreille distraite à ce qui se dit.

J'ai parlé il y a un instant de l'influence du milieu ; quant à moi, je demeure au sein d'une population purement agricole. Nous

n'avons pas dans le comté de Huntingdon de fabriques importantes ; nous n'en avons pas plus qu'il ne faut pour répondre aux besoins locaux. Nos cultivateurs sont surtout engagés dans l'industrie laitière et dans l'industrie du porc, qui est un sous-produit de la laiterie. Ces cultivateurs sont pour la plupart libre-échangistes, ou à tout événement, partisans d'un tarif peu élevé. Les principaux produits du comté de Huntingdon sont le beurre et le fromage dont la cote est déterminée par les cours sur le marché anglais : et je pense bien qu'il en est de même dans une grande mesure du lard et des jambons. Nos gens, comme les cultivateurs en général, ne voient pas bien ce qu'ils reçoivent comme dédommagement des prix plus élevés qu'il leur faut payer, en raison du tarif, pour les articles de fabrication. Lors de mon élection, j'avais mon opinion personnelle au sujet du tarif, et cette opinion c'est qu'un tarif peu élevé est celui qu'il nous faut. Appelez-le tarif de revenu ou tout ce que vous voudrez ; mais à tout événement je suis opposé à l'élévation des droits, et c'est aussi l'attitude de beaucoup de Canadiens.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLAREN: Nos lois devraient viser à assurer le bien-être du grand nombre et non de quelques privilégiés. Je l'ai dit, je suis venu ici avec mes opinions toutes faites au sujet de la politique fiscale qui nous convient, et il en est de même, je pense, de la plupart des membres de cette assemblée. Mais, en même temps, j'y suis venu avec l'esprit ouvert, prêt à me laisser convaincre et à renoncer à mes opinions, si on me démontrait mon erreur. J'ajouterai que jusqu'à présent je n'ai pas changé d'opinion ; je persiste à croire que la meilleure politique pour notre pays se trouve dans un tarif peu élevé, ce que l'on pourrait appeler un tarif de revenu. Autre chose : lors de mon élection, je manquais d'expérience ; je n'avais pas donné aux questions d'intérêt public l'attention que j'aurais dû leur donner peut-être. Mon principal souci en matière politique avait été de faire élire l'homme de notre choix, et nous y réussissions généralement.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. MACLAREN : Le terme "homme d'Etat" est beaucoup employé ici, mais je confesse que je ne sais pas encore exactement ce qu'il signifie. Tous n'ont pas la même conception de ce qu'est ou devrait être l'homme d'Etat. Quant à moi, je suis persuadé que pour réussir dans la vie politique, il faut arriver jeune ici, "il faut avoir été pris jeune," comme dit l'autre.

Les cultivateurs canadiens ont des droits; c'est mon opinion et celle de tout le monde. Mais les cultivateurs font difficilement reconnaître leurs droits ; ils ne sont pas organisés, tandis que les fabricants le sont. Ce n'est pas là un reproche que je fais au gouvernement ; car tous les gouvernements sont dans le même cas à cet égard. Ce sont ceux qui soumettent le plus directement leurs vues au gouvernement, quel qu'il soit, qui ont le plus de chances de voir leurs griefs redressés et leurs besoins considérés. Il faut s'attendre à cela. Si vous voyez à l'hôtel Russell, ou dans les couloirs de la Chambre, un groupe d'hommes bien mis, gros et gras, informez-vous qui ils sont ; neuf fois sur dix, on vous répondra que ce sont les représentants de la société des manufacturiers qui sont venus soumettre leurs doléances au gouvernement et l'engager, à force de sollicitations, à leur accorder ce qu'ils veulent. Je trouve les ministres bien à plaindre à cet égard. On ne leur rend pas justice, à mon avis. Il leur faut beaucoup endurer, et rien ne m'indigne comme d'entendre les membres de la gauche leur reprocher le chiffre de leurs émoluments, qu'ils retirent, disent-ils, à ne rien faire. Je suis persuadé, M. l'Orateur, que si les ministres étaient rémunérés en proportion des ennuis qu'on leur impose, leur traitement serait le double de ce qu'il est aujourd'hui.

Je disais donc que les cultivateurs ne sont pas dans une position aussi avantageuse que les fabricants pour faire connaître leurs besoins au gouvernement. Le cultivateur ne peut se transporter à Ottawa pour y plaider sa cause. Il lui faut rester chez lui à surveiller de près son exploitation, s'il veut joindre les deux bouts, et il ne pourrait guère se payer le luxe de se promener dans des voitures spéciales de chemins de fer pour se mettre en rapport avec les ministres. Les fabricants ont donc en cela un avantage sur les cultivateurs, et ils en profitent, semble-t-il, pour obtenir des faveurs que les cultivateurs et les grandes classes de consommateurs considèrent nuisibles à leurs intérêts. Cette société des manufacturiers dont nous avons tant entendu parler me paraît être une organisation merveilleuse. Les vœux qu'elle a formulés à sa réunion d'Halifax sont étonnants, si étonnants que l'organe conservateur, la *Gazette* de Montréal, ajoutant l'hypocrisie à la folie, crut devoir en parler. Bref, ces hommes sont organisés et ils sont mieux à même de présenter leurs vues au gouvernement que les grandes classes de consommateurs.

Depuis mon entrée à la Chambre, j'ai entendu citer beaucoup de chiffres et d'états établissant quelle est la condition du pays. Je n'attache guère d'importance à ces sortes de choses, car je crois m'apercevoir que les mêmes statistiques sont invoquées de part et d'autre à l'appui de prétentions opposées. Ma propre expérience et mes propres observations me sont des guides plus sûrs dans les questions de cette sorte. Si j'en juge par mon propre comté et le pays avoisinant, la prospérité du pays ne fait pas de doute. Tout le monde le reconnaît. Il y a huit ou dix ans, les fermes étaient hypothéquées et les cultivateurs payaient de 6 à 8 pour 100

d'intérêt sur les emprunts. Ces hypothèques n'existent plus ; les cultivateurs obtiennent à 4 et 4½ pour 100 les sommes nécessaires pour se libérer. La connaissance de ces faits m'éclaire plus que toutes les statistiques.

L'honorable député qui a parlé hier soir (M. Bell) a calculé combien le revenu annuel de l'Etat représentait par famille et par tête, et il en est arrivé à la conclusion très pessimiste, à mon avis, que si les conditions actuelles persistent, la pénurie financière se fera sentir de nouveau, et la population sera encore dans la gêne comme elle l'était au temps où nos amis de l'opposition détenaient le pouvoir. Je sais que pour le moment les gens se tirent bien d'affaire et même mettent un peu d'argent de côté. Les dépôts dans les banques d'épargnes et autres augmentent beaucoup, preuve évidente que le pays est prospère.

Le sujet que je vais aborder sera peut-être considéré d'histoire ancienne ; mais ces messieurs de l'opposition ont remonté si loin dans le passé, qu'on me permettra bien d'imiter leur exemple. On se rappelle les protestations qui s'élevèrent des rangs des conservateurs, lorsque le ministre des Finances soumît le tarif actuel ; on affirmait qu'il allait ruiner le pays. Ces messieurs prétendaient, comme toujours, être protectionnistes à outrance. En 1878, lorsque la politique nationale fut adoptée, ils avaient prédit qu'elle allait produire de merveilleux effet (qu'elle ne produisit pas) ; et dans la circonstance en question ils déclarèrent que s'ils reprenaient les rênes du gouvernement, ils adopteraient de nouveau leur politique nationale et assureraient ainsi au pays cette prospérité qu'ils n'avaient pu lui procurer pendant qu'ils détenaient le pouvoir. On se souvient comme ils avaient promis que les industries surgiraient par tout le pays, que les immigrants nous arriveraient et se fixeraient sur les terres vacantes du Nord-Ouest, et que nos cultivateurs s'occuperaient à produire les denrées nécessaires à l'alimentation des milliers d'ouvriers employés dans les fabriques. C'était l'âge d'or qui revenait. Toutefois, ce n'est pas ce qui est arrivé. Lors du recensement de 1891, on fit force remplissage en vue de grossir le nombre des établissements industriels. J'ai relevé de ces cas dans mon propre comté. Dix-huit ou vingt femmes indiennes occupées dans leurs maisonnettes à fabriquer des paniers furent inscrites comme autant d'établissements industriels. Une femme travaillant chez elle, sur un métier de tisserand, fut aussi inscrite comme établissement industriel. Les cordonniers travaillant au banc furent entrés de la même manière. Malgré tout, le parti conservateur ne put faire montre des résultats qu'il s'était engagé à produire par le moyen de cette bienfaisante politique nationale. Il lui faut maintenant admettre que sous le régime douanier du gouvernement actuel, le pays n'est pas allé à la ruine, comme il l'avait prédit. Je ne dirai pas que ces messieurs en sont attristés ; ils se réjouissent, sans doute, de ce que le pays est prospère, bien qu'il leur coûte de le reconnaître. Mais le ton de leurs critiques n'est plus ce qu'il était en 1897, lorsque le présent tarif fut adopté. Vous vous rappelez la prédiction lamentable que l'on faisait de l'état de choses ruineux que le tarif allait déterminer, en détruisant une partie de l'œuvre de la politique nationale. Prêtez l'oreille à ce discours, sorti de la bouche d'une des sommités du parti de l'opposition :

> Qu'arrive-t-il ? Le tarif est mis en vigueur, nos industries en sont déjà frappées de paralysie, et ces messieurs s'en réjouissent ; ils contemplent avec satisfaction la ruine des industries canadiennes. Je lisais dans la 'Gazette,' de Montréal, la plainte lamentable des fabricants, qui venaient l'un après l'autre déplorer la ruine de leurs industries, la fermeture des usines, et le retour prochain aux tristes conditions qui existaient lorsque l'honorable député qui vient de parler avait la direction de la politique douanière du pays. Jamais préjudice plus grave ne fut infligé au Canada.

Il ne sera pas nécessaire, je pense, de donner le nom de l'auteur de ce discours. Les anciens membres de l'assemblée le reconnaîtront à la vigueur de son langage. Ce même député fit une autre déclaration, prédisant ce qui allait arriver ; mais il s'y montrait moins complètement découragé. Il prévoyait qu'un peu de bien sortirait de tous ces désastres, de toutes ces ruines ; il se persuadait que le régime nouveau découragerait et dégoûterait le peuple canadien au point de l'engager à mettre le parti libéral à la porte et le parti conservateur au pouvoir. Voici ses paroles :

> Loin de m'en réjouir par esprit de parti, je déplore du fond de mon cœur les désastres que vont subir les grandes industries du Canada, la ruine de ses intérêts les plus chers. Et pourtant, je ne puis m'empêcher de reconnaître qu'ils font ainsi la besogne du parti conservateur. Ils font sentir à notre peuple qu'ayant réussi à s'emparer du pouvoir (le seul but de leur ambition), ils se proposent d'exercer ce pouvoir au détriment des industries canadiennes.

L'orateur, comme on voit, se montrait pathétique et plein de magnanimité. Ce que son cœur a dû saigner pour ce pauvre Canada ! même la pensée que le régime douanier institué par le parti au pouvoir allait amener la déchéance du parti libéral et lui assurer de nouveau à lui et à ses amis la direction des affaires, ne pouvait le consoler de l'état de dilapidation et de misère auquel ce nouveau régime allait entre temps réduire son cher Canada.

Les délices du pouvoir n'étaient rien à ses yeux en comparaison de la peine ressentie à la pensée que toutes ces magnifiques industries qui s'étaient développées par tout le Canada sous l'égide de la politique nationale, seraient étouffées, anéanties, par le nouveau régime douanier. L'ancien ministre des Finances, M. Foster, attaqua, de son

côté, le tarif. Il particularisa davantage sa critique. Son regard de voyant entrevit la destruction prochaine de l'industrie des lainages. Les fabricants de chemises, faux cols et manchettes allaient voir leurs besognes envahies par la misère. Voici ce qu'il dit :

Je le conduirai (M. Davies) dans les circonscriptions françaises de Montréal et du voisinage, et je lui mettrai sous les yeux une des industries les plus répandues du Canada, répartie entre des centaines et des milliers de foyers de cultivateurs, où les femmes ajoutent aux recettes quotidiennes de la famille en travaillant chez elles à la confection de ces articles, moyennant un modeste salaire. Si cette industrie ne doit plus être protégée que par un simple droit *ad valorem*, elle s'en ira à Troy, en Allemagne, en Belgique, ou en Angleterre. Qu'est-ce que la légère augmentation du prix des chemises et des faux cols produite par l'impôt douanier en regard de la perturbation et de la destruction d'une industrie donnant de l'emploi à des centaines et à des milliers de personnes dans les campagnes avoisinant les villes et les villages ?

Certaines gens semblent prendre plaisir à se faire des épouvantails pour les renverser ensuite.

Ce même M. Foster fit la prédiction suivante au sujet de l'industrie des lainages :

Pourquoi mettre en péril cette grande industrie des lainages, largement répandue par tout le Canada depuis la Colombie-Anglaise jusqu'au Cap-Breton. Je suis fermement convaincu que si l'on enlève cinq cents par livre et si l'on ne laisse que le droit de 35 pour 100, nous pourrons dire adieu à la plus grande partie de cette industrie largement répandue des lainages du Canada.

Je pourrais multiplier presque indéfiniment les citations de cette nature, montrant quel devait être, dans l'opinion des conservateurs, à cette époque, l'effet probable du nouveau régime douanier. Et ce n'étaient pas là des vues exprimées par les simples soldats de l'armée conservatrice (s'il reste des soldats) ; mais par les chefs mêmes du parti conservateur, par sir Charles Tupper et l'honorable M. Foster, ancien ministre des Finances. Ils prédirent tous deux que la ruine et la désolation fondraient sur le Canada si le parti libéral s'obstinait à mettre le tarif en vigueur.

Mais quelle est l'attitude aujourd'hui de nos amis de l'opposition? Le tarif actuel est virtuellement le même que celui de 1897 ; c'est le même tarif qui fut si vigoureusement condamné naguère par les chefs reconnus du parti conservateur. La désolation et la ruine dont on nous menaçait ont-elles fondu sur nous? M. l'Orateur, personne ne nie que le pays soit prospère. Nos amis de l'opposition le reconnaissent, tout en s'efforçant d'expliquer cette prospérité par l'action de causes entièrement étrangères à l'administration. Pour moi, je ne suis pas de ceux qui disent que notre prospérité est entièrement le résultat de la politique d'un gouvernement. Personne parmi les partisans de l'administration ne le prétend non plus, je

M. MACLAREN (Huntingdon).

pense. Aucun d'eux, à ma connaissance, n'a pris cette attitude en Chambre. Mais tout en admettant que la prospérité du pays est due, pour une bonne part, à des causes extérieures, nous croyons que cette prospérité, dans une certaine mesure du moins, est le résultat de la politique adoptée par le gouvernement et de sa bonne gestion des affaires. Il y a ceci à tout événement qu'on ne saurait contester : le parti libéral est au pouvoir et le pays est prospère. Il faut lui en tenir un certain compte, de la même manière qu'on le tiendrait responsable si le contraire existait. Quelques-uns des anciens députés se souviennent de l'attitude prise par le parti conservateur sous le gouvernement Mackenzie. Ils voulurent que ce gouvernement portât la responsabilité entière de la gêne financière qui se produisit alors. Je ne voudrais pas assurer la chose, mais il est de tradition qu'ils mirent sur le compte de l'administration même le fléau des sauterelles et jusqu'à l'apparition au Canada de la doryphore de la pomme de terre. Il est donc raisonnable de tenir quelque compte à ce parti libéral, revenu au pouvoir, de la prospérité dont nous jouissons aujourd'hui. De quelle manière a-t-il contribué à cette prospérité ? D'abord en abaissant les droits, puis en développant nos moyens de transport et en travaillant au progrès de l'agriculture. Il est hors de doute que l'établissement du service frigorifique a été d'un grand avantage pour nos cultivateurs. L'opposition soutient que ce service a été établi en premier lieu par nos prédécesseurs ; mais, dans tous les cas, on ne peut nier qu'il ait été développé et amélioré sous la direction du ministre actuel de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher). Certes, il serait difficile d'exagérer les avantages que notre population agricole retire de ce service, qui la met à même de livrer ses produits sur le marché anglais en parfaite condition. Le moins qu'on puisse dire c'est qu'il revient autant d'honneur aux libéraux, de la prospérité dont nous jouissons aujourd'hui, que les conservateurs en réclamaient en raison de la somme de prospérité beaucoup moins grande dont nous avons joui sous leur administration. La prospérité actuelle se manifeste par la condition meilleure du peuple, par le chiffre plus grand des dépôts dans les banques, par la satisfaction apparente de tous côtés. Il est un mot de l'ancien président Lincoln, qui condamne la folie de changer de chevaux en traversant la rivière. Ce mot a bien son application dans la circonstance présente. Ce n'est certes pas le temps pour le pays de changer sa politique fiscale, dans les conditions de prospérité actuelle qui se sont produites sous son empire. Ces messieurs de l'opposition jouent le rôle de Cassandre ; ils ne cessent de nous annoncer le retour des mauvaises années et à nous avertir de nous y préparer en réduisant les dépenses. Or, certains de mes commettants sont d'avis que le gouvernement actuel dépense trop librement ; moi-même j'aimerais

que certaines dépenses fussent réduites. Mais le point important est celui-ci : l'argent est-il employé utilement ; l'Etat retire-t-il la pleine valeur des sommes dépensées? En un mot, M. l'Orateur, notre gouvernement devrait s'appliquer avant tout à faire du Canada un pays où la vie est à bon marché. Les immigrants nous arrivent en nombre ; il nous en faut encore davantage. Il nous faut des colons pour occuper les terres vacantes du Nord-Ouest et des autres parties du Canada. Ces immigrants sont pour la plupart peu fortunés, et devraient être mis à même d'obtenir leurs instruments agricoles, leurs vêtements et autres articles de fabrication au plus bas prix possible.

Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de parler beaucoup plus longtemps, car j'ai sans cesse à l'esprit le calcul de mon ami, le député d'Elgin-ouest (M. Robinson), et si je continuais à parler quelque temps encore, une grave accusation de gaspillage des fonds publics pourrait être portée contre moi. Mais j'ai encore un mot à dire. Les membres de l'opposition, et particulièrement le député de Grey-est, ont à maintes reprises, dans le cours de la session, vertement critiqué les ministres. Celui-ci leur reprocha d'être des temporisateurs et de n'avoir pas exécuté, durant leur terme d'office, un seul acte digne d'un homme d'Etat.

M. SPROULE : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLAREN : Eh bien ! M. l'Orateur, si notre ami est dans le vrai, nous devons être singulièrement dans l'erreur, nous membres de la droite, et nous n'avons qu'à reconnaître notre infériorité à l'égard de l'honorable député et de ceux qui partagent son opinion. Nous sommes-nous donc trompés, toutes ces années dernières, en nous figurant que nous avions à la tête de l'administration un ministère d'hommes d'affaires ? D'après l'honorable député, oui ; mais nous avons la consolation d'être plus nombreux, et pour le moins, je pense, aussi intelligents que ces messieurs de l'opposition. Nous sommes persuadés que, durant tout ce temps, les affaires du pays ont été administrées par les hommes les plus capables que le pays pouvait nous fournir. Ce que j'en dis n'est pas dans le but de flatter les ministres, mais pour ma propre justification et celle de mes amis de la droite. Sir Wilfrid Laurier se serait donc mépris du tout au tout, lorsqu'à la suite des élections de 1896, il invita à faire partie de son ministère les hommes les plus distingués de la politique provinciale et de l'arène fédérale ? Le peuple, à son tour, se serait-il trompé, lorsqu'au bout de quelques années, appelé à se prononcer sur la manière dont ces hommes avaient administré les affaires, il les maintint au pouvoir par une forte majorité ? Non, c'est le peuple qui est dans le vrai ; ceux qui se trompent ce sont ces messieurs de l'opposition ; et les hommes qu'ils dénigrent ainsi leur sont supérieurs. Je tiens à louer le gouvernement de ce qu'il a fait ; je tiens à exprimer la haute opinion que j'ai des capacités de ces hommes qui se sont montrés les égaux des hommes d'Etat les plus distingués de la Grande-Bretagne et des colonies, et de ceux de la république américaine. Les ratés de la politique peuvent se railler de ces hommes ; nous, nous aimons à les honorer, en dépit des observations malveillantes de cet illustre homme d'Etat, le député de Grey-est, et des moqueries des messieurs de l'opposition.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Maclaren, (Huntingdon) n'a pas jugé à propos, tout de même, de mentionner particulièrement un seul de leurs actes.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-sud) : M. l'Orateur, au moment de prendre la parole, je me rends compte qu'à la suite de la discussion très complète qui a été faite du sujet, il serait difficile d'introduire dans le débat des faits nouveaux ou des arguments nouveaux basés sur ces faits. Mais je veux mettre à profit la chance qui m'est offerte, le privilège qui m'est accordé, d'exposer mes vues au sujet de la situation financière et de la politique du gouvernement. Je veux aussi joindre ma voix au concert de félicitations inspirées par l'ère de prospérité que nous traversons. Il serait étonnant, en effet, que le Canada eût été seul à ne pas avoir sa part de l'abondance dont le monde civilisé a joui dans le cours de ces sept années. Je félicite le gouvernement de détenir le pouvoir dans des circonstances aussi heureuses. Ceux qui ont donné quelque attention n'hésiteront pas à reconnaître que les mauvaises années, la gêne financière, quelles que soient leurs causes, ont eu pour effet, en mainte occasion, de faire perdre à de bons gouvernements la confiance du peuple.

Je félicite le gouvernement tout autant que le pays, quelle que soit la cause déterminante de notre prospérité actuelle ; que celle-ci soit la suite du mouvement général de confiance qui s'est produit dans tout le monde civilisé et de l'expansion du commerce qui s'en est suivie ; qu'elle soit le résultat d'une succession de récoltes abondantes ; ou bien encore, qu'elle puisse dans une mesure quelconque être l'effet de la politique fiscale adoptée et mise en vigueur par le gouvernement, celui-ci a droit à nos félicitatians. Et si l'on peut établir un lien entre la politique fiscale et la prospérité du pays, eh bien ! que tout honneur en soit rendu au gouvernement et que l'adulation de ses partisans ne lui soit pas ménagée.

Mais l'on peut bien se demander ici dans quelle mesure l'administration actuelle a modifié la politique de l'ancien gouvernement, politique qu'elle avait condamnée avec tant de persistance avant son arrivée aux affaires et qu'elle s'était engagée à détruire du tout au tout, une fois au pouvoir. Ne s'est-elle pas bornée à appeler d'un nom nouveau l'ancienne politique, sans y introduire de principe nouveau ; et ne voudrait-elle pas aujourd'hui que ce nom fût accepté du pu-

blic comme preuve de la sincérité des professions de foi de ses partisans et de la fermeté de leurs convictions ? Certes, le ministre du Commerce abuse de la crédulité populaire, et compte trop sur la confiance qu'inspirent sa réputation d'homme d'Etat et ses longs états de service, lorsqu'il vient déclarer à la Chambre et au pays que, sous l'empire de la politique de protection de l'ancien gouvernement, pour chaque dollar d'impôt allant au trésor, il en tombait deux dans le gousset du fabricant ou du marchand, tandis que sous l'empire du tarif de revenu du présent régime, l'impôt tout entier est acquis au trésor. Cela montre, à mon avis, comment un homme, jouissant d'une assez bonne réputation d'honnêteté, d'esprit de suite et de bon sens, peut y survivre, ou la détruire à trop parler. Il conseille aux marchands et aux fabricants de profiter de ces années d'abondance pour mettre de l'argent de côté en vue des années de pénurie qui ne manqueront pas de succéder aux premières; il leur suggère, pendant que les recettes sont bonnes, d'économiser, de se débarrasser des dettes qu'ils peuvent avoir contractées. Que ne donne-ils les mêmes conseils à l'administration ? Que ne l'engage-t-il, en ces années de finances florissantes, à parer aux années d'adversité qui vont venir, qui viennent toujours, à la suite des périodes d'expansion et de grande prospérité ? Que ne donne-t-il le même conseil à son propre département ? Ce lui serait plus méritoire que de chercher à faire des distinctions subtiles entre des tarifs qui ne diffèrent aucunement dans leur principe, et dont les différences dans l'application sont légères au point de n'exister que sur le papier.

On avait donné à entendre au pays que le tarif serait revisé dans le cours de la présente session. Mais, quel que soit le besoin d'une telle revision, le ministre des Finances a annoncé qu'il n'y aurait pas de revision pour le moment. Notre gouvernement cherche à se faire accorder un traitement de faveur par la Grande-Bretagne, et à conclure avec les Etats-Unis quelque arrangement en vue de la réciprocité des échanges. Mais depuis que le discours du budget a été prononcé, tout espoir d'obtenir un traitement de faveur de la Grande-Bretagne est disparu. Voici un extrait d'un journal de Londres, de la semaine dernière :

> Pas de traitement de faveur possible aujourd'hui. L'exposé budgétaire a, de plus, ceci de remarquable qu'il nous ramène au point où nous étions l'année dernière, avant qu'en eût induit sir Michael Hicks-Beach à s'engager, suivant l'expression des critiques radicaux, sur cette " pente glissante de la protection ". Il serait hasardé de dire que M. Ritchie a voulu par là faire pièce à la menace du ministre canadien des Finances, de biffer du tarif canadien le droit différentiel en faveur des marchandises anglaises, à moins que les produits canadiens ne devinssent l'objet d'un traitement de faveur sur les marchés anglais. Mais il est très certain que si les colonies avaient accepté (au lieu de la rejeter comme elles ont fait) la proposition de M. Chamberlain d'établir le libre-échange entre toutes les parties de l'empire, avec droits sur les marchandises étrangères, M. Ritchie n'aurait pas aboli les droits sur les céréales, dont les Canadiens voulaient se faire exempter. L'Angleterre revient à la politique de M. Gladstone en faveur du " free breakfast table " (c'est-à-dire de l'entrée en franchise des substances alimentaires composant le déjeuner), et même si le Canada n'abolissait pas son droit différentiel de 33 pour 100 en faveur des marchandises anglaises, il est moins probable que jamais que nous ayons l'uniformité du tarif au sein de l'empire, si ce n'est sur une base libre-échangiste. Sous ce double aspect, le budget est radical, et non pas conservateur, dans ses tendances.

M. RICHARDSON.

Sir William Vernon-Harcourt, député libéral, prononça ces paroles :

> Je suis heureux que l'impôt sur les céréales ait été rapporté : c'était un impôt odieux.

M. George Toulmin, représentant libéral de Bury, Lancashire, a dit :

> L'abolition des droits sur les grains empêchera absolument tout futur chancelier de l'Echiquier d'inaugurer un tarif de préférence pour le blé des colonies.

Ainsi, depuis que ce débat est commencé, et depuis que le ministre des Finances s'est exprimé à ce sujet, tout espoir d'en arriver à un arrangement avec le gouvernement britannique est pour le moment perdu. Nous n'avons rien, non plus, à espérer du côté des Etats-Unis. Nous avons offert à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis toutes les concessions que nous pouvions leur offrir. Nous avons maintenant les mains vides. Notre gouvernement était rempli de grandes prétentions et de grands projets ; il a aussi fait de grandes promesses ; mais promesses et projets sont tombés à néant. Ils ont fait la chasse aux chimères et ils se sont débattu dans le vide. Un gouvernement qui traverse tant d'échecs n'offre rien de stable, et change à tous les vents. Telle est encore la situation où ils se trouvent. Ils ne peuvent offrir au pays aucune politique fixe ni déterminée, et ils se tiennent dans l'expectative, attendant que la chance les favorise. Cependant, comme nous importons bien plus de marchandises qu'autrefois des pays étrangers, on nous demande de nous réjouir de ce que nos produits et très fréquemment aussi, notre argent pour payer nos achats, s'en va aux Etats-Unis et ailleurs.

A l'ouverture de ce débat, on nous a fait voir combien le gouvernement s'était montré sage et clairvoyant, en accordant une préférence de tarif à la Grande-Bretagne sans rien demander en retour; car, alors qu'il aurait été très difficile d'engager le gouvernement britannique à imposer une taxe sur les céréales, à l'exception seulement de celles des colonies, il devenait bien plus aisé pour l'Angleterre, après que la préférence avait été spontanément accordée et que des droits avaient été imposés sur les blés, de réduire ces droits en décrétant l'exemption pour les

produits des colonies. Mais depuis que nous avons engagé ce débat, nos espérances se sont évanouies. L'Angleterre a aboli les droits sur le blé, et le Canada ne doit s'attendre à aucune faveur. Oh mais! nous dit-on, nous allons enlever la préférence à l'Angleterre, et la fin du discours du ministre des Finances contient une menace cachée de ce genre. Alors, notre prétendue gratitude vis-à-vis de l'Angleterre pour la liberté qu'elle nous a accordée, ne serait plus donc, aux yeux de l'histoire, que basse et mesquine hypocrisie, car alors nous aurions cherché à obtenir par ruse ce que toute nation qui se respecte ne devrait chercher à obtenir que par des voies honnêtes, et suivant la pratique habituelle entre gens d'affaires. Ainsi, notre attitude vis-à-vis de l'Angleterre est donc aujourd'hui hostile, en matière de relations de commerce.

Quelle est la position vis-à-vis de l'Allemagne ? Nos relations étaient cordiales, et notre commerce se développait. Qu'est-il advenu de tout cela? Nous avons des groupes d'Allemands fort considérables, en ce pays, tant dans les anciennes provinces que dans les nouveaux territoires. Ce sont là les colons que nous nous estimons heureux de posséder. Dans les arts et manufactures, ils se distinguent par une intelligence et une application au travail qui en font des rivaux industriels redoutables. En agriculture, on ne les dépasse pas, et peu d'autres nationalités établies au Canada peuvent les égaler. Nous désirons qu'il nous vienne des émigrants d'Allemagne, mais la bévue que nous avons commise en accordant la préférence à la Grande-Bretagne a soulevé en Allemagne tant de ressentiment contre le Canada. que de toutes parts s'élèvent là-bas des cris pour qu'on nous applique le maximum des droits prohibitifs. Nous ne devons plus espérer avoir à l'avenir le marché allemand aux mêmes conditions que les autres nations. Notre ministre des Finances annonce que nous avons relevé le défi lancé par l'Allemagne pour ouvrir une guerre de tarifs. Les hostilités sont maintenant ouvertes, et la Grande-Bretagne peut s'y trouver entraînée. Notre attitude vis-à-vis de l'Allemagne est donc hostile.

La France est encore un autre pays avec lequel nous essayons d'avoir de meilleures relations de commerce. A venir jusqu'à présent, ces relations ont été cordiales ; mais il paraîtrait maintenant, d'après la correspondance échangée entre les deux pays, que les ouvertures que nous avons faites pour améliorer ces relations n'ont pas été reçues avec grand empressement en France. La façon avec laquelle nous traitons la Grande-Bretagne ne semble pas inspirer aux autres pays grande confiance en nos méthodes. Nos relations avec la France, tout en n'étant pas hostiles, ne sont donc pas particulièrement cordiales.

Mais il y a le grand marché naturel qui nous avoisine, c'est-à-dire ces mêmes Etats-Unis qui ne se sont jamais fait faute de nous humilier chaque fois qu'il l'ont pu ; ce même pays qui ne mérite aucun égard de notre part en matière de tarif ; ce pays qui a toujours reçu nos avances avec morgue et insolence ; ce même pays que nous allons enfin, suivant les promesses qui ont été faites ici à la dernière session, pouvoir remettre à sa place ; ce pays vis-à-vis duquel nous allons à notre tour faire montre de hauteur—ah ! certes non, plus de banquets à Washington ; ce même pays qui va bientôt se faire solliciteur. Eh bien ! en quelle attitude sommes-nous vis-à-vis des Etats-Unis ? On nous a informé, à notre grande surprise, que notre gouvernement en était encore à échanger des salamalecs avec Washington, et à chercher à s'entendre pour reprendre les négociations. On nous dit aussi qu'il faut attendre, avant de remanier notre tarif, que nous ayons vu ce que nos amis les Américains vont faire pour nous. Il est donc possible qu'on rouvre l'ère des excursons d'été, des pic-nic, des banquets, et que la note que nous aurons à payer s'en allonge d'autant.

Ces négociateurs nous font l'effet de s'amuser à chercher à saisir des bulles d'air, qui crèvent aussitôt qu'on y touche. M. l'Orateur, nous avons appris, ou du moins nous devrions savoir depuis longtemps que nous n'avons rien à attendre des Etats-Unis. Ce n'est pas à nous d'être surpris que les hommes d'Etat américains regardent comme un devoir patriotique de se jouer du Canada chaque fois que l'occasion s'en présente. Pourquoi, du reste, donneraient-ils leur appui à une politique qui pourrait tendre à amener le développement plus rapide d'un Etat avoisinant, lequel est destiné non seulement à être leur seul rival sur ce continent, mais qui peut arriver à pouvoir lutter avec eux sur les marchés du monde pour la suprématie dans le commerce et les manufactures. En effet, telle doit être la destinée du Canada, si nous restons nous-mêmes, et si nous ne perdons jamais de vue les intérêts de ce pays.

La première attaque hostile portée à notre jeune pays, par l'abrogation du traité de réciprocité, devait nous être, dans l'esprit des Américains, un coup mortel. On voulait par là même étouffer pour de bon les aspirations de notre jeune nationalité. Je me rappelle encore, et beaucoup de membres de cette Chambre se rappelleront aussi, la vive alarme qui se répandit dans le pays à la nouvelle que les Etats-Unis avaient abrogé et ne voulaient plus renouveler le traité de réciprocité. Des centaines et même des milliers de nos hommes d'affaires étaient alors sous l'impression qu'il nous restait si peu de chances de lutter avec nos puissants voisins, que nous pouvions tout aussi bien nous reconnaître vaincus d'avance. Mais ce que l'on croyait devoir être un coup mortel pour nos aspirations nationales se trouve au contraire être un bienfait pour nous, parce que nous apprîmes alors à ne dépendre que de nous-mêmes, et que c'était là le sentiment

national qui nous faisait le plus défaut. Même, nous ne serions pas éloignés d'en ressentir encore le besoin de temps à autre. Non seulement alors, mais chaque fois que les Etats-Unis nous ont infligé depuis des rebuffades, la conséquence en a été d'affirmer et d'intensifier cet esprit d'indépendance qui nous est bien plus précieux que tout ce que nous aurions pu retirer des traités les plus avantageux. Nous ne devons pas nous attendre à ce que les Américains se laissent aller à faire du sentiment vis-à-vis du Canada.

Nous n'obtiendrons jamais d'eux un traité de commerce qui nous soit avantageux, excepté qu'ils ressentent le besoin d'arriver sur notre marché. Loin de moi la pensée de soulever de l'animosité vis-à-vis des Etats-Unis, mais l'on nous a vraiment trop rassasiés de ces panacées qu'on appelle l'union commerciale et la réciprocité absolue. Cessons donc de faire des coquetteries à une nation qui nous a toujours montré ostensiblement de la malveillance dans ses relations d'affaires. Je recommanderais d'adopter l'aphorisme tiré de l'ouvrage américain si populaire, David Harum. Celui-ci dit : " Quand vous aurez à troquer votre cheval contre un autre, agissez vis-à-vis de votre copain comme vous savez que celui-ci veut agir envers vous ; seulement, ayez soin d'arriver bon premier." Nous devrions, pour notre propre dignité, avoir une politique essentiellement canadienne ; une politique de protection pour les travailleurs des champs, de nos forêts, de nos pêcheries, de nos mines, de nos ateliers, de nos usines. Nous devrions faire en sorte qu'il y ait pour chacun, et en tant que la chose dépend du gouvernement, une juste rémunération de son industrie et de son esprit d'entreprise, et un placement certain et sûr pour ses capitaux. Une politique vague, incertaine et vacillante, telle que décrite dans ce vieux dicton :

> We can and we can't, we will and we won't,
> We'll be blamed if we do, and condemned if we don't.

n'est pas la politique qui convient à un grand pays de progrès comme le Canada. M. l'Orateur, jetons de nouveau un regard sur nos relations étrangères. Voyons l'Angleterre qui nous est hostile, l'Allemagne qui qui nous est hostile, la France qui ne nous témoigne aucune amitié, les Etats-Unis temporisant avec la seule nation qui mérite notre mépris. Nous attendons qu'on nous mette les atouts en main. Telle est la situation humiliante où le gouvernement libéral nous a acculés. Les Etats-Unis ne nous accorderont jamais la réciprocité tant qu'ils pourront avoir notre marché sans cela, tout en pouvant fermer leur marché à nos produits.

Mais on nous dit que nous avons un surplus considérable. Si on demande où est ce surplus, on nous répondra sans doute que nous n'avons qu'à consulter les comptes publics. Mais si ce surplus existait réellement de façon tangible, nous pourrions utiliser les propres arguments du ministre des Finances et blâmer le gouvernement de prélever tant d'impôts sur le peuple, à moins que les sommes ainsi prélevées fussent destinées au paiement de la dette publique. On ne doit pas plus s'attendre à ce que nos revenus continuent de s'accroître indéfiniment, qu'on ne doit s'attendre à ce que l'augmentation de notre population amène une augmentation correspondante de nos dépenses. Je dis que si ce surplus, qu'on nous annonce, n'a aucune existence réelle, ne constitue aucun actif palpable, c'est-à-dire s'il n'y a là que pur assemblage fantômatique de chiffres créé par un système d'arithmétique encore inconnu jusqu'ici dans nos écoles, où l'on continue à croire que deux et deux font quatre, et que si l'on soustrait quatre de quatre il ne reste rien, je dis que si c'est là en quoi consiste ce surplus, alors le gouvernement n'a aucun droit à s'en faire gloire.

Nous avons un commerce considérable, mais nous achetons plus que nous ne vendons. Nous achetons aux Etats-Unis pour $2,550,712 de viandes et de produits de la laiterie, et pour $14,451,461 de céréales. Nos importations totales de produits agricoles des Etats-Unis s'élèvent à quelque chose comme 28 millions, et nous n'exportons aux Etats-Unis que pour 8 millions de marchandises, ce qui laisse, quant aux seuls produits agricoles, une énorme différence au détriment du Canada. Nos importations des Etats-Unis, en 1902, s'étant élevées à plus de $129,000,000, et nos exportations, à $71,000,000, ce qui laisse contre nous une balance de commerce de près de $50,000,000. Les Américains ont élevé un véritable mur contre nos produits, et il n'y a pas lieu de s'étonner, avec des résultats aussi satisfaisants pour eux, qu'ils ne désirent apporter aucun changement dans leurs relations de commerce. Laissez-moi vous citer seulement quelques chiffres, pour vous montrer la nature de nos relations avec les Etats-Unis. Je n'ai pas encore abordé beaucoup le chapitre des statistiques. J'ai évité les statistiques, parce qu'on en a déjà beaucoup citées dans ce débat, mais les quelques chiffres que je vais soumettre ne seront pas ici hors de propos, afin d'établir le contraste du tarif américain avec le nôtre sous le rapport des produits agricoles.

Pour le blé, ils ont imposé un droit de 25c. par boisseau, tandis que notre tarif n'est que de 12c. Notre avoine ne peut entrer aux Etats-Unis que grevée d'un droit de 15c. par boisseau, tandis que notre tarif n'est que de 10c. Pour l'orge, le tarif américain est de 30c. contre 15c. de notre côté. Pour les pois, les droits sont de 40c. tandis que nous n'exigeons que 10c. Le foin doit payer $4 par tonne pour entrer aux Etats-Unis, et nous ne demandons de notre côté que $2 par tonne. Pour les pommes de terre, les droits sont de 25c. par boisseau, et nous ne demandons de notre côté que 15c. Les fèves paient 45c. par boisseau pour entrer aux Etats-Unis, tandis que nos propres droits ne sont que de 15c. Pour le beurre, les droits amé-

ricains sont de 6c. par livre, tandis que les nôtres sont de 4c. Nos pommes doivent payer 75c. par baril, et nous ne demandons que 40c. pour celles qui viennent au Canada. Le tarif américain, pour la farine, est de 75c. par baril, tandis que le nôtre n'est que de 60c. Les Etats-Unis peuvent faire entrer le maïs en franchises au Canada, tandis que nous avons à payer 15c. par boisseau pour le maïs que nous envoyons là-bas. En voilà assez pour démontrer que les relations entre les deux pays n'offrent rien d'équitable, et je crois que tant que les choses dureront ainsi nous n'avons rien à attendre en fait de réciprocité. Notre seul espoir doit consister à remanier notre tarif de telle sorte qu'on se trouve forcé de nous faire des concessions si l'on veut garder notre marché. Les Américains ont besoin de notre marché, et ils ne peuvent guère se payer la fantaisie de s'en passer.

Les dépenses du gouvernement se sont élevées jusqu'au point de devenir alarmantes. Je n'ai aucun désir d'énumérer ces statistiques, car cette question a déjà été très débattue, mais je désire cependant attirer l'attention sur un article de nos dépenses. En 1896, on a dépensé pour l'immigration $120,196, alors qu'en 1902, nous voyons qu'on a dépensé $494,842, soit une augmentation de $374,642. Je n'ai aucune plainte à formuler si les résultats démontrent que ces déboursés étaient nécessaires ; mais je crois que nos agents d'immigration sont allés trop loin à l'étranger chercher des colons pour les immenses territoires qui s'ouvrent maintenant à la colonisation, alors que des milliers de nos jeunes gens continuent à quitter nos anciennes provinces pour se rendre aux Etats-Unis. Je crois devoir ici reprocher à ces agents qu'ils n'ont fait aucun effort intelligent pour empêcher cette déperdition de nos forces, ou pour remplacer ces pertes en dirigeant un courant d'immigration vers nos anciennes provinces. Je crois qu'il serait bon qu'une partie de l'immigration venant des vieux pays, et surtout de la Grande-Bretagne, fût absorbée par les anciennes provinces. Les ouvriers des champs sont en grande demande, et je crois que les immigrants s'adapteraient plus vite à leur nouvelle vie en Amérique s'ils se fixaient dans les anciennes provinces, car la différence des conditions entre l'Europe et ces anciennes provinces n'est pas aussi considérable que celle existant entre les conditions de la vie en Europe et de la vie qu'on est appelé à mener dans notre Nord-Ouest. Si le département de l'immigration avait aidé nos propres gens à s'établir, au même degré qu'on a aidé les Doukhobortses et autres immigrants, des milliers de nos propres gens qui sont rendus aux Etats-Unis compteraient encore au nombre de nos citoyens? Quand les terres se font trop petites pour les familles, et qu'il est impossible de diviser ces terres davantage, la nécessité d'un changement se fait pressante. Il peut être désirable de tenir réunis les membres d'une même famille, et comme beaucoup de gens n'ont pas l'argent nécessaire pour faire le long trajet qui sépare notre Nord-Ouest des anciennes provinces, une partie de nos dépenses annuelles d'immigration pourrait être utilement employée à aider ces gens à s'établir dans l'Ouest. Il ne suffit pas, pour réunir l'Ouest à l'Est, d'avoir des lignes de chemin de fer et de télégraphe. Il ne suffit pas d'étendre nos relations de commerce d'un océan à l'autre. Il faut ici les liens plus solides du sentiment et de la parenté, et lorsque des cultivateurs des nos anciennes provinces se voient forcés d'aller plus loin, afin de subvenir aux besoins de leurs nombreuses familles, il serait infiniment préférable de les aider à s'établir dans notre Nord-Ouest, plutôt que de permettre que notre indifférence les chasse de l'autre côté de la frontière.

Je ne veux pas dire que le gouvernement doive inaugurer quelque projet pour enlever aux anciennes provinces leur population, mais il se présente des cas où des secours pourraient être judicieusement et profitablement distribués pour des fins de colonisation, des secours semblables à ceux qu'on accorde aux immigrants venus d'Europe, qui sont loin d'être pour nous des citoyens aussi désirables que nos propres nationaux. Chaque fils de cultivateur des anciennes provinces qui s'établit dans le Nord-Ouest, vaut au moins une douzaine de colons comme les Doukhobortses, les Galiciens et autres.

Je vais maintenant terminer, M. l'Orateur, car j'en ai fini avec ces remarques quelque peu décousues. Mais laissez-moi encore vous demander : Quelle est notre attitude, aujourd'hui, vis-à-vis des nations du monde ? Cette attitude est-elle bien la position à la fois digne et indépendante qui appartient à un jeune pays comme le Canada, possédant d'immenses ressources naturelles, et habité par une population intelligente et entreprenante ? Un pays comme le Canada ne doit-il pas avoir une autre politique que celle qui est caractéristique du gouvernement d'aujourd'hui ? Devons-nous n'avoir qu'une politique d'expectative, c'est-à-dire de nous contenter d'attendre le bon vouloir des autres pays ? Cette politique ne doit-elle pas être plutôt bien tranchée, bien prononcée ; et n'est-il pas de notre devoir de diriger nos efforts pour que tous les citoyens du Canada reçoivent pour leur travail, leur esprit d'entreprise, leur labeur, leurs placements, la même rémunération équitable que celle qui se voit en d'autres pays qui n'ont pas nos ressources? Nous nous devons à nous-mêmes, M. l'Orateur, tout en ne témoignant d'hostilité à aucune nation, de n'être les esclaves de personne. Je suis très heureux de pouvoir appuyer l'amendement de l'honorable chef de l'opposition.

M. ROBERT HOLMES (Huron-ouest) : M. l'Orateur, j'ai été assez surpris d'entendre l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson) endosser cette opinion attribuée à Da-

vid Harum : " Quand on fait affaires avec quelqu'un, il faut tâcher de l'exploiter." Il me semble, M. l'Orateur, que s'il était possible de suivre un tel précepte, on pourrait le faire servir contre les sociétés aussi bien que contre les individus, mais je crois qu'il n'est ni louable ni sage d'en approuver l'inspiration. D'allieurs sa mise en pratique ne saurait rapporter le moindre avantage réel. Mais ce qui ne m'étonne pas, c'est de voir que, à l'instar de la plupart des députés de la droite, l'honorable représentant de Greysud s'efforce de détruire l'heureux effet produit par le magistral exposé budgétaire du ministre des Finances. Dans un discours qu'il a prononcé pendant les vacances, dans une circonstance où il déplorait que certain monsieur ne fît plus partie de cette Chambre et demandait au peuple de l'élire, l'honorable chef de l'opposition a admis, si je ne me trompe, qu'il avait absolument besoin de cet ancien député pour critiquer la politique du gouvernement. Ce n'était pas faire un compliment bien flatteur aux honorables députés de la gauche, car cela revenait à dire que, tout capables qu'ils sont, ils ne le sont pas encore assez pour critiquer comme il convient les actions du gouvernement, ou que l'administration de ce dernier est si peu conforme aux règles de l'honneur et de l'équité qu'il fallait, pour la passer au crible de la critique, aller chercher au dehors quelqu'un qui n'eût pas hésité à recourir aux moyens les plus extrêmes. Telle est la conclusion logique qui se dégage de ce discours du chef de l'opposition.

Je reconnais avec l'honorable député d'Elgin-ouest que la discussion du budget a quelque peu perdu de son intérêt ; toutefois, je crois qu'il serait utile d'appuyer sur certains faits qui s'y rattachent, bien que, à vrai dire, l'on doive considérer comme à peu près vidée une question sur laquelle les chefs de parti se sont déjà prononcés. Je n'ai pas la prétention d'ajouter à ce qui a été dit rien de bien neuf ou de bien remarquable, mais je signalerai à la Chambre une couple de faits qui ont une grande importance dans le présent débat. Si nos amis de la gauche avaient jumais pu, au cours de leurs dix-huit années de pouvoir, présenter un état financier aussi satisfaisant que celui que l'honorable ministre des Finances a soumis à la Chambre, je suis persuadé qu'ils l'eussent crié sur tous les toits et fait publier en gros caractères dans tous les journaux conservateurs du Canada.

M. l'Orateur, il me semble que le devoir du gouvernement actuel, comme celui de tout gouvernement, consiste à doter le pays d'une politique susceptible de contribuer au bien-être de la nation en général et non pas uniquement à la fortune de quelques industriels. Si je ne vais pas jusqu'à attribuer au gouvernement tout le mérite de ce qui s'est produit d'heureux depuis qu'il est au timon des affaires, je ne puis cependant lui en refuser sa part. Et, en ceci, je ne fais que suivre l'exemple que, dix-huit années durant, nos amis de la gauche nous ont donné, eux qui n'ont jamais cessé de s'attribuer, d'attribuer à la salutaire influence de la politique nationale le mérite de chaque pas accompli dans la voie du progrès sous le régime conservateur.

Pour mieux faire voir à la Chambre, et surtout au peuple l'état de prospérité générale où se trouve le pays, je vais citer quelques chiffres empruntés aux rapports de notre commerce. Il convient de se rappeler que la politique nationale devait surtout développer nos industries et accroître le volume de notre commerce. Or, en 1893, la politique nationale ayant été jusque là soumise à une longue expérience, le volume de notre commerce atteignait le chiffre de $247,000,000. En 1896, il était descendu à $239,000,000. Durant les vingt années précédentes, notre commerce ne s'était accru que d'un peu plus de $60,000,000, soit d'un peu moins de $3,000,000 par année. Durant toute cette période, qu'on veuille bien ne pas l'oublier, le pays s'est trouvé sous le régime de la protection suffisante, gratifié de ce que nos adversaires croyaient être la politique de protection suffisante, la politique la plus susceptible, dans leur opinion, de contribuer au bien-être, à l'avancement et à la prospérité de la nation. Pour voir jusqu'à quel point la politique nationale a réussi ou échoué, il suffit de comparer les rapports du commerce sous l'administration conservatrice à ceux du régime libéral. En 1896, je le répète, le volume du commerce canadien se chiffrait à $239,000,000. A peine les libéraux étaient-ils montés au pouvoir, à peine avaient-ils pris en mains la direction des affaires du pays que déjà notre commerce se développait d'une façon merveilleuse. En voici la preuve:

TOTALITE DU COMMERCE DU DOMINION.

Année.	Montant.	Augmentation par rapport à l'année précédente.
1896	$239,000,000	
1897	257,000,000	$18,000,000
1898	304,000,000	47,000,000
1899	321,000,000	17,000,000
1900	381,000,000	59,000,000
1901	386,000,000	5,000,000
1902	422,000,000	35,000,000

Ce tableau établit en chiffres ronds que durant les six années d'administration libérale le volume de notre commerce s'est accru de $163,000,000. L'exercice courant accuse une augmentation qui se chiffrera vraisemblablement à $40,000,000, de sorte que, durant ces sept années d'administration libérale, notre commerce se sera accru de $200,000,000, soit d'environ $30,000,000 par année. En présence de ces chiffres, je ne m'étonne plus de voir l'opposition chercher à égarer l'opinion en ce qui concerne l'état florissant où se trouve le pays et à faire croire, autant que possible, que si nous traversons une période d'abondance, cela tient à la prospérité qui règne dans tout l'univers. Je ne puis admettre que notre prospérité dépend uniquement de celle des autres nations.

En adoptant ce raisonnement, on arriverait à la conclusion suivante : que durant les dix-huit années de régime conservateur, les autres nations n'ont pas progressé comme elles auraient dû le faire et que, partant, cette politique de protection en laquelle les conservateurs ont tant foi n'a pas été suivie des heureux résultats que, à les en croire, elle devait produire à l'époque où ils détenaient le pouvoir. Je ne m'étonne pas, non plus, de voir la gauche s'évertuer à déprécier l'état remarquablement satisfaisant de nos finances que nous a fait connaître l'exposé budgétaire. Si nos adversaires avaient jamais pu comme nous gratifier le pays de forts excédents, ils en auraient profité pour vanter l'habileté de leur parti à administrer la chose publique et pour chanter encore plus fort les louanges de leur politique. Les conservateurs, lorsqu'ils étaient au pouvoir, s'attribuaient le mérite de tous les bienfaits dont le pays était gratifié. Non contents de se gonfler d'orgueil chaque fois qu'ils avaient à annoncer un excédent, ils réclamaient encore l'honneur d'avoir fait régner la prospérité dans le pays. S'ils s'attribuaient volontiers le mérite des excédents, ils savaient bien se défendre d'être les auteurs des déficits et prenaient soin de ne pas les mentionner aux jours de réjouissance.

J'ai par devers moi certaines données portant sur notre présente situation financière; on les a déjà communiquées à la Chambre, mais de même qu'une bonne histoire gagne à être racontée plus d'une fois, ainsi ne perdront-elles rien de leur éloquence à être signalées de nouveau à l'attention de la Chambre. En 1896-97, à leur arrivée au pouvoir, les libéraux, ayant assumé certaines responsabilités et certaines obligations que leurs prédécesseurs avaient prises, se trouvèrent en présence d'un découvert de $519,000. L'année suivante, ce déficit était changé en un excédent de près de $2,000,000 ; en 1898-9, l'excédent s'élevait à près de $5,000,000 ; en 1899-1900, excédent de $8,000,000 ; en 1901-2, nouvel excédent de $7,000,000, et l'on estime que celui de cette année sera de $13,350,000 ; c'est-à-dire que, en sept années d'administration libérale, les excédents formeront un total de près de $41,000,000, ce qui donne une moyenne annuelle de $5,569,275, tandis que les excédents des dix-huit années de régime conservateur ne donnent qu'une moyenne de $540,000. Et cependant on avait soin de faire annoncer partout à son de trompe les heureux résultats de leur administration.

L'augmentation de la dette publique ne m'effraie pas outre mesure. Je suis d'opinion que la population ne saura pas mauvais gré au gouvernement d'augmenter la dette nationale, pourvu que cette augmentation soit légitime et déterminée par des travaux d'utilité publique, et que les deniers publics soient sagement et honnêtement dépensés, ce qui, du reste, est de règle sous le régime libéral. Nos amis de la gauche objectent tout naturellement à l'augmentation du chiffre des dépenses ; mais jusqu'à présent, ils n'ont pu parvenir à signaler une seule dépense qui n'ait été faite dans l'intérêt du pays en général, et je suis persuadé que le peuple approuvera toute augmentation de dépense susceptible de favoriser le développement et de servir les intérêts bien entendus du pays. Mais il ne faut pas oublier que nous avons diminué le chiffre de la dette nationale de $5,000,000 et que nos amis de la gauche ne se seraient pas sentis de joie s'ils avaient jamais pu annoncer une aussi bonne nouvelle. Le gouvernement a scrupuleusement fait face à tous les chefs de dépenses et, loin d'augmenter la dette publique, il en a au contraire diminué le chiffre.

Nos amis de la gauche nous ont reproché de n'avoir pas d'attitude définie, par rapport à la question de la protection. J'ai prêté l'oreille à presque tous les discours prononcés par les députés de l'opposition sans avoir encore appris de ces derniers quelle somme de protection ils entendent voir accorder aux diverses branches de notre industrie. Leur résolution ne contient rien de bien précis à ce sujet ; il y est simplement dit que le besoin se fait sentir d'une politique définie donnant une protection suffisante. Sommé par les députés de la droite de dire ce qu'ils entendent par une politique définie donnant une protection suffisante, le chef de l'opposition et ses partisans n'ont pu, jusqu'à présent, fournir la moindre explication à ce sujet. Virtuellement, l'amendement dont la Chambre est saisie est plutôt négatif, puisque, à proprement parler, il ne comporte pas de proposition. Il y est tout simplement dit que l'on devrait avoir une somme suffisante de protection ; mais nul député de la gauche n'est capable ou n'a la bonne volonté de déclarer ce qu'il entend par une politique susceptible de donner une protection suffisante. Telle protection qui suffirait à certaine industrie pourrait bien ne pas suffire à une autre, et ce qui, dans l'opinion de tel membre de cette Chambre, pourrait sembler être une somme suffisante de protection, pourrait fort bien ne pas l'être aux yeux d'un autre. Il est donc bien difficile d'en arriver à une conclusion définie sur une expression aussi vague que celle-là, en l'absence de la moindre donnée précise dans la résolution.

Si j'examine notre tarif, je constate que les droits s'échelonnent entre 20 et 40 pour 100, et il me semble que dans des circonstances normales, nos industriels sont suffisamment protégés par un tarif de 40 ou même de 35 pour 100. Grâce au tarif actuel, tarif insuffisant, disent nos adversaires, le fabricant qui produit et offre en vente $100 valant de marchandises peut exiger $135 de l'acheteur. Le tarif lui donne une protection de $35, ce qui semble suffisant en pratique, et je ne suis pas de ceux qui pensent qu'il faudrait l'élever sensiblement. J'ai remarqué que le chef de l'opposition m'a rangé au nombre des protectionnistes. Ma

foi, je suppose que nous sommes tous plus ou mois des partisans de la protection suivant les besoins du moment, mais, si l'on dit que je suis un protectionniste dans l'acception ordinaire du mot, je nie cette accusation de peu de gravité. Je ne suis pas un protectionniste ; je suis en faveur du libre-échange en autant qu'il peut se concilier avec les exigences du trésor.

Nos amis de la gauche mettent les progrès merveilleux du commerce sur le compte de la prospérité universelle—ils disent que l'abondance règne chez toutes les autres nations. Nous pourrions leur demander pourquoi les autres pays de l'univers sont prospères. S'ils vont aux informations, ils constateront, je crois, que cette prospérité n'est pas l'effet d'une protection artificieuse qui active l'industrie, mais qu'elle découle probablement—je ne dirai pas nécessairement —de causes naturelles. S'il est vrai qu'il faut attribuer dans une large mesure à des causes naturelles l'abondance qui règne dans d'autres pays—je crois que c'est le cas pour les Etats-Unis—nos amis de la gauche qui, pour démontrer les avantages d'un tarif protectionniste élevé, nous citent l'example de nos voisins, oublient que les Etats-Unis sont un peuple libre-échangiste à l'intérieur. Ils ont un climat varié et différentes espèces de sol et ne peuvent être comparés au Dominion du Canada. Mais s'il est vrai que la prospérité universelle découle de causes naturelles auxquelles il faut également attribuer les progrès et la prospérité du Canada, je soutiens que le gouvernement doit, dans la mesure de ses forces, favoriser le développement de nos ressources naturelles, et par là, l'accroissement de la richesse nationale. Les membres de l'opposition veulent obtenir ces résultats à l'aide d'un tarif plus élevé. Je crois qu'on peut atteindre ce but au moyen d'un tarif plus modéré. Je crois que nous y sommes déjà parvenus, et en développant autant que possible nos ressources naturelles sans accabler le peuple d'impôts, la prospérité de notre patrie n'en sera que plus grande. Le représentant de Grey-nord a fait allusion à la conduite du gouvernement.

M. SPROULE : Le député de Grey-sud, non celui de Grey-nord.

M. HOLMES : Je remercie le représentant de Grey-est de m'avoir repris.

Si j'ai bien saisi le raisonnement de l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson), il a blâmé l'attitude du gouvernement envers l'Allemagne. Il ne l'a pas déclaré ouvertement, mais il a laissé entendre qu'il blâmait la décision prise par le gouvernement. Il s'est attaché à démontrer qu'elle aurait pour effet d'entraver l'immigration des Allemands, immigration qu'il faudrait plutôt encourager, et qu'en conséquence l'adoption d'un tarif élevé sur les articles d'Allemagne était de mauvaise politique. Pourtant, l'instant d'après, il reprochait au gouvernement de n'avoir pas suivi la même ligne de conduite à l'égard des Etats-Unis. Il a prétendu que nous devrions frapper de droits plus élevés les importations américaines, mais que c'était folie d'élever notre tarif sur les marchandises allemandes. Le gouvernement, qui a eu tort, selon lui, d'imposer des droits plus élevés sur les articles d'Allemagne, a eu également tort de ne pas élever le tarif sur les importations provenant des Etats-Unis. Son attitude n'est pas logique. Si le gouvernement mérite des félicitations quand il élève la barrière du tarif, sa conduite à l'égard de l'Allemagne n'est assurément pas blâmable. Il faut autant que possible adapter notre tarif aux exigences de la situation, et je ne reprocherai pas au gouvernement de frapper d'une surtaxe les importations allemenades. Si c'est là une mesure de représailles, je crois qu'elle est excusable dans les circonstances et qu'elle produira d'heureux fruits à la longue.

Plusieurs députés de la gauche ont prétendu que nous devrions adopter un tarif assez élevé pour exclure en pratique les importations américaines et les importations anglaises également. Cette théorie a du succès sur les tribunes politiques, mais quelles seraient les conséquences de son application? Il est clair, il me semble, que nous ne pouvons pas exporter à moins d'importer, que si nous ne vendons rien aux pays étrangers, nous ne pouvons rien acheter d'eux, et qu'autant vaudrait cesser d'améliorer nos ports et nos installations terminales à Québec et aux endroits d'où nous espérons expédier vers l'Angleterre des cargaisons formidables. C'est un pur gaspillage, car si le tarif est assez élevé pour mettre fin aux importations, il s'ensuit nécessairement qu'il mettra également fin aux exportations.

On prétend aussi qu'un tarif prohibitif, outre qu'il ferait surgir des industries nouvelles, donnerait un nouvel essor aux établissements manufacturiers que nous comptons déjà.

Le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte) a dit que l'industrie des cotonnades périclite faute d'une protection suffisante et les députés de la gauche l'ont applaudi. Eh bien ! j'ai à la main une brochure, publiée par les fabricants de coton dans l'intérêt des manufacturiers canadiens, brochure qui, je n'en doute pas, a été distribuée parmi la députation. Dans cette brochure, sous la rubrique: "Articles canadiens à bon marché pour le consommateur", je trouve le paragraphe suivant :

Il n'y a pas le moindre doute que le consommateur canadien n'économise rien en achetant des articles importés.

Si cela est vrai, si nos fabricants de coton peuvent persuader aux négociants en gros et en détail qu'ils n'ont rien à gagner en important du coton, voilà au moins une industrie qui n'a rien à craindre de la concurrence étrangère.

Cela a été récemment démontré. Un marchand de gros a importé une ligne de beau coton à

chemises qui lui coûtait 8½ cents la verge. Il le vendit à raison de 11½ cents aux détailleurs qui le revendirent 17 cents. Une maison canadienne copia le patron, vendit ce coton à 8 cents ; le marchand de gros le revendit 10 cents et le consommateur put l'acheter à 12½ cents, ce qui signifie une économie de 4½ cents la verge réalisée par ceux qui portent des chemises confectionnées avec ce coton.

Je félicite ce fabricant canadien de pouvoir fabriquer cet article à meilleur marché que le prix de revient en Angleterre. Mais, tout en louant son habileté, ne prouve-t-elle pas que nos industriels ont tort de dire qu'ils ont besoin de la protection la plus élevée pour maintenir leur suprématie sur le marché national ? Plusieurs des arguments des députés de la gauche sont de même acabit. Lorsque vous entreprenez de les analyser, vous constatez que nos industriels sont en état de conserver la haute-main sur le marché canadien et qu'ils défendent fort bien leur terrain. Mon seul désir est de voir les fabricants du Canada jouir de la plus grande somme de prospérité. Je suis canadien de la tête aux pieds. Je suis né au Canada, j'y vis et j'espère y mourir. Je désire autant que mes amis de la gauche voir nos industriels jouir de la plus grande prospérité ; mais, je ne crois ni juste ni équitable de demander aux consommateurs de délier davantage les cordons de leur bourse. La population du Canada consent au maintien d'un tarif de protection modérée dans l'intérêt des fabricants du pays. Elle veut bien donner à nos industriels une certaine dose de protection. Le tarif actuel leur accorde cette protection et je ne crois pas qu'il faille l'augmenter sensiblement, sauf dans des circonstances particulières, lorsqu'une industrie souffre d'une concurrence injuste qu'un remaniement du tarif ferait disparaître.

Sans approuver tout ce que l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit de la réciprocité avec les Etats-Unis, je suis en faveur de la réciprocité si nous pouvons l'obtenir à des conditions justes et honorables. Je partage volontiers les sentiments exprimés par le leader de cette Chambre lorsqu'il a dit, dans la ville de Québec, je crois, que le Canada n'irait plus s'agenouiller à Washington afin d'obtenir la réciprocité. Mais, tout en approuvant cordialement cette déclaration, je suis en faveur d'établir la réciprocité sur des bases justes et équitables. Grâce à la réciprocité relative aux produits naturels, nos industriels canadiens seraient en état de lutter à armes égales contre leurs voisins des Etats-Unis, vu leur énergie, leur esprit d'entreprise, la trempe de leur caractère et leur opiniâtreté. Des fabricants me donnent l'assurance que, s'ils avaient libre accès au marché américain, ils ne craidraient pas la concurrence des industriels des Etats-Unis, et qu'ils iraient volontiers sur le marché américain si on leur en ouvrait les portes.

M. TAYLOR : Ecoutez! écoutez!

M. HOLMES : Je comprends que le représentant de Leeds partage ces sentiments.

M. SPROULE : Mais nos fabricants auront-ils jamais libre accès au marché des Etats-Unis? D'ici là, nous avons le droit de conserver notre propre marché.

M. HOLMES: L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) peut avoir tort ou raison. Cependant il ne doit pas oublier que nous serons toujours les voisins des Américains et que nous devrons toujours chercher à entretenir avec eux les meilleurs rapports commerciaux possibles. Notre sort peut n'être pas lié au leur ; néanmoins nous ne formons sous certains rapports qu'une seule nation parlant la même langue. Je ne veux pas laisser entendre que je suis partisan de l'annexion, car je ne suis pas annexionniste. Au cours des visites que j'ai faites chez nos amis, les Américains, j'ai nié publiquement, chaque fois que l'occasion m'en a été offerte, qu'il existait au Canada un sentiment annexionniste. Je ne crois pas qu'un pareil sentiment existe, mais je crois à l'existence d'un fort courant d'opinion en faveur de l'établissement de relations amicales avec nos voisins du Sud. Je prétends que, vu notre positon géographique, ce serait presque un suicide—ce mot est peut-être trop fort—mais ce serait du moins nuire à nos intérêts que de séparer le Canada du pays voisin par un tarif élevé. Nos amis de la gauche demandent la construction d'une muraille de Chine. Ils se contenteraient du commerce intérieur. Ceux qui s'y entendent savent que cela est impossible. Si nous pouvions obtenir des concessions de nos voisins du sud et, quoi qu'en dise le député de Grey-est, nous le pourrions apparemment, le gouvernement dans l'intérêt du pays doit accueillir favorablement toute proposition tendant vers ce but. J'ai écouté le discours prononcé l'autre soir par le député de Bothwell (M. Clancy), et j'ai été des plus surpris de l'entendre s'opposer comme il l'a fait à l'établissement de relations plus intimes avec les Etats-Unis, lui qui vit dans cette presqu'île du sud-ouest d'Ontario. Il est bien libre d'entretenir cette opinion comme je suis libre d'avoir la mienne ; pourtant, j'ai causé et j'ai été mis en contact avec plusieurs habitants de cette partie du pays et je déclare sans crainte d'être contredit à bon droit—on peut contredire à tort—que l'établissement de rapports commerciaux plus intimes avec les Etats-Unis activerait la prospérité dans cette presqu'île qui s'étend à l'ouest de la ville de London et augmenterait dans une forte mesure la valeur du sol. La gauche veut faire croire que nous ne commerçons pas avec les Etats-Unis ou, plutôt, que nous achetons de nos voisins sans rien leur vendre. Le représentant de Grey-sud invoque le tarif américain pour établir qu'il est plus élevé que le nôtre relativement à certains articles et que, conséquemment, nous ferions mieux de ne pas chercher à améliorer nos relations commerciales avec

nos voisins et de ne pas commencer avec eux. On ne prouve rien en disant qu'ils prélèvent un droit de 25 cents par boisseau sur le grain et que nos droits sont moins élevés. Il importe peu que le droit soit de 50 cents par boisseau—cela n'influe pas sur le prix du grain des cultivateurs canadiens, et les membres de la gauche qui s'adonnent à la culture du sol le savent.

Néanmoins, pour démontrer à la Chambre et au pays que nous commerçons avec les Etats-Unis, nonobstant l'hostilité de leur tarif—et notre commerce avec eux serait plus considérable si leur tarif était moins défavorable—je désire citer quelques chiffres. Ceux-ci se rapportent aux produits agricoles, mais on pourrait en citer d'autres. La gauche fait d'incessantes tentatives afin de démontrer que nos cultivateurs souffrent de la concurrence que leur font les habitants de la république voisine. En réalité, aucun de leurs produits ne concurrence les articles que le cultivateur canadien offre en vente. Les chiffres que je citerai démontrent quels sont les articles que le Canada exporte aux Etats-Unis malgré les droits élevés qu'il doit acquitter.

Bêtes à cornes, d'un an, $124,497, droit de $2 par tête ; bêtes à cornes de plus d'un an, $699,178, droit de $3.75 par têtes ; chevaux, $652,303, droit de $30 par tête ; moutons, d'un an ou moins, $803,701, droit de $1.50 par tête ; moutons, de plus d'un an, $118,436, droit de $1.75 par tête ; cochons, $81,516, droit de $150 par tête ; volailles vivantes, $55,862, droit de 3 cents par livre ; volailles mortes, droit de 5 cents par livre ; animaux sur pied, en tout, $2,535,493.

Orge, $9,499, droit de 30 cents par boisseau, (tarif Dingley) ; haricots, $185,921, droit de 45 cents par boisseau ; sarrasin, $2,141, droit de 15 cents par boisseau ; avoine, $62,322, droit de 15 cents par boisseau ; pois, $145,102 ; grains, en tout, $446,712.

Ainsi nous vendons pour plus de deux millions de dollars valant d'animaux sur pied, bien que les Américains élèvent des animaux appartenant aux mêmes races que les nôtres. Les chiffres que j'ai cités prouvent que nous vendons très peu d'orge aux Etats-Unis. Le tarif Dingley nous a fermé presque complètement ce marché. Les haricots dont l'exportation s'est élevée à $185,000 en dépit d'un droit de 45 cents par boisseau, provenaient en grande partie de la province d'Ontario, surtout de la circonscription que représente l'honorable député de Bothwell et qui, à son dire, ne retirerait pas de bénéfices de la réciprocité avec les Etats-Unis.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable député si les articles qu'il a énumérés ont été importés aux Etats-Unis pour la consommation ou ont été importés en transit et exportés ensuite ?

M. HOLMES : Ces articles ne sont pas tous exportés de nouveau.

M. TAYLOR : Mais ils le sont en partie, en grande partie même.

M. HOLMES : Les chiffres que j'ai cités se rapportent aux produits agricoles importés pour être consommés aux Etats-Unis. Il peut y avoir des exceptions.

Quelques VOIX : Ha ! ha !

M. HOLMES : Je ne crains pas d'expliquer ma pensée. J'ai apporté beaucoup de soin à cette compilation et je ne crois pas qu'il y ait d'exceptions, mais il peut y en avoir.

M. TAYLOR : L'honorable député veut-il me passer ces données statistiques ?

M. HOLMES : Avec plaisir. J'ai puisé une partie de ces renseignements dans les rapports des Etats-Unis et l'autre partie dans nos propres rapports.

Je déclare que je suis favorable à l'établissement de la réciprocité avec nos voisins du sud. Si je parle ainsi, c'est que je crois qu'elle contribuerait au bien-être et au progrès de notre patrie. Je vois avec plaisir que notre gouvernement a eu la sagesse de diminuer les droits et même de les enlever complètement de certains articles de provenance canadienne. Je crois que le gouvernement n'a rien fait de plus utile au cultivateur que le dégrèvement complet du maïs. Quoi qu'en aient dit certains députés de la gauche, je suis convaincu qu'en abolissant ce droit, le gouvernement a conféré un bienfait inestimable aux cultivateurs, et je suis certain que ces derniers, quelles que soient leurs attaches politiques, partagent mon opinion.

M. CLANCY : L'honorable député croit-il que les habitants de la péninsule de l'ouest d'Ontario dont il a parlé, se rangeront à son avis ?

M. HOLMES : Je suis certain que la population de cette partie du pays, dont mon honorable ami (M. Clancy) est l'un des représentants, corroboreront ce que je dis, parce que le maïs importé ne concurrence pas dans une mesure appréciable celui qu'on cultive dans le district représenté en cette Chambre par l'honorable député. Des conservateurs sont venus me trouver, des hommes ayant des principes politiques arrêtés, des gens qui n'ont aucune sympathie pour le gouvernement du jour et qui se sont employés à assurer la défaite de ses partisans, tous sont venus me trouver et ont approuvé hautement la décision que le gouvernement avait prise de dégrever le maïs. Je les ai entendus féliciter le gouvernement de son attitude dans cette affaire et déclarer que l'administration, si elle ne méritait pas d'éloges sous d'autres rapports, en méritait certainement à cet égard.

Quel est l'effet de ce dégrèvement ? Il permet au cultivateur canadien de mieux engraisser ses animaux qu'il ne pouvait le faire autrefois et de les conduire sur le marché anglais où il peut lutter à armes presque égales avec ses voisins, les Américains. Le représentant de Bothwell, qui

se donne comme agriculteur, ce que je ne fais pas, sait parfaitement que le cultivateur canadien était autrefois dans une position moins avantageuse, parce qu'il devait se rabattre sur ses grosses céréales afin de nourrir ses animaux et que, par conséquent, il lui en coûtait plus cher qu'il ne lui en aurait coûté, dans des circonstances ordinaires, s'il avait pu se procurer du maïs américain. Il y a des années où il ne peut pas acheter de maïs américain parce qu'il coûte trop cher et où il trouve plus avantageux d'employer ses grosses céréales. Pourtant, le cultivateur canadien sait aujourd'hui qu'il vaut mieux vendre ses grosses céréales sur le marché libre et acheter le maïs américain afin d'engraisser ses animaux pour le marché anglais où ils feront concurrence aux animaux des Etats-Unis.

L'honorable député est libre de rire, mais je suis prêt à soutenir en aucun temps cette thèse contre lui du haut de n'importe quelle tribune politique.

Je dis donc que j'approuve cordialement le projet d'établir la liberté de commerce avec nos voisins du sud, en supposant que ce projet soit réalisable. Autrement, je ferais tous mes efforts pour promouvoir les intérêts du Canada dans une autre direction. Je crois néanmoins que l'établissement de la réciprocité de commerce avec les Etats-Unis, dans une certaine mesure au moins, serait avantageux pour toute la Confédération.

On a critiqué et on critique encore notre politique en ce qui a trait à l'immigration. Pourtant, nos amis de l'opposition ne sauraient nous indiquer quel sont les manquements et les défauts de cette politique, à leur avis. Nous savons que la gauche n'a jamais pu attirer des immigrants au pays, du moins nous savons combien faible était le nombre des immigrants qui nous arrivaient du temps que nos adversaires géraient les affaires publiques. Par contre, grâce ou non à la prospérité merveilleuse qui règne aujourd'hui et aux progrès du Canada, des milliers et des centaines de mille immigrants affluent vers nos bords.

De plus, nos amis les conservateurs demandent pourquoi le gouvernement ne s'intéresse pas davantage aux Canadiens et ne fait pas quelque chose pour eux plutôt que de dépenser son temps et son argent pour des étrangers ? Pourquoi nos amis ne l'ont-ils pas fait lorsqu'ils étaient au pouvoir ?

M. BROCK : Cet argument-là ne vaut rien.

M. HOLMES : Il ne vaut peut-être pas grand'chose. L'honorable député de Toronto n'y attache pas grand poids parce que cet argument frappe son propre parti sur l'endroit sensible. S'il a quelque valeur dans un cas, s'il est vrai de dire aujourd'hui que le gouvernement devrait s'occuper d'une manière particulière des Canadiens, cela était également vrai pendant les dix-huit années de l'administration de nos amis de l'opposition, et ces derniers devraient être assez francs pour reconnaître qu'ils n'ont pas fait au cours de ces dix-huit années ce que nous devrions faire, prétendent-ils. Consentant volontiers à ce que le gouvernement fasse tous ses efforts pour favoriser les habitants du pays, et croyant sincèrement que les Canadiens feraient de meilleurs colons du Nord-Ouest que certains individus qui nous arrivent des pays étrangers, je déclare néanmoins que je ne suis pas hostile à l'immigration étrangère, expression qui s'applique, je le suppose, aux Doukhobortses, Galiciens et autres gens de même acabit.

J'ai conversé avec des citoyens du Nord-Ouest, comme quelques-uns de mes amis de la gauche ont dû faire, et je leur ai parlé des Doukhobortses. Quelle que soit la faute qu'ils ont commise l'an dernier—et les circonstances, il me semble, doivent leur mériter un peu d'indulgence—la population du Nord-Ouest, vous dira que, dans l'ensemble, il n'y a pas de meilleurs colons que les Doukhobors, pas d'établissements qui promettent plus que les leurs.

Une VOIX : Quelle blague !

M. HOLMES : Peut-être. L'honorable représentant d'Halton sait combien il est facile de dire que c'est tout de la blague. Mais ce n'est pas là un argument, ainsi qu'il le disait lui-même il y a un instant. Mon honorable ami qui fait cette observation ne pourrait pas se rendre dans une ville du Nord-Ouest voisine d'un établissement de Doukhobors et répéter l'exclamation qu'il a faite entendre dans cette enceinte.

M. BROCK : Je n'ai pas fait d'observation sur le compte des Doukhobors.

M. HOLMES : Je n'ai pas fait allusion à l'honorable député.

M. BROCK : Il a mentionné le représentant de Toronto.

M. HOLMES : J'ai fait allusion au député d'Halton qui employait un argument dont le député de Toronto venait de se servir.

M. HENDERSON : Je n'ai nullement interrompu l'honorable député.

M. HOLMES : Que l'honorable député m'excuse ; je croyais que c'était lui qui avait fait cette observation.

M. HENDERSON : Il y avait beaucoup d'exagération dans ce qu'il a dit, mais je ne l'ai pas interrompu.

M. HOLMES : Je regretterais d'attribuer à l'honorable député des opinions qu'il ne professe pas ; j'accepterai sa dénégation et j'espère qu'il acceptera mes excuses. Quand deux ou trois députés de la gauche parlent en même temps, il n'est pas toujours facile de savoir au juste d'où vient l'interruption. Je répète que je n'ai pas voulu intentionnellement blesser l'honorable député d'Halton; mais, s'il n'a pas fait cette remarque lui-même, d'autres l'ont faite. Je considère

que la politique d'immigration du gouvernement mérite des éloges. Nous avons besoin de population pour aider au développement du pays et, si par sa politique, le gouvernement réussit à attirer ici des immigrants recommandables, il y a lieu de l'en féliciter. Je considère comme une mesquinerie de chicaner à propos de la nationalité des nouveaux venus, puisque avec le temps tous prêteront le serment d'allégeance et deviendront d'aussi bons sujets canadiens que les autres. Il suffit de remonter au commencement de notre histoire pour constater que le pays a été peuplé par des gens de nationalité différentes, des Allemands, des Irlandais, des Ecossais, et même quelques païens. Avec le temps, ils sont tous devenus de bons citoyens canadiens, industrieux et respectables. Il ne sied pas aux députés de l'opposition de lancer ainsi la pierre aux autres nationalités. Je n'ai pas d'amour exagéré pour les races étrangères, mais quand elles viennent sur nos rives et acceptent les devoirs du citoyen, en contribuant au progrès du pays, elles méritent du respect et des égards.

Qu'est-ce que le gouvernement pourrait faire pour les Canadiens. Combien de Canadiens parmi ceux qui se rendent au Nord-Ouest seraient disposés à accepter les secours restreints que le gouvernement donne à ceux qui arrivent de l'étranger. Il y en a certainement très peu. L'esprit d'indépendance est si fort chez les Canadiens qu'il leur répugne d'accepter ce qui dans le moment peut-être considéré comme un secours raisonnable qui les aiderait à aller s'établir dans une autre partie du pays. Le gouvernement du jour offre aux habitants des anciennes provinces du Canada les mêmes avantages qu'aux immigrants. Absolument rien n'empêche les Canadiens de se choisir des terres au Nord-Ouest; ils peuvent se prévaloir de tous les privilèges offerts aux étrangers.

Il est question dans cette résolution de protéger le cultivateur aussi bien que l'ouvrier. Certains orateurs de la gauche ont cherché à convaincre la Chambre, bien qu'ils m'aient semblé parler contre leurs convictions, qu'ils sont favorables à une politique qui protégerait réellement le cultivateur. Or, l'avantage qu'un cultivateur peut retirer d'une politique fiscale qui lui donnerait cette protection suffisante dont parle l'opposition est si minime que, pour me servir d'une expression populaire, elle ne vant pas un plat de lentilles. Les cultivateurs canadiens se sont déjà laissé leurrer par des promesses de protection. Immédiatement après l'adoption de la politique nationale, l'un d'eux est venu me dire à mon bureau : " A présent, nous vendrons notre blé plus cher." Je lui répondis : J'en suis heureux pour vous, mais comment allez-vous vous y prendre pour vendre votre blé plus cher." " Nous avons, me dit-il 'la politique nationale qui nous fera obtenir de meilleurs prix." " Par quels moyens." Alors le cultivateur, d'un ton très confiant, me dit : " Est-ce que sir John n'est pas allé lui-même en Angleterre prendre des arrangements pour nous faire vendre notre blé plus cher?" Il partit bien convaincu que sir John, le vieux chef conservateur, avait réellement pris des arrangements avec les autorités anglaises pour les engager à payer un prix plus élevé pour le grain canadien.

Les honorables députés de la gauche savent parfaitement, en dépit de toutes leurs déclarations que, quelque élevé que soit le tarif, il est impuissant à protéger le cultivateur qui, obligé de vendre ses produits sur les marchés étrangers, se trouve à subir la concurrence de tous les autres pays. Il n'y a pas de protection suffisante pour changer cet état de choses. Ce que le gouvernement peut faire, ce qu'il fait et ce qu'il désire faire c'est d'alléger autant que possible les charges qui pèsent sur la classe agricole et c'est par ce moyen qu'il travaille au progrès et à la prospérité du pays.

Je demande à nos honorables amis de la gauche de nous dire clairement par quels moyens ils entendent protéger la classe ouvrière?

On avait trompé l'ouvrier. On lui avait fait croire que sous le régime du protectionnisme, l'âge d'or reviendrait au Canada pour les classes ouvrières. Et cependant l'expérience est venue donner un cruel démenti à ces prédictions.

Qu'arrive-t-il aujourd'hui, sous le régime tant critiqué par les députés de la gauche ? Ces messieurs prétendent que sous ce régime, le fabricant se voit enlever le marché national et que les populations ouvrières ne sont pas prospères. Eh bien ! il y a aujourd'hui une si forte demande de main-d'œuvre d'élite, d'ouvriers expérimentés, que tout dernièrement, dans la ville même de Toronto, un groupe de citoyens s'est rendu auprès du cabinet provincial—chose inouïe sous le règne des conservateurs—et a demandé au gouvernement s'il ne serait pas possible de prendre des mesures pour faire venir au pays un plus grand nombre d'ouvriers d'élite, dont le besoin se faisait vivement sentir. De fait, comme l'a fait observer le député de Huntingdon (M. Maclaren) les industries sont si prospères que la main-d'œuvre d'élite est insuffisante aux besoins actuels. Il est donc avéré que la demande de main-d'œuvre expérimentée est supérieure à ce qu'elle a jamais été aux autres époques de notre histoire, ce qui n'empêche pas ces messieurs de la gauche de chercher à atténuer la grandeur de la prospérité dont jouit le pays et de s'écrier en chœur que le gouvernement n'a rien fait pour la classe ouvrière ; tandis que, d'autre part, le régime qu'ils préconisent aurait peut-être pour résultat le bouleversement de nos industries et le déplacement de la main-d'œuvre.

C'est le député de Peel (M. Blain) si je ne me trompe, qui, au cours de son panégyrique du régime protectionniste établi par les conservateurs, s'est écrié que c'est dans ce

système qu'il faut rechercher, dans une large mesure, la cause de la prospérité actuelle. Eh bien ! je lui répondrai que si c'est à ce régime qu'il faut attribuer la prospérité dont nous avons joui par le passé, il est tout aussi logique d'affirmer que la prospérité actuelle est le résultat de la bonne administration du gouvernement qui préside aujourd'hui à nos affaires.

On nous dit, en outre, qu'il faudrait fabriquer au pays même tous les objets que nous importons aujourd'hui de l'étranger. C'est fort bien d'affirmer qu'il faut tout fabriquer au pays et ne rien acheter à l'étranger, pas même pour un dollar valant d'objets fabriqués, mais voyons où nous mène ce raisonnement. Si on supprime toutes les importations et qu'on cesse d'acheter au dehors, où le gouvernement puisera-t-il les recettes voulues pour l'administration du pays? Dans la taxe directe nécessairement, ou dans tout autre système. Cette prétention, on le voit, est insoutenable et ne prouve qu'une chose ; c'est que le système aujourd'hui en vigueur est celui qui répond le mieux aux besoins et à la situation du pays.

L'autre jour, dans l'admirable discours qu'il a prononcé, le ministre du Commerce a mis en pleine lumière un fait que je suis bien aise de rappeler ici, c'est que le développement de notre commerce extérieur s'est élevé à 96 pour 100, tandis que le commerce des Etats-Unis avec l'étranger n'a guère atteint que 46 pour 100, et ce fait seul met à néant les prétentions de l'opposition à cet égard. Si je ne craignais de faire perdre à la Chambre un temps précieux en revenant sur des questions déjà traitées au cours du débat, je me permettrais de jeter un coup d'œil rapide sur les différents services publics, afin de montrer comment leur excellente gestion a contribué à la prospérité et au bien-être du pays. Il n'est pas étonnant que certains messieurs de la gauche sèchent d'envie à la vue du magnifique bilan présenté par les différents services publics. Si on parcourt la liste des différents ministères, le service postal, celui des Chemins de fer et Canaux, celui de l'Agriculture, il est un fait qui saute aux yeux : c'est que leur administration a donné des résultats bien supérieurs à ceux obtenus sous l'ancien régime ; et en présence de résultats aussi frappants, je ne m'étonne plus que ces messieurs cherchent à en amoindrir autant que possible la portée. Ainsi la prospérité éclate de toutes parts au pays, et dans les divers services publics elle a atteint un degré bien supérieur à celui de l'ancien régime ; c'est là un fait dont le peuple, avec son bon sens ordinaire, se rend parfaitement compte, en dépit de tous les efforts tentés par nos adversaires pour dénaturer les faits.

Le député de Sainte-Marie, Montréal (l'honorable M. Tarte), d'accord en cela avec d'autres orateurs de la gauche, prétend que nul pays ne saurait être prospère, si la balance du commerce lui est largement défavorable. A l'appui de sa prétention, l'honorable député a apporté nombre de chiffres, et ces messieurs de la gauche d'applaudir, sans se demander si cette théorie de la balance du commerce n'est pas erronée. Voyons ce qui en est. S'il est vrai de dire que nul pays ne saurait être prospère, lorsque la balance du commerce lui est notablement défavorable, les députés de la gauche voudraient-ils nous expliquer comment il se fait que depuis nombre d'années, en Grande-Bretagne, la balance du commerce a toujours été défavorable au pays ? En pareilles circonstances, si la théorie émise par le député de Sainte-Marie de Montréal et acclamée par la gauche est conforme à la vérité des faits, alors la Grande-Bretagne serait presque à la veille de voir la banqueroute à ses portes. Or, on le sait, c'est précisément l'inverse qui est vrai.

Si les députés de l'opposition veulent que je leur signale un pays où éclatent les résultats du protectionnisme à outrance, qu'ils jettent les yeux sur l'Allemagne, dont la situation économique n'est certes pas digne d'envie. Les classes ouvrières et les populations agricoles de l'Allemagne sont loin de jouir de la prospérité qui règne parmi les mêmes classes au Canada. Le protectionnisme à outrance en Allemagne n'a donc pas produit ce degré de prospérité que les députés de la gauche nous promettent, si nous adoptons ce système. Le député de Brantsud (M. Heyd) m'informe à l'instant que la balance du commerce est très défavorable à l'Allemagne ; par conséquent, de l'avis de la gauche, la prospérité ne saurait y régner.

Avant de terminer, je tiens à faire encore quelques observations sur deux autres questions. C'est à bon droit que le député d'Alberta (M. Oliver) affirme que le gouvernement aurait pu aller encore plus loin dans le sens de l'abaissement des droits. Je ne m'explique pas qu'on maintenne le droit sur le pétrole. C'est un droit assez minime, sans doute et le gouvernement, il est vrai, l'a déjà abaissé et en cela il a agi avec sagesse. Au demeurant, je ne sache pas que l'abolition de ce droit, dans les circonstances actuelles, pût influencer sur le prix payé par le consommateur. Cependant, si insignifiant que ce droit sur le pétrole paraisse, il est nombre de gens, surtout dans les centres ruraux, qui en verraient l'abolition d'un bon œil. Si le gouvernement eût été en mesure de faire cette réforme, j'en aurais été bien aise ; car, outre que le consommateur eût bénéficié de la chose, aucune de nos industries nationales n'en aurait éprouvé de préjudice.

J'ai dit, au début, que tout le monde est plus ou moins partisan du protectionnisme, selon les circonstances de temps et de lieu. Je l'ai déclaré, en théorie je suis partisan non pas du libre-échange absolu, qui est impraticable ici, mais d'un libre-échange mitigé. Et, cependant, je suis aussi dans une certaine mesure, partisan du protectionnisme. Il peut arriver, dans des circonstan-

ces exceptionnelles, que la protection soit désirable, et ici j'emploie le mot protection dans une acception moins large.

Quelquefois, je dois l'avouer, les députés de la gauche, à mon sens, ont prouvé assez victorieusement que certaines industries avaient droit à un traitement de faveur, et le gouvernement a paru se ranger à cet avis si l'on en juge d'après certaines dispositions législatives qu'il a établies. Bien que le gouvernement ait adopté comme système la réforme fiscale ou si l'on veut, un régime basé sur les besoins du revenu,—et ce régime est protecteur dans cette mesure-là même—il a décidé que relativement à certains articles, il y avait lieu de relever les droits ou de remanier le tarif. Il est possible que cette attitude soit légitime ; je ne voudrais pas affirmer le contraire. Dans cette mesure-là même, je suis partisan du régime protecteur, et cela par la force même du milieu économique et des circonstances de temps et de lieu——

M. CLANCY : De quels articles du tarif s'agit-il?

M. HOLMES : Je ne m'en souviens pas pour le moment, mais la chose m'a frappé, en entendant certains députés de la gauche——

M. CLANCY : Le sel, par exemple?

M. HOLMES : J'y reviendrai tout à l'heure. Même au risque de me faire taxer d'inconséquence par l'honorable député, j'espère lui démontrer que le droit sur le sel n'est pas précisément ce qu'il devrait être, et je lui dirai pourquoi.

Quelques VOIX : Très bien!

M. HOLMES : Le gouvernement est d'avis qu'il importe d'accorder un traitement de faveur à l'industrie du sucre de betterave. Je ne veux ni approuver ni condamner la chose. Je ne suis pas partisan très prononcé de la cause de l'industrie betteravière, car j'incline à croire que nous ne réussirons jamais à l'implanter au pays, sauf au moyen de subventions ou de primes ou autre choses semblables. C'est du reste ce que l'expérience a appris à nos amis de la république voisine, et pour ma part, je ne suis pas convaincu que cette industrie puisse s'implanter ici d'une façon stable. Si l'on peut réussir à l'établir, sans qu'il nous en coûte trop, alors tant mieux, je n'ai rien à y redire. Mais puisque l'on préconise le système de la douane fiscale, n'oublions pas qu'il faut remanier le tarif de façon à lui faire produire les recettes voulues.

Le député de Peel (M. Blain) a appelé l'attention sur une circulaire adressée aux députés par une maison commerciale représentant l'industrie du sel dans la ville où je demeure, ou plutôt dans toute la province d'Ontario. Car, toutes les exploitations de sel de la province sont entre les mains de deux ou trois maisons de commerce, dont l'une a son bureau dans la ville en question. Le gouvernement a donc jugé utile et sage d'accorder une faveur spéciale à l'industrie betteravière.

M. CLANCY : Comment cela ?

M. HOLMES : En stipulant l'affranchissement des machines employées dans l'exploitation de cette industrie.

M. CLANCY : Une importante concession, en vérité !

M. HOLMES : Importante ou non, c'est toujours une concession. Le gouvernement a adopté la même attitude à l'égard des rails d'acier. L'honorable député dira peut-être avec tout autant de logique que voilà encore une importante concession, en vérité. Quoi qu'il en soit, le gouvernement a pensé qu'il fallait accorder quelque faveur aux fabricants de rails d'acier.

M. CLANCY : Que pensez-vous de l'imposition de droits sur les rails d'acier ?

M. HOLMES : L'honorable député voudrait me détourner du sujet, en me posant pareille question.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HOLMES : Il est fort possible que l'imposition de ce droit sur les rails d'acier n'aboutisse pas au résultat qu'en attendent certains députés de la gauche. Voilà donc toute ma pensée au sujet de ce droit sur les rails d'acier. Aujourd'hui, nos fabricants de sel bénéficient d'un droit de sept cents et demi sur le sel en colis et de cinq cents et demi, les cent livres, sur le sel importé en bloc. Les fabricants de sel n'y verraient pas matière à critique, s'ils ne se trouvaient dans une situation bien plus désavantageuse que celle faite aux autres industriels. Il ne m'appartient pas de dicter au gouvernement l'attitude qu'il doit prendre en matière fiscale ; mais puisque mes collègues de droite ont jugé bon d'exprimer leur avis, il me sera bien permis, j'espère, de dire tout haut ma pensée. A mon sens, le gouvernement eût fait acte de sagesse en affranchissant la houille, comme l'a fait le gouvernement des Etats-Unis. Tous nos fabricants nationaux auraient vu cette concession d'un bon œil. L'abolition de ce droit correspondant à un certain degré de protection, les fabricants de sel en auraient bénéficié dans cette mesure-là même. Ces fabricants, je le répète, se trouvent dans une situation désavantageuse ; mais ce dont ils se plaignent n'est pas tant la concurrence des Etats-Unis que celle de la Grande-Bretagne ; car ils prétendent, à fort bon droit, ce me semble, que puisque nous sommes sous le régime de la douane fiscale, le sel devrait être tarifiable comme tous les autres articles. L'industrie du fil d'engerbage a été l'objet d'une faveur spéciale de la part du gouvernement, qui s'est fait autoriser à remanier le droit, s'il le juge utile.

Mr. CLANCY : Non, c'est inexact.

M. HOLMES : Nos fabricants de sel ont un double grief. Ils se plaignent de l'importation en franchise du sel d'Angleterre, et d'une façon générale, de l'importation du sel des Etats-Unis. Le sel anglais jouit ici de la franchise douanière, à condition qu'on l'utilise dans les pêcheries, et il appert d'après la statistique du commerce que ce sel s'importe non seulement de la Grande-Bretagne, mais encore des Etats-Unis.

Les fabricants de sel se plaignent de la situation désavantageuse qui leur est faite par l'imposition de diverses taxes ; ils prétendent que les fabricants de sel anglais devraient se trouver sur un pied d'égalité avec eux et contribuer, dans une certaine mesure, au revenu du pays. A leurs yeux, il est inexplicable que les pêcheries maritimes bénéficient de l'affranchissement du sel, tandis qu'on force les populations des provinces supérieures à payer un prix plus élevé, en raison du droit dont le sel est frappé. Si le sel anglais n'était utilisé que pour les pêcheries, l'argument des fabricants qui demandent qu'on le frappe d'un impôt perdrait de sa force ; mais malheureusement pour les fabricants de sel canadien, le sel anglais vient aussi concurrencer ce dernier, puisqu'il est importé dans l'ouest, où il se vend, en concurrence avec le sel canadien. Dans cette mesure, nos fabricants canadiens se trouvent donc en posture désavantageuse et sont victimes d'une injustice.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et qui en bénéficie ?

M. HOLMES : Les pêcheurs des provinces maritimes, sans doute.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Oui, et les cultivateurs également.

M. HOLMES : Sans doute, au point de vue où se place l'honorable député, il faudrait faire disparaître tous les droits, et mettre tout le monde sur un pied d'égalité. Pour revenir aux fabricants de sel, il leur faut d'abord payer sur la houille un droit qui est équivalent à quatre cents par baril de sel. Ce chiffre semble peut-être assez peu important ; mais quand il s'agit de la fabrication du sel en grand, ce droit, on le voit, atteint une totalité fort respectable. Les fabricants de sel sont dans une situation exceptionnelle relativement à la consommation de la houille ; car je ne sache pas qu'il y ait d'industrie dont l'exploitation demande, pour la fabrication d'une quantité donnée de produits, une quantité de houille comparable à celle consommée dans la fabrication du sel. La taxe de la houille pèse plus lourdement sur les fabricants de sel, parce qu'il faut au moins une tonne de houille pour faire deux tonnes de sel. L'industrie du sel occupe donc une situation exceptionnelle à ce point de vue. Nos fabricants de sel demandent donc, à bon droit, qu'on assimile à cet égard notre tarif à celui des Etats-Unis ; ou sinon, que le sel anglais qui vient concurrencer notre sel domestique, partage le fardeau qui pèse sur ce dernier, et alors on pourrait logiquement dire que notre tarif est un tarif de revenu.

Tout partisan que je suis du libre-échange mitigé, il me semble qu'il y a beaucoup de force dans la prétention de ceux qui affirment qu'il est injuste de taxer la matière première dont se servent les fabricants de sel, tandis qu'il leur est impossible de lutter à armes égales avec les producteurs de l'étranger. Nos voisins, les Américains, ont sur nos fabricants un avantage, en ce qu'ils cherchent à créer une puissante coalition où tous les petits fabricants seraient forcés d'entrer, et pour atteindre ce but, ils vendent leur sel à bas prix. Un autre avantage, dont jouissent les Américains, c'est que les prix de transport sont moins élevés aux Etats-Unis qu'ils ne le sont au Canada. A ces différents points de vue, la situation faite à nos fabricants de sel est donc désavantageuse.

M. l'Orateur, il ne me reste que peu de chose à ajouter. Je le déclare sans hésitation, le système adopté et appliqué par le gouvernement commande toute mon approbation et tout mon appui ; et cela, non pas précisément à titre de partisan ou de membre de la droite, non ; mais parce que ce système me semble le plus propre à assurer le développement du pays dans son ensemble, et à avancer les intérêts de toutes les classes de notre population. Quelqu'un a dit—et si je ne me trompe, c'est le député de Brant (M. Heyd) avec qui il m'arrive quelquefois de converser sur ces questions—que le Canada ne saurait être pays agricole ou pastoral. Ici, il est un fait qu'il ne faut pas mettre en oubli. Nous pouvons bien donner à nos industries manufacturières tout le développement possible, et ce progrès peut résulter du développement subi par les autres pays, ou bien de la plus grande somme de protection que nous accorderons à nos industries ; mais le Canada restera toujours et avant tout, quoi que nous fassions, un pays agricole. Parcourez le Canada en tout sens, de l'est à l'ouest, de l'Atlantique au Pacifique ; contemplez nos immenses zones de terres arables et la vaste étendue de territoire que la charrue du cultivateur n'a pas encore touchée et infailliblement vous resterez convaincu que le développement de nos intérêts agricoles s'impose avant tout, et que celui de nos intérêts industriels en sera la conséquence nécessaire. Il faut donc, d'abord, se préoccuper du bien-être et de la prospérité de la classe la plus nombreuse au pays, c'est-à-dire, de nos populations agricoles ; et s'il est possible de faire croître deux brins d'herbe là où auparavant il n'en poussait qu'un seul, c'est notre devoir de le faire. C'est alors seulement que nos industries manufacturières se développeront d'une façon stable et permanente. Nous avons reçu un bel et noble héritage dans ce magnifique pays, dont nous avons tous à cœur le progrès et la prospérité.

Malheureusement, les opinions sont partagées sur les meilleurs moyens à prendre pour asurer ce dévelopement et cette prospérité. Que chacun abonde dans son propre sens sur les questions d'intérêt public, fort bien ; mais en matière législative et en tout ce qui est laissé à notre initiative parlementaire, il faut viser aux intérêts des masses populaires plutôt qu'à ceux des groupes particuliers ; il faut se préoccuper des intérêts de ceux qui portent le poids et la chaleur du jour ; des travailleurs qui gagnent leur pain à la sueur de leur front ; de ceux qui n'ont pas, comme d'autres, la fortune et les richesses accumulées sous le régime du protectionnisme ; de ceux qui ne jouissent pas au foyer domestique, du luxe et du confort au milieu duquel nagent la plupart de nos fabricants nationaux. Je n'englobe pas tous les manufacturiers dans cette énumération; non, mais relativement parlant, les fabricants sont plus riches et plus prospères que les cultivateurs ne le sont, et c'est le devoir du gouvernement de contribuer législativement au développement et au bien-être du groupe le plus important de notre population.

M. G. TAYLOR (Leeds-sud) : M. l'Orateur, à titre de représentant d'un des comtés ruraux les plus importants de la province d'Ontario, j'estime qu'il est de mon devoir de me faire ici l'interprète des opinions du plus grand nombre de mes commettants. Toutefois, avant d'aborder l'étude de l'exposé budgétaire et de l'amendement proposé par le chef de l'opposition, je veux dire quelques mots de réplique au député de Huron-ouest (M. Holmes). Ce monsieur a parcouru un vaste terrain : il est tantôt libre-échangiste, tantôt apôtre du protectionnisme, tantôt partisan de la douane fiscale, c'est-à-dire qu'il est prêt à approuver de grand cœur toutes les attitudes, tous les systèmes que le gouvernement pourra adopter. Il nous a cité force données statistiques relativement aux produits agricoles qui auraient été exportés aux Etats-Unis pour consommation domestique ; or, bien que je n'aie eu que peu de temps à ma disposition pour étudier la chose, je me suis convaincu que la plupart de ces produits ont été achetés par des spéculateurs et n'ont fait que transiter par les Etats-Unis, à destination de pays étrangers.

Puis, au sujet de l'attitude des industriels au Canada, il nous dit tenir d'un de ces fabricants que, si les Etats-Unis voulaient abattre leurs barrières fiscales, lui, pour sa part, serait prêt à concurrencer nos voisins à armes égales. Je ne doute nullement de l'exactitude de cette affirmation. L'honorable député trouverait difficilement au Canada un seul fabricant qui consentît volontiers à lutter avec les industriels de la république voisines à armes égales ; mais il ne tient nullement à se mesurer avec eux les mains liées derrière le dos, comme il est forcé de le faire aujourd'hui, vu que les droits du tarif canadien sont inférieurs à ceux du tarif des Etats-Unis. Mais sur le pied d'égalité, les fabricants canadiens se mesureraient volontiers avec leurs congénères des Etats-Unis sur le marché libre. Ainsi en est-il de nos cultivateurs; mais nous n'entendons nullement que les Etats-Unis viennent déverser au pays leur maïs enfranchise, tandis qu'aux Etats-Unis il nous faut acquitter les droits sur les grains déplacés par ce maïs qui jouit ici de la franchise.

Mais, s'est écrié l'honorable député, comment allons-nous protéger les cultivateurs canadiens? Aujourd'hui, à mon avis, les cultivateurs jouissent d'une protection suffisante, grâce au gouvernement conservateur et au système national de protection. Je vais signaler à la Chambre une industrie qui s'est développée au pays depuis quelques années. Je fus le premier député—c'était en 1885, je crois—à préconiser l'imposition d'un droit sur le porc. Je prouvai au gouvernement que, l'année précédente, nous avions importé au pays pour $12,000,000 de viandes de porc et de bœuf. Je demandai au gouvernement d'imposer un droit protecteur sur le porc, et je prédis que dans quelques années le Canada, au lieu d'exporter aux Etats-Unis $12,000,000 valant de viandes de bœuf et de porc, produirait suffisamment pour subvenir aux besoins de notre population et en outre à ceux d'une forte exportation. Nous avions l'habitude de payer $12,000,000 aux Américains, en achats de viandes de porc et de bœuf, destinées à notre consommation domestique ; puis, ces viandes une fois consommées, les Américains avaient notre argent en caisse et il ne nous restait que ce peu de tissu musculaire et de charpente osseuse que ces viandes avaient contribué à produire. Le gouvernement conservateur imposa donc des droits protecteurs sur ces articles, et qu'en est-il résulté? Aujourd'hui, chaque cultivateur produit assez de viandes de porc pour subvenir aux besoins de sa propre famille et il s'en exporte, en outre, annuellement, pour des millions de dollars.

Voilà une leçon de choses sur la façon de protéger nos cultivateurs. De même, nous pourrions assurer à nos cultivateurs la maîtrise de notre marché domestique relativement aux légumes qui s'importent aujourd'hui en si grandes quantités des Etas-Unis. Evidemment, l'honorable député est un opportuniste. Il semble n"avoir d'autres visées que de faire un discours qui le mette en mesure de se proclamer libre-échangiste dans certaines parties du pays, puis de se faire de la popularité parmi les fabricants de sel et autres en se disant partisan de la protection. J'ai quelques mots à dire à l'adresse du gouvernement. On le sait, le gouvernement actuel s'est hissé au pouvoir en 1896, par l'exploitation d'un cadavre. J'entends par là la question scolaire du Manitaba : Le très honorable premier ministre promit au peuple que, s'il montait au pouvoir, la première chose qu'il ferait serait d'envoyer au Manitoba une commission, présidée par sir Oliver Mowat, afin de s'enqué-

rir de tous les faits relatifs à la question scolaire et qu'ensuite il règlerait cette question d'une façon définitive. A-t-il rempli la promesse solennelle faite au peuple à cette époque ? Non, M. l'Orateur, il n'a pas chargé sir Oliver Mowat, mais un autre émissaire, de la mission en question ; puis, au moyen de certaines manœuvres il réussit à pacifier temporairement les esprits, et s'écria : " Voilà la question réglée ! " La population acceptera-t-elle la parole du premier ministre, de préférence à celle des hauts dignitaires de l'Eglise catholique romaine ? Que dit l'archevêque de Saint-Boniface à ce sujet ? Il déclare positivement que l'affaire n'est pas réglée, et l'archevêque de Montréal, de retour d'une récente visite à Rome, où il a eu une audience de Sa Sainteté le Pape sur cette même question, déclare également qu'elle n'est pas réglée. Eh bien ! pour ma part, j'ajoute bien plus volontiers foi à la parole des dignitaires de cette Eglise qu'à celle du très honorable premier ministre.

Le premier ministre a fait une promesse aux tempéranciers. Il leur a dit : Si vous me faites monter au pouvoir, je ferai voter un plébiscite sur la question de la prohibition, et je me conformerai à la volonté populaire. Il a, en effet, établi un plébiscite et a donné mission à trois ou quatre de ses ministres d'aller dire aux électeurs de la province de Québec que si les partisans de la prohibition l'emportaient, ce serait deux dollars de taxes supplémentaires par tête de la population qu'il leur faudrait payer, y compris hommes, femmes et enfants. Or, comme la famille canadienne-française est d'ordinaire fort nombreuse, comprenant souvent une douzaine d'enfants——

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez! écoutez!

M. TAYLOR : L'électeur canadien-français s'est dit : Je ne bois pas d'eau-de-vie, mais s'il faut que cette prohibition augmente nos taxes de $2 par tête de la population, cela veut dire que j'aurai à payer environ $30 de plus par année, pour ma petite famille ; donc je voterai contre la prohibition." Le lieutenant-gouverneur de la Colombie Anglaise, sir Henri Joly de Lotbinière, alors ministre du Renvenu de l'intérieu et le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) demandèrent aux électeurs de la province de Québec de voter contre la prohibition précisément pour cette raison-là; mais, en dépit de tous leurs efforts, le peuple décida, à une forte pluralité, qu'il fallait mettre fin au trafic des boissons alcooliques. Est-ce que le premier ministre a obéi à la volonté populaire? Non, car la solution de cette question n'est pas plus avancée aujourd'hui qu'elle ne l'était avant l'établissement du plébiscite.

Le premier ministre avait, en outre, promis que, s'il saisissait les rênes du pouvoir, il abolirait les droits dont les instruments agricoles étaient alors frappés. A-t-il rempli sa promesse? A l'avènement de son gouvernement, ces droits étaient de 20 pour 100. Or, ils sont encore ce qu'ils étaient à cette époque. Est-ce que pendant les élections de 1896, il n'avait pas aussi promis au peuple l'affranchissement du pétrole? Partout, dans les centres ruraux, on pouvait alors voir placardé sur les murs cette affiche : Votez pour Laurier et pour l'affranchissement du pétrole." A-t-il tenu parole? L'orateur qui m'a précédé voudrait bien que le gouvernement remplît cette promesse, mais combien d'années faudra-t-il encore attendre la réalisation de ce vœu ? Le gouvernement s'est contenté d'abaisser le droit d'un cent, réduction fort insignifiante.

Le premier ministre a aussi promis une autre réforme. Donnez-moi le pouvoir, s'est-il écrié, et je m'entourerai d'hommes d'affaires dans mon cabinet, puis nous administrerons le pays avec économie. Nous réduirons les dépenses de deux à trois millions de dollars. L'honorable David Mills avait porté ce chiffre à cinq millions ; mais le premier ministre n'a pas voulu aller au-delà ! Il s'est contenté de promettre une diminution de dépenses de deux à trois millions de dollars. Le gouvernement a-t-il tenu parole ? Au lieu de faire de l'économie, ces messieurs ont porté le budget des dépenses de $40,000,000 à $63,000,000, soit une augmentation annuelle de $23,000,000.

Le premier ministre a promis d'amortir la dette publique. L'a-t-il fait ? Depuis qu'il est monté au pouvoir, il a grevé d'une hypothèque chaque terre, chaque exploitation agricole du pays, en augmentant la dette de $13,000,000.

Le ministre du Commerce, quand il était dans l'opposition, avait l'habitude de se livrer à ce calcul et de nous dire le chiffre précis des millions de dollars dont se trouvait grevé le pays par suite des dépenses publiques et il s'écriait : " Voilà l'hypothèque dont vos terres sont grevées, et cela par le fait de ce gouvernement tory corrompu ! Donnez-nous le pouvoir et nous réformerons tout cela ". Ont-ils tenu parole ?

Au contraire, bien que nous ayons le plus fort revenu que le pays ait jamais eu, ils ont, par leur gaspillage, augmenté la dette nationale de $13,000,000.

L'honorable premier ministre disait encore aux électeurs : "Mettez-moi au pouvoir et je ferai disparaître la politique nationale." L'honorable ministre du Commerce a aussi fait la même promesse. Confiez-nous la direction des affaires, disaient-ils, et la protection disparaîtra. Ont-ils tenu cette promesse ? L'ex-ministre des Travaux publics nous a déclaré l'autre jour que le tarif actuel est virtuellement ce qu'il était du temps de M. Foster. Les ministres du jour ont fait quelques changements, mais leur tarif n'est que l'ancienne politique nationale, et l'ex-ministre des Travaux publics l'a démontré avec beaucoup plus de vigueur que je ne puis le faire. Je laisse aux ministres de régler ce différend avec leur ancien collègue.

Quant au public il n'aura pas de difficulté à dire qui a raison, car le tarif est encore là. Dans une colonne on voit les anciens taux et dans l'autre, les nouveaux, et c'est à peine s'il y a un ou deux changements par cent articles. A des endroits les taux ont été abaissé, et ailleurs on les a augmentés.

Une autre promesse de l'honorable premier ministre, c'était de réduire le nombre des ministres. L'a-t-il fait ? Loin d'en diminuer le nombre, il a élevé au rang de ministres, avec des apointements augmentés, deux fonctionaires qui, sous le gouvernement conservateur, n'avaient pas le droit de prendre part aux délibérations du Conseil.

M. BENNETT : Et il leur a payé un arriéré d'apointements.

M. TAYLOR : Oui. Il disait aussi : Une des Chambres du parlement est remplie de vieilles commères : nous l'abolirons ou la réformerons. A-t-il tenu cette promesse ?

M. LEMIEUX : Le Sénat est réformé.

M. TAYLOR : Il est resté ce qu'il était du temps des conservateurs, sauf que quelques sénateurs conservateurs sont morts.

M. LEMIEUX : Pas du tout.

M. TAYLOR : L'honorable député de Gaspé ne peut pas le nier ; la seule différence entre le Sénat d'alors et le Sénat d'aujourd'hui, c'est que quelques sénateurs conservateurs sont morts et ont été remplacés par des libéraux.

M. SPROULE : Des commères, eux aussi !

M. TAYLOR : Oui, l'ancien représentant de Wellington-nord, par exemple. Quand il siégeait ici, il n'était pas tendre pour le Sénat, et aujourd'hui il est un des membres distingués de cette vénérable institution.

Le premier ministre disait encore : Portez-nous au pouvoir et nous diminuerons les impôts sur les choses nécessaires à la vie, et nous les augmenterons sur les articles de luxe. Quels sont ces articles nécessaires qui ont été dégrevés, à l'exception du maïs, en admettant que ce soit un article de nécessité ? Sur quels articles de luxe a-t-on augmenté les droits ? Sur les deux seuls articles de luxe dont se serve le pauvre : le tabac et le sucre. Avant de reprendre mon siège, j'aurai occasion de faire voir quelles sommes énormes le gouvernement a prélevées sur les cultivateurs et sur la classe ouvrière par ses impôts sur le sucre, l'année dernière comparée à l'année 1895.

Pendant que le premier ministre promettait au peuple de faire disparaître la protection, il s'enfermait avec les industriels, leur disait de ne pas s'alarmer et que son parti ne toucherait pas à la politique nationale. Demandez à l'ex-ministre des Travaux publics si cela est vrai ou non. Il l'a affirmé ici même en ajoutant que ce n'était pas un secret de cabinet. C'est pourquoi nous avons encore la protection, en dépit des promesses faites aux cultivateurs. Je pourrais continuer longtemps à rappeler ainsi les promesses faites et violées par le parti au pouvoir, mais tout ce que je pourrais dire n'aurait pas autant de force que ce qu'écrivait un de leur propre partisan, un des hommes les plus éminents de leur parti, un homme qui a dépensé plus de temps et plus d'argent pour la cause libérale que tous ceux que je vois ici devant moi. A la suite de certaines négociations avec ses amis il écrivit une lettre. Il considérait que le temps et l'argent qu'il avait dépensés pour eux, lui donnaient le droit d'occuper un siège au Sénat. Mais on ne put s'entendre, car le prix qu'on lui demandait était trop élevé. C'est alors qu'il écrivit une lettre ouverte, et voici ce qu'il disait :

Il serait souverainement ennuyeux de faire une revue détaillée de la vilaine série de promesses faites et violées par le gouvernement actuel. Je ne puis que signaler rapidement celles qui ne sont pas déjà trop connues. Nous avons déclaré qu'il y avait trop de ministres payés dans le cabinet, sous l'ancien gouvernement ; nous en avons le même nombre aujourd'hui, et l'ensemble des émoluments est de $4,000 plus élevé par année ; la moitié de cette somme est allée dans la poche du ministre qui a déclaré récemment que toutes les promesses avaient été tenues. Nous avons condamné les dépenses occasionnées par les pensions de retraite et nous nous sommes engagés à les faire disparaître ; en 1899, elles étaient de $14,331 plus élevées qu'en 1896. Nous avons déclaré inutile la création du ministère du Commerce ; cette inutilité a été continuée. Nous avons promis d'abolir le Sénat ou d'en changer radicalement la constitution ; en fournissant à cette Chambre l'occasion d'épargner au pays les conséquences d'opérations extravagantes et entachées de corruption, le gouvernement en a démontré l'utilité et même la nécessité. Nous avons combattu le développement des monopoles, des " trusts ", des coalitions comme une conséquence de la politique de nos adversaires; pas un seul de ces monopoles qui existait en 1896 n'a disparu——

Il fait allusion au monopole sur le pétrole——

—tandis que d'autres ont surgi et se sont implantés dans le pays par l'action directe du gouvernement. Nous avons déclaré que les dépenses entraînées par l'administration de la justice étaient trop élevées. Sir Wilfrid Laurier est même allé jusqu'à dire qu'on payait tous les ans, inutilement sinon malhonnêtement, des milliers de piastres ; les dépenses de ce ministère ont augmenté de $353,000. Nous avons condamné une dépense de $120,000 pour les fins d'immigration ; nous l'avons plus que doublée et elle est aujourd'hui de $255,000.

M. MONK : Et, maintenant, elle est de $500,000.

M. TAYLOR : Elle a redoublé encore une fois.

Nous avons condamné les subventions en terres aux chemins de fer ; ce n'est que l'intervention du Sénat qui a empêché le gouvernement de conclure un arrangement en vertu duquel une subvention de 25,000 acres de terrains aurifères par mille à être-choisis par les concessionnaires, devait être donnée pour la construction d'un tramway à voie étroite, une opé-

ration tellement louche que plusieurs partisans du gouvernement ont refusé de l'approuver et il est douteux qu'il s'en trouverait un seul aujourd'hui disposé à la défendre. Nous avons condamné les subventions en argent aux chemins de fer, comme étant une " source féconde de spéculation, de péculat et de corruption "; nous avons mérité la palme sous ce rapport par la prodigalité avec laquelle nous avons subventionné les chemins de fer, allant, dans ce cas, jusqu'à accorder à une même compagnie deux millions de plus que la somme que nous reprochions à nos adversaires d'avoir offert ; dans une autre circonstance, nous avons accordé une subvention en argent à une compagnie qui n'avait pas encore de charte et dont la voie n'était pas même tracée. Nous avons condamné la corruption sous toutes ses formes ; cependant, nos chefs nous ont rendu responsables de l'affaire du pas du Nid-de-Corbeau, grâce à laquelle les directeurs du principal organe du gouvernement ont réussi à mettre la main sur un quart de million d'acres de terrains houilliers, tout en faisant payer au pays une dépense inutile de deux millions de dollars. Nous avons promis de donner au pays une administration honnête ; le coup du Drummond est là pour faire voir le cas que nous chefs font de cette promesse.

Mais pourquoi aller plus loin ?

Il s'arrête, comme je suis obligé de le faire, car il est impossible de parcourir toute la liste.

Toute l'histoire de notre parti, depuis qu'il est au pouvoir sous la direction de ses chefs actuels, n'est qu'une longue et honteuse série d'engagements violés, de promesses rompues, de gaspillage extravagant, de spéculation et de corruption. Sans compter une cynique violation de tous les principes pour lesquels notre parti avait combattu.

Je ne pourrais pas me servir d'un langage plus sévère, quand même je le voudrais ; je ne pourrais pas non plus tracer un tableau plus vrai du gouvernement que celui qu'en fait ici un de ses plus éminents partisans, qui en connaissait tous les secrets.

Pour s'assurer la possession du pouvoir, ceux que nous avions mis à notre tête ont déshonoré le parti et jeté du discrédit sur le nom du libéralisme. Dans ces circonstances, quel est notre devoir envers le parti et le pays ?

Je le répète qu'il n'y a qu'une chose à faire, c'est de répudier ces chefs, de dégager notre responsabilité de la leur——

Ils s'en vont rapidement. Un honnête homme, l'ex-ministre des Travaux publics est sorti du cabinet, il ne pouvait pas tout avaler.

—et de faire tout en notre pouvoir pour les punir de leur fausseté et de leur trahison en les chassant du pouvoir et des positions qu'ils occupent en récompense de l'abandon de leurs principes ; ce n'est que par ce moyen, qu'individuellement et comme parti, nous pourrons éviter de partager leur culpabilité et de participer à leur déshonneur. Nous ne pouvons pas espérer autrement reconquérir ou retenir comme parti le respect et la confiance d'une population patriotique et qui se respecte. On dira peut-être qu'on ne peut arriver à cela qu'en ramenant au pouvoir un parti qui professe des principes opposés aux nôtres. Je ne le nie pas, et cette alternative ne m'effraie point. Je crois de plus qu'elle n'effraiera personne parmi ceux qui ont foi dans les principes libéraux et dans le triomphe définitif de la vérité. Nous devons supposer que le parti conservateur est guidé par une croyance sincère dans la vérité de l'idéal politique qu'il poursuit et dans l'excellence des principes qu'il professe. Dans tous les cas, nous ne pouvons pas raisonnablement accuser ce parti ou ses chefs d'avoir trahi ou abandonné ses principes pour obtenir ou garder le pouvoir.

Il me serait impossible, M. l'Orateur, de me servir d'un langage plus sévère que celui de M. H. H. Cook, l'auteur de cette lettre.

M. CAMPBELL : Quand l'a-t-il écrite ?

M. TAYLOR : Mon honorable ami sait parfaitement quand cette lettre a été écrite et ce qu'elle contient. Elle a été publiée par tous les journaux du Canada. Je puis la retrouver en consultant les collections du *Globe* et du *Mail* et j'en donnerai la date à la reprise de la séance.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. TAYLOR : Au moment où la séance a été suspendue je citais aux honorables députés de la droite l'opinion qu'avait d'eux un de leurs partisans, un homme qui les avait appuyés de toutes ses forces aux élections de 1896, un homme qui a peut-être dépensé plus de temps et d'argent dans l'intérêt du parti libéral que qui que ce soit au Canada. Je citais l'appréciation que cet homme faisait de la conduite des ministres depuis leur arrivée au pouvoir. L'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) m'a demandé quand cette lettre avait été écrite. Je n'avais pas la date dans le moment, mais je me suis engagé à la donner après la reprise de la séance. Cette lettre a été écrite par M. H. Cook, vers le 1er octobre 1900.

A peine l'honorable député d'York-ouest m'avait-il posé cette question, que l'honorable ministre des Douanes qui entre justement en ce moment, me fit observer qu'il y avait eu une élection générale depuis. C'est vrai, que nous avons eu des élections depuis que cette lettre a été écrite, mais pendant que j'en faisais la lecture, le ministre des Douanes, le premier ministre, le ministre du Commerce étaient tous à leurs sièges et pas un seul n'a osé contredire les accusations qu'elle continent, pas un seul n'a réfuté mes affirmations ni celles de M. H. H. Cook. Le ministre des Douanes en a même virtuellement admis la vérité en disant : " Nous avons eu des élections depuis," comme si une élection effaçait tout. Il semblait dire : " Tout ce que dit M. Cook est vrai, mais nous avons eu une élection depuis et nous sommes encore ici pendant que vous êtes dans l'opposition." Mais que vaut cet argument, appliqué à la province d'Ontario? A qui les électeurs de cette province ont-ils

préféré se fier, à l'honorable ministre où à M. Cook ? Peu s'en est fallu que le parti libéral ne fut balayé de la province d'Ontario où le parti conservateur est sorti de la lutte avec une majorité de plus de vingt voix. Quel a été le sort du parti libéral dans la province où la lettre de M. Cook a été distribuée et où la conduite des ministres a été discutée dans toutes les réunions politiques?

Le Manitoba, cette autre grande province a aussi donné la majorité aux conservateurs. Nous savons par quels moyens le gouvernement a obtenu sa majorité, mais elle n'est pas venue d'Ontario.

Nous avons maintenant un gouvernement composé de quinze ministres y compris le Solliciteur général, soit quatorze ministres et un solliciteur, qui reçoivent tous une indemnité sessionnelle de $1,500 et la plpart d'entre eux, des appointements de $7,000 par année. Comment gagnent-ils l'argent que l'Etat leur paie? Combien d'entre eux voyons-nous à leur siège depuis que le ministre des Finances a prononcé son discours sur le budget, pour répondre aux accusations qui pourraient être portées contre leur administration. L'autre soir, quand le ministre des Finances a pris la parole pour demander que la séance fût levée, il a regardé tout autour de lui et n'a pu trouver un seul de ses collègues pour appuyer sa proposition ; il a été obligé de s'adresser à un simple député. Voilà avec quel zèle, messieurs les ministres s'acquittent de leurs fonctions. Pourquoi en voyons-nous tant d'entre eux éparpillés aux quatre coins du globe, pour leur plaisir? Pourquoi ne sont-ils pas ici, comme d'honnêtes serviteurs du pays, pour gagner consciencieusement l'argent que l'Etat leur paie? Ils préfèrent se promener et s'amuser aux frais du pays. Il suffit d'examiner le rapport de l'auditeur général pour avoir une idée des sommes extravagantes que nous coûtent ces promenades ministérielles. Où sont les ministres, ce soir? Le premier ministre est absent, mais sa santé n'est pas très bonne et son absence est excusable, et personne ne s'attend à ce qu'il assiste aux séances tous les soirs de la session. Mais où sont les autres, auxquels le pays paie $8,500 par année? Ils devraient être à leur poste pour répondre aux accusations portées par les députés de la gauche, contre leur administration des affaires publiques. Pourquoi ne sont-ils pas ici comme nous et comme les députés de la droite?

Supposons une grande corporation, industrielle ou autre qui emploierait un président, un secrétaire, un trésorier et des surintendants des différents départements, absolument comme nous avons pour diriger les affaires de l'Etat, un premier ministre comme président, un secrétaire d'Etat, comme secrétaire, un ministre des Finances comme trésorier, puis des ministres comme surintendants des différents dépôts. Nous avons un ministre du Commerce qui occupe une position qu'il appelait une sinécure quand il était dans l'opposition et que ses amis promettaient d'abolir en arrivant au pouvoir. Aujourd'hui, il se prélasse dans son fauteuil et se contente de toucher ses appointements de $7,000 par année et son indemnité de $1,500 par session. Pourquoi n'est-il pas ici ce soir pour répondre aux questions que je me propose de lui poser concernant les tableaux du commerce et de la navigation ? Il est le surintendant de ce département et personne ne sait où le prendre. Il y a aussi le ministre du Revenu de l'intérieur, auquel j'aurai à m'adresser avant la fin de ce discours. Où est-il ? Comment gagne-t-il son indemnité de $1,500 et ses appointements de $7,000 ? Est-il à son poste pour rendre compte de son administration ? Le ministre des Finances est notre trésorier ; comme c'est son devoir de le faire, il a été assez assidu à son poste depuis le commencement de ce débat et il est presque le seul des quatorze ministres qui assiste aux séances. Je vois sourire l'honorable ministre des Douanes, le porte-faix du gouvernement, qui, lui aussi, a été assez généralement présent aux séances. Le directeur général des Postes est à son poste, ce soir, mais nous ne l'avons guère vu, depuis que ce débat est commencé.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que les autres ministres assistent à des réceptions.

M. TAYLOR : Je ne doute pas que l'honorable ministre de l'Intérieur assiste à quelque réception de l'autre côté de l'océan. Il devrait être ici pour surveiller l'administration de son département. Pourquoi a-t-il jugé à propos de s'absenter juste au moment de la rentrée des Chambres, sous prétexte de s'occuper de la frontière de l'Alaska ? N'aurait-il pas pu se faire remplacer par quelque fonctionnaire de son bureau ? Est-ce parce qu'il craignait de rencontrer l'ex-ministre des Travaux publics qu'il s'est absenté ? Il a dû avoir une raison pour s'en aller.

Craint-il d'avoir à donner des explications sur certaines opérations louches qui ont eu lieu au Yukon, et dont nous avons entendu parler dernièrement ?

Le ministre des Travaux publics est un autre porte-faix du gouvernement. Lui et le ministre des Douanes ont été pour ainsi dire, les deux seuls représentants du cabinet depuis la prorogation le printemps dernier, et la rentrée, au milieu de mars, cette année. Ils font à eux deux presque tout le travail du ministère. Ils restent à leur poste et se chargent chacun d'une demi-douzaine de portefeuilles, dont les titulaires se promènent aux dépens du public, tout en retirant leurs appointements. Et le ministre des Chemins de fer et Canaux, pourquoi n'est-il pas ici ? Lui aussi touche $1,500 d'indemnité et $7,000 d'appointements.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois qu'il assiste à une réception.

M. TAYLOR : Oui, l'honorable ministre et ses collègues sont très forts sur les ré-

ceptions. S'il se donne une réception au Japon, en Angleterre ou au Canada, ils mettent tout travail de côté pour y courir. Ils désertent leur poste et négligent leur devoir pour assister aux réceptions.

Quant au ministre de la Milice, il n'a fait son apparition que deux fois depuis que ce débat est commencé.

Lui aussi devrait être ici pour rendre compte de son administration, puisque, comme ses collègues, il reçoit de forts appointements en plus de son indemnité. Où est le ministre de l'Agriculture ? Est-il un des anciens collègues de l'ex-ministre des Travaux publics, avec lequel ce dernier se disait être dans des termes de grande intimité ? Où est-il un de ceux qui redoutent de rencontrer l'ex-ministre des Travaux publics sur le parquet de cette Chambre ? Il est parti pour le Japon. Il y a quelques jours nous apprenions qu'il assistait à une réception en compagnie des demoiselles du ballet de l'opéra de Geisha. Est-ce pour cela ou pour administrer son département qu'il est payé ? Il est à la tête du plus important de tous les ministères et nous ne l'avons pas encore vu depuis le commencement de la session.

Combien de temps les contribuables endureront-ils un pareil état de choses ? Conçoit-on une corporation industrielle qui permettrait à son président, à son trésorier, à son secrétaire, aux surintendants des départements, de déserter leur poste, de s'absenter sans permission ? Il n'y a pas une institution dans ce pays qui le permettrait. Quand les électeurs sauront ce qui se passe, viendront-ils dire à ces ministres : Vous vous êtes bien conduits ; vous avez fidèlement rempli votre devoir, et nous allons vous confier le pouvoir de nouveau.. Je ne le crois pas. Il leur diront plutôt qu'ils ont été des serviteurs infidèles et ils leur donneront leur congé, à la prochaine élection, quelqu'en soit la date.

Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) a été assez assidu, durant cette session, mais il n'est pas ici ce soir. Sur quinze ministres, deux seulement assistent à ce débat, pendant qu'ils devraient être tous présents.

Nous avons aussi un Solliciteur général. Quand nos honorable amis de la droite étaient dans l'opposition, ils blâmaient bien fort le gouvernement conservateur d'avoir nommé un Solliciteur général. Aujourd'hui ils donnent pour excuse que la présence d'un Solliciteur général permet au gouvernement de réaliser une économie considérable, en le dispensant de payer de forts honoraires aux avocats dans différentes parties du pays, car les affaires qui leur étaient autrefois confiées sont maintenant réglées par le département du Solliciteur général. Qu'on jette un coup d'œil sur le rapport de l'auditeur général et on verra qu'il n'y a pas une ville ou un village dans lequel il ne se trouve pas un avocat, ami du gouvernement qui n'ait retiré de forts honoraires, pendant que nous payons un ministre de la Justice et un Solliciteur général, pour s'occuper de ces affaires. Les sommes que nous payons en honoraires, pour services professionnels, sont doubles et triples de celles que nous payions du temps des conservateurs.

Dans son exposé budgétaire, l'honorable ministre des Finances a annoncé quelques changements au tarif, mais en très petit nombre. Je suis convaincu que ces changements, que nous sommes maintenant à discuter seront loin de donner satisfaction aux industriels, aux cultivateurs et aux ouvriers. Dans son exposé budgétaire de l'an dernier, l'honorable ministre avait laissé entendre que cette année il y aurait une revision du tarif, et que le gouvernement viendrait en aide à un grand nombre d'industries importantes de ce pays. Mais il n'a fait aucun des changements qu'il avait laissé entendre qu'il ferait ; demandez-le plutôt à l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Ce dernier a déclaré en toutes lettres qu'il y aurait des changements, que le ministre des Finances les avait promis ; il fit cette déclaration publiquement, et c'est pour cela qu'il a été expulsé du cabinet. Mais celui qui lui a succédé et qui occupe aujourd'hui le portefeuille de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) a eu à subir une élection après son entrée dans le cabinet, a fait des déclarations beaucoup plus catégoriques que l'ex-ministre des Travaux publics et cependant, il appuie le gouvernement qui répudie aujourdh'ui les promesses qu'il a lui-même faites à ses électeurs quand il voulait obtenir leurs suffrages.

Le chef de l'opposition (M. Borden) a fait la proposition suivante :

J'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant à la motion de l'honorable ministre des Finances :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :

Cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;

Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session.

Voilà l'amendement que nous sommes à discuter. L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) et quelques autres orateurs trouvent beaucoup à redire au mot " adéquate." Que signifie ce mot " adéquate." Si je comprends bien la langue anglaise, il signifie " suffisant."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Suffisant pour quoi?

M. TAYLOR : Une protection suffisante pour assurer à nos industriels, à nos cultivateurs, à nos ouvriers que tous ce que nous pouvons produire et fabriquer sera produit et fabriqué dans le pays, par notre propre

main-d'œuvre pour que l'argent reste parmi nous. Il suffit pour cela de mettre le tarif suffisamment élevé.

M. HOLMES : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question? Il nous a défini le mot "adéquate." Veut-il nous dire maintenant ce qu'il entend par une protection adéquate? Est-ce 25 pour 100, 35 pour 100, 45 pour 100. Dites ce que c'est.

M. TAYLOR : Non, je ne le dirai pas.

M. HOLMES : Il ne peut pas le dire.

M. TAYLOR : Mon honorable ami était prêt à aller jusqu'à 35 pour 100. Pour ma part je veux un tarif suffisant pour protéger les industries de ce pays, même s'il doit être de 100 pour 100.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 100 pour 100?

M. TAYLOR : Oui, 100 pour 100, et par le tarif actuel, il y a des articles qui jouissent virtuellement d'une protection de 100 pour 100. Les produits que fabrique l'honorable ministre des Douanes sont protégés beaucoup au delà de 35 pour 100. Pour moi, adéquate signifie suffisante, et pour moi et pour les membres de la gauche, une protection suffisante veut dire un tarif assez élevé pour protéger efficacement nos industries, quel que soit le taux à imposer. L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) appelle un tarif de 35 pour 100, un tarif de revenu ou un tarif libre-échangiste, peu lui importe pourvu que cela fasse son affaire, mais il ne veut pas que ce soit un tarif protecteur.

Je désire signaler à l'attention du ministre des Douanes quelques chiffres empruntés aux tableaux du commerce et de la navigation et je crois qu'on les trouvera en tous points exacts. Je choisis huit articles importés dans le pays en 1895 et aussi en 1902. En 1895 nous avons importé les articles suivants :

INSTRUMENTS ARATOIRES IMPORTES EN 1895.

	Nombre.	Valeur.	Droits.
Bineuses..	1,796	$12,283	$ 2,456 45
Semoirs mécaniques..	1,235	15,825	3,164 84
Herses..	1,819	15,418	3,003 57
Moissonneuses et engerbeuses	1,045	82,094	16,418 80
Râteaux à cheval	295	4,450	891 90
Faucheuses..	1,451	48,113	9,612 80
Charrues..	1,661	29,814	5,964 99
Moissonneuses simples..	19	952	190 40
Total..	9,321	$208,949	$41,783 75

Ce tableau donne la quantité, et la valeur de ces articles importés en 1895, ainsi que le montant de droits perçus. Voyons maintenant ce qu'a fait le gouvernement actuel. A-t-il accordé aux fabricants de ces articles une protection suffisante ? A-t-il accordé à nos ouvriers une protection suffisante pour empêcher l'importation de ces machines et assurer leur fabrication dans le pays ? Je dis non. En dépit de l'accroissement de la population qui assure une plus grande consommation de ces articles, il n'y a pas un homme sensé qui, après les déclarations du premier ministre et du ministre des Finances, menaçant d'abolir les droits et de nous donner le libre-échange, voudrait risquer des capitaux dans la fabrication de ces instruments. Quels résultats avons-nous obtenus cette année. Le tableau suivant fait voir le nombre et la valeur des machines importés et le montant de droits perçus.

1902.

	Nombre.	Valeur.	Droits.
Bineuses..	2,755	$ 22,863	$ 4,566 80
Semoirs mécaniques..	2,014	50,243	10,018 40
Herses..	2,472	36,755	7,343 60
Moissonneuses et engerbeuses.. ..	9,230	894,474	189,035 80
Râteaux à cheval.	9,798	181,581	36,131 60
Machines à faucher..	17,658	600,743	119,810 00
Charrues	10,092	214,193	42,838 00
Moissonneuses simples..	786	37,879	7,265 80
Total..	54,805	$2,038,731	$417,010 60
Total pour 1896....	9,321	208,949	41,783 75
Augmentation.. ..	45,484	$1,829,782	$375,216 85

Ainsi nous avons envoyé, l'année dernière, aux Etats-Unis, près de deux millions de dollars pour acheter ces instruments. Dans quelques années, il ne nous restera plus de tout cela que du vieux fer, et les Américains auront nos deux millions, tandis que si notre gouvernement avait accordé une protection convenable, tous ces instruments auraient été fabriqués dans le pays, de l'ouvrage aurait été donné à nos ouvriers, les cultivateurs canadiens alimenteraient le marché domestique, et nous aurions gardé nos deux millions de dollars comme capital national pour contribuer à nos progrès et à notre développement. Mais tout ce que nous avons retiré a été ce $375,216 de droits, qui sont allés au trésor, et dont le gouvernement s'est servi pour de nouvelles dépenses extravagantes, ainsi qu'il a déjà fait avec d'autres millions tirés d'autres sources.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Taylor) me permettra-t-il de lui demander si ce ne sont pas les mêmes articles que le leader de l'opposition, dit-on, a déclarés être suffisamment protégés pour le moment ?

M. TAYLOR : Je ne suis pas responsable de ce que le leader de l'opposition peut avoir dit, et je ne crois pas que mon honorable ami (l'honorable M. Paterson) l'ait entendu s'exprimer en ce sens. En outre, je ne crois pas que le leader de l'opposition se soit ainsi exprimé, parce qu'il a déclaré l'année dernière et cette année, que les mots "protection adéquate" voulaient dire une protec-

tion suffisante pour que ces articles soient fabriqués dans le pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : On rapporte cependant que l'honorable député (M. Borden) s'est ainsi exprimé, et la chose n'a pas été niée.

M. TAYLOR : On dit, comme cela, bien des choses, et je pourrais moi aussi citer bien des racontars au sujet de l'honorable ministre (l'honorable M. Paterson), au sujet du commerce. L'opinion émise par les députés de la gauche—et c'est là l'argument de tout homme ayant à cœur l'intérêt des classes manufacturières et agricoles—cette opinion, dis-je, c'est que tous les articles que j'ai énumérés devraient être fabriqués en ce pays, afin de donner de l'emploi à des ouvriers qui consommeraient des produits du Canada, et qui laisseraient notre argent au pays au lieu de l'envoyer à l'étranger.

Permettez-moi, maintenant, d'attirer l'attention de la Chambre sur un autre sujet. Ces messieurs siégeant sur les bancs ministériels nous avaient promis que dès leur arrivée au pouvoir ils nous donneraient le libre-échange, et afin d'en faire accroire à notre bon peuple ils ont inclu le maïs parmi les articles en franchise. Qu'en est-il résulté ? En 1896, nous avons importé au Canada 1,485,980 boisseaux de maïs, dont nous avons retiré des redevances en droits de distillation ou autrement ; et nous avons importé en franchise 262,680 boisseaux, soit en tout 1,748,660 boisseaux. Qu'est-il résulté de tout cela, sous la politique du gouvernement ? Les droits perçus en 1896 se sont élevés à $207,301.29. En 1902, nous avons importé 474,950 boisseaux de maïs sujet aux droits, qui ont servi, je suppose, à faire du whiskey, et qui nous ont donné $35,609.62 de droits. Mais nous avons importé en franchise 4,485,372 boisseaux, soit un total de 4,959,987 boisseaux contre une importation totale en 1896 de 1,748,660 boisseaux, ce qui donne cette année une augmentation totale sur 1896 de 3,211,217 boisseaux. Que signifie tout cela ? Cela signifie que ces 3,211,217 boisseaux de maïs étranger ont déplacé les produits agricoles canadiens, tels que pois, avoine, orge, qui auraient servi sans cela à l'alimentation des porcs et des bovidés élevés par le cultivateur canadien. Et il s'en est suivi que les produits du cultivateur canadien ont dû chercher un marché à l'étranger, comme compensation pour ce déplacement. Mon honorable ami de Huron-ouest (M. Holmes) déclare que le peuple canadien veut avoir son maïs en franchise. Je puis dire que je représente un district où les cultivateurs à l'aise sont aussi nombreux que chez lui, et vous ne trouverez pas chez moi un seul cultivateur qui votera pour avoir le maïs en franchise.

Si tous les cultivateurs de ce pays pouvaient mettre de côté leurs prédilections politiques et dire ce qu'ils pensent, ils répondraient qu'ils peuvent cultiver tout le maïs et tout le gros grain dont on a besoin au Canada.

Il y a encore autre chose dont je veux parler. Le premier ministre, le ministre des Douanes et tous les members du cabinet nous ont déjà promis, que, s'ils revenaient au pouvoir, ils s'attacheraient à taxer le riche plutôt que le pauvre. Ils nous annoncèrent que les nécessités de la vie entreraient en franchise, et que les marchandises de luxe seraient taxées. Voyons ce que ce gouvernement a fait au sujet des articles nécessaires à la vie. Prenons par exemple les sucres et les sirops. En 1902, nous avons importé 51,379,428 livres de sucre raffiné au-dessus du n° 16 type hollandais, et nous avans payé là-dessus $642,278.53 de droits. Nous avons importé 318,696,019 livres de sucres de toute sorte, au-dessous du n° 16 type hollandais, et nous avans payé là-dessus $2,107,149.64 de droits. Ce sont là les sucres bruts importés pour l'approvisionnement des fabricants de ce pays, et ce sont là les droits que le gouvernement a perçus. Pour ce qui est des sirops, nous en avons importé l'année dernière 1,355,552 livres, sur lesquels nous avons perçu $10,104.09 de droits. Les droits sur les mélasses se sont élevés à $423.84, et sur le sucre candi nous avons perçu $54,248.23 de droits, sur le glucose on a percu $38,-177.16 de droits, et sur la saccharine $64,-573.80. Sur tous les articles que j'ai mentionnés, les droits perçus en 1902 se sont élevés à $2,916,955.29, alors que les mêmes droits perçus en 1895 ne se sont élevés qu'à $365,796.23, soit une augmentation au détriment du pauvre de $2,551,158.06. Nous avons là plus de deux millions et demi qui ont été soutirés au pauvre peuple, afin de grossir d'autant le trésor et fournir une nouvelle occasion au gouvernement de faire de la corruption. Qu'est-il donc advenu de leur promesse d'enlever les taxes sur les nécessités de la vie ? Le sucre est une de ces nécessités, et cependant le gouvernement a perçu sur le sucre deux millions et demi, bien plus que ce que les conservateurs ont prélevé en 1895. Et le gouvernement en agit ainsi afin de pouvoir montrer un surplus de $13,000,000. Comment se fait-il que les conservateurs n'aient pas eu de surplus en 1895 ? Tout simplement parce que le gouvernement d'alors jugea bon de dégrever le sucre, et de laisser le peuple recevoir cet article en franchise. Mais ces honorables députés ont perçu plus de deux millions de dollars de droits sur les matières brutes entrant dans la fabrication du sucre, et les raffineurs ne peuvent se refaire qu'en prélevant à leur tour cette somme sur les consommateurs de sucre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors l'honorable député n'est pas en faveur d'un droit sur le sucre.

M. TAYLOR : Je suis en faveur d'un droit sur l'article fabriqué, mais non sur le sucre brut. Je suis en faveur d'admettre le sucre brut en franchise, et de donner occasion à nos fabricants d'employer des ouvriers

pour raffiner ce sucre. Voilà ce je demande, et voilà en quoi mon attitude diffère de celle de l'honorable député.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous oubliez que vous avez imposé le sucre brut de nouveau, après que vous l'aviez dégrevé une première fois.

M. TAYLOR : J'ai donné les chiffres indiquant ce que nous avons fait en 1895, et ce que les honorables membres de la droite ont fait en 1902.)ue l'honorable député contredise donc cela, s'ils le peut.

Le DIRECTEUR GENERAL DES PO··TES : Vous avez laissé un droit, en 1895, sur une certaine qualité de sucre.

M. TAYLOR : Si le parti conservateur, quand il dut céder la place, a laissé un droit sur un article quelconque, nos honorables amis de la gauche se sont engagés à faire disparaître ce droit, sitôt arrivés au pouvoir. Ils se sont engagés à dégrever les articles nécessaires à la vie. Ont-ils rempli leur promesse ? Est-ce une excuse valable de venir nous dire : " Nous ne ferons rien de ce que nous avons promis, parce que ces méchants tories, quand ils étaient au pouvoir, ont laissé un droit sur un certain article." Ils ne se rappellent pas plus leurs promesses qu'un oiseau ne se souvient de sa chanson. Tout leur est beau, pourvu qu'ils puissent nous répondre : Nous sommes ici et vous êtes là.

Voyons donc maintenant ce qui en est des droits d'accise. Les honorables membres de la droite vont sans doute nous dire que le tabac est un article de luxe, et que ceux qui en usent doivent s'attendre à payer pour ce plaisir. Aussi, a-t-on fait payer cher au pauvre peuple cet inoffensif passe-temps. Les droits d'accise perçus par le gouvernement conservateur sur les liqueurs, les cigares et le tabac, en 1895-96, comparativement aux droits perçus par le gouvernement libéral en 1902-3 ont été comme suit :

En 1902-3..	$11,130,348 67
En 1895..	7,801,671 94
Augmentation..	$ 3,328,676 73

Sur le tabac seul, les droits d'accise ont été les suivants :

En 1902-3..	$ 3,505,214 79
En 1895-6..	2,369,830 84
Augmentation....	$ 1,135,383 95

On le voit, le gouvernement libéral a soutiré bien plus au pauvre peuple, pour son tabac, que ne l'a jamais fait le gouvernement conservateur. Et cependant, on avait bien promis de soulager le contribuable. Mais il fallait de l'argent pour en arriver à pouvoir se vanter d'un surplus de 13 millions.

J'espère que mon honorable ami de York-ouest (M. Campbell) est maintenant à son siège, parce que je vais parler des fruits et des légumes qui sont importés en ce pays, en concurrence avec les produits des maraîchers à qui il a promis d'obtenir protection. L'année dernière, nous avons importé des Etats-Unis des fruits de toute sorte, tels que pommes, fraises, etc., sur lesquels on a perçu $765,771.70 de droits. Sur les légumes, tels que pommes de terre, tomates, etc., on a perçu $86,074.02 de droits. Soit un total de $851,845.72 prélevé sur les consommateurs de ces articles. En 1895-96, ces mêmes fruits et légumes donnaient $573,732.86 au trésor public, c'est-à-dire, qu'on a perçu l'année dernière $278,002.86 de plus qu'en 1895-6. Ces chiffres sont empruntés au rapport du commerce et de la navigation, pages 95 et 132. Il n'y a aucun doute que si les cultivateurs, les arboriculteurs et les maraîchers du Canada recevaient la protection que l'honorable député de York-ouest a assuré qu'ils devraient avoir, ils pourraient produire ces mêmes articles dans le pays. Les $278,000 qui sont allés au trésor public auraient été déduits du surplus dont le ministre des Finances aime à se vanter ; et non seulement cela, mais $851,000 de notre argent seraient restés au Canada au lieu d'être envoyés aux maraîchers des Etats-Unis, en paiement de fruits et de légumes destinés à notre consommation. Quand ces fruits et légumes sont consommés, il ne reste plus rien pour montrer ce qui a servi à aller enrichir les cultivateurs des Etats-Unis. L'honorable député de York-ouest va-t-il tenir la promesse qu'il a fait de voir à ce que les maraîchers de ce pays soient protégés suffisamment, afin de les mettre à même de pouvoir produire et vendre tous les articles de ce genre dont on peut avoir besoin en ce pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami aurait-il objection à nous lire, ou va-t-il simplement passer au " Hansard " les différents articles figurant dans ces importations ?

M. TAYLOR : Je les ai tous ici sur mon bordereau.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député va-t-il nous en donner lecture maintenant ?

M. HENDERSON : L'honorable ministre veut-il que nous dressions tout un tarif pour lui ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je demandais tout simplement à l'honorable député de nous lire les articles qui figurent dans ces importations.

M. TAYLOR : Je vais indiquer à mon honorable ami la page du rapport du commerce et de la navigation, où il trouvera tous ces articles et il pourra se rendre compte. J'ai déjà lu les tableaux, et mon honorable ami les trouvera dans le " Hansard."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A moins d'être lus, ces articles ne pourront pas figurer dans le " Hansard ", si ce n'est sur consentement exprès.

M. TAYLOR : J'ai lu tout cela ; j'ai donné les quantités et les sommes d'argent ; et je crois qu'il y aura une bien plus grande partie du discours de l'honorable ministre publié dans le " Hansard " qui ne sera lue que du ministre. Je désire savoir pourquoi ce gouvernement a perçu des taxes aussi élevées sur les classes pauvres de ce pays, pour le sucre, le tabac, les fruits et les légumes, tout cela afin de continuer à grossir le trésor public.

Il ne peut y avoir à cela qu'un objet, c'est-à-dire de pouvoir répandre de l'argent parmi leurs partisans. Ils ont dépensé la plus forte somme qui ait jamais été dépensée au Canada en une seule année. Peuvent-ils nous montrer quelques travaux publics considérables qu'ils aient exécutés l'année dernière ? On peut, il est vrai, nous montrer des quais et des jetées dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et Québec, ainsi que dans l'Ontario, et quelques édifices publics par-ci par-là. Il y a quelques jours, j'ai posé cette question : Combien a-t-on dépensé pour les recensements de 1871, 1881 et 1891, et combien a-t-on dépensé pour le recensement de 1901 à venir au 1er mars 1903. L'état qui a été déposé nous a donné les chiffres suivants : En 1871, $511,330.40 ; en 1881, $456,904.19 ; en 1891, $570,115.54 ; et en 1901, à venir jusqu'au 1er mars, 1903, $1,112,900.20. On a ainsi dépensé, pour le recensement de 1901, plus du double de ce que ce gouvernement tory si corrompu, comme mes honorables amis de la gauche se plaisaient à l'appeler, a dépensé pour les recensements de 1871, 1881 et 1891. Et toutes ces augmentations ont été imaginées afin de donner de grasses sinécures à des partisans. Je crois que je ne saurais faire mieux ici que vous lire un article publié dans la " Weekly Review " du 17 avril 1903, dont je viens de prendre connaissance. Voici cet article :

LES FRAUDES DU RECENSEMENT.

La partie du rapport de l'auditeur général qui concerne le recensement du Dominion jette quelque lumière sur le redoublement des dépenses dont on a parlé, sans compter que le rapport de ce recensement vient plus tard que d'habitude et que les chiffres en sont moins exacts qu'à l'ordinaire. Le procédé employé semble avoir été de doubler le nombre des officiers, en les choisissant parmi les chercheurs de place du parti, et de donner à chacun d'eux les mêmes appointements qu'à leurs prédécesseurs, qui faisaient deux fois plus d'ouvrage.

Une dépense, contre laquelle l'auditeur général a élevé des objections, a été de $1,486, encourue pour faire des recherches au sujet du recensement de 1891. Plusieurs employés, qui étaient grassement payés, avaient reçu mission de tâcher de dénicher, dans le recensement de 1891, toutes sortes de renseignements quelconques de nature à discréditer ceux qui avaient dirigé ce recensement. C'est ainsi qu'on s'est procuré les rapports diocésains, donnant les listes des fidèles dans chaque diocèse, et on ne s'est fait aucun scrupule de produire ces rapports en Chambre comme donnant le recensement de la population totale. Cette dépense de $1,500 aurait une valeur indirecte si M. Ross n'était pas traître à sa province, car il pourrait la citer comme constituant un précédent pour le recensement de 1901, qui, étant apparemment frauduleux, a bien plus besoin d'être examiné à fond que le recensement de 1891.

Mais la dépense contre laquelle on élève le plus d'objection, c'est celle des $2,500 d'appointements et des $1,032 de frais de voyage de M. Thomas Côté, assistant commissaire spécial. Cela ne comprend que les sommes versées de juin 1901 à juin 1902, et nullement ce que M. Côté a pu retirer avant cela ou depuis, s'il continue toujours à toucher des appointements. Et nous, gens d'Ontario, nous devons contribuer à ces dépenses encourues dans le but de tripoter le recensement de Québec, de telle sorte que nous soyons privés dans la Chambre des communes de la représentation à laquelle nous avons droit. On ne peut présenter aucune raison pour cette nomination. Il n'y avait pas plus de raison de nommer un assistant-commissaire pour la province de Québec qu'il n'y en avait eu d'en nommer un pour la province d'Ontario, ou toute autre province. Si l'on alléguait la difficulté présentée par la différence de la langue, cela tomberait absolument à néant. M. Blue, le commissaire spécial du recensement, avait déjà avec lui un assistant-commissaire, M. E. H. St. Denis, qui est un officier d'expérience en matière de recensement, et dont la langue maternelle est le français, bien qu'il s'xprime tout aussi bien en anglais. Ainsi, on avait déjà amplement pourvu à ce qu'il y eût tout le personnel nécessaire d'officiers en chef de langue française, et on avait aussi pourvu au service de la correspondance entre le bureau et les commissaires de comté, ainsi que pour toutes les autres charges demandant une connaissance du français. La seule raison plausible, pour la nomination de ce fonctionnaire inutile, devait être celle de pouvoir s'assurer une majoration de la population, alors que rien n'était fait ni pour Ontario ni pour les autres provinces. On a réussi, en s'y prenant de la sorte, à obtenir une majoration si injuste au bénéfice de Québec, et au détriment d'Ontario, que nous avons été frustrés de six membres au parlement. Il n'est pas nécessaire, pour expliquer cela, de supposer que M. Côté a agi malhonnêtement dans l'exécution de ses devoirs officiels. On pouvait réaliser l'objet qu'on avait en vue en lui donnant certaines instructions, en lui faisant voir l'importance d'obtenir le meilleur résultat possible pour Québec, et en lui faisant remarquer qu'il convenait d'opter pour les conclusions les plus favorables chaque fois qu'il s'agissait d'appliquer le système dit " de jure " aux non-résidents. Il n'avait plus ensuite qu'à donner ses instructions aux commissaires de comté, qui s'en remettaient à leurs propres agents recenseurs, et chacun n'était que trop heureux de se bien acquitter ensuite de devoirs aussi agréables. Avec un autre instructeur pour les officiers en chef d'Ontario et leurs subordonnés, et en ayant soin d'appuyer sur la nécessité d'user de prudence et de ne compter que les personnes dont on était absolument sûr, les populations relatives des diverses provinces pouvaient être aisément affectées. Nous n'hésitons pas à accuser les ministres qui ont fait cette nomination peu convenable, d'avoir eu alors pour objet de nous dépouiller de la représentation à laquelle nous avons droit dans la Chambre des communes.

Comme nous l'avons vu, on a dépensé $1,500 pour s'enquérir au sujet du recensement de 1891. Si M. Ross n'était pas si intentionné à se cramponner au pouvoir qu'il a usurpé, au lieu de s'occuper des intérêts de sa province, il demanderait qu'on dépense la même somme pour examiner à fond le recensement de 1901. On pourrait commencer par faire un examen spécial de l'annexe A, dans laquelle les noms des non-résidents devaient être insérés par les recenseurs. Cela pourrait jeter un peu de lumière sur toute cette affaire.

Cet article, joint au rapport que je viens de lire, montre comment ce gouvernement a pu dépenser 63 milions l'année dernière. On a touché à tout, et aucune dépense, quelle qu'elle fût, ne les a fait reculer. On a jeté l'argent un peu partout, comme on l'a déjà fait pour le recensement qui, bien que non encore terminé, a déjà coûté $1,200,000. Nous voyons que ce dernier recensement a coûté, pour Ontario, le double de celui de 1891. Voilà qui vous montre suffisamment comment toutes les affaires sont conduites. Prenez le rapport de l'auditeur général, et vous constaterez qu'on a continué l'année dernière à agir comme pendant les trois ou quatre années précédentes, c'est-à-dire à acheter des marchandises aux amis du parti et à payer ces marchandises deux ou trois fois ce qu'elles valent. Le gouvernement achète du pétrole au prix du détail. On paie 32 cents le gallon et $1.25 le baril, et on a acheté l'année dernière entre 20 à 30 barils à ce prix. Je constate que chaque dollar tiré l'année dernière du trésor public a été payé à des amis politiques sans que ceux-ci fussent sujets à aucune concurrence, et on a payé les marchandises deux ou trois fois ce qu'elles valaient. Pourquoi le gouvernement ne fait-il pas comme le premier homme d'affaires venu, c'est-à-dire n'achète-t-il qu'après avoir demandé des soumissions ? De la sorte, l'argent du pays serait équitablement et honnêtement dépensé.

M. l'Orateur, j'ai déjà consacré plus de temps à attaquer ce gouvernement que je n'avais l'intention de le faire, et cependant je n'ai pas dit la moitié de ce que je pourrais dire, et de ce que je serais parfaitement justifiable de dire.

M. A. T. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Je regrette, M. l'Orateur, que des engagements d'affaires auxquels je n'ai pu me soustraire, m'ont mis dans l'impossibilité d'entendre la première partie du discours de l'honorable député qui vient de s'asseoir (M. Taylor).

Je le regrette d'autant plus que ce qui est parvenu à mes oreilles me fait désirer au plus haut point d'en entendre encore davantage. Je suis d'accord avec l'honorable député sur plusieurs points, mais je m'éloigne aussi de lui sur plusieurs autres. Je dois tout d'abord considérer les remarques qu'il a faites cet après-midi, alors que, parlant du résultat de la dernière élection générale dans Ontario, il a dit que cette grande province avait envoyé une majorité de vingt conservateurs dans cette Chambre, et où il a terminé en posant la question suivante : " Où étaient donc les grits d'Ontario ? " Je puis dire à l'honorable député que les grits d'Ontario sont aujourd'hui, comme ils étaient alors, dans les ruches où lui et ses amis les ont envoyés en vertu d'un acte législatif. Je puis aussi dire à l'honorable député qu'il y a, dans ces ruches un grand bourdonnement et un grand bruissement d'ailes, qu'un grand nombre d'abeilles sont à prendre de nouvelles ailes, et que le parti conservateur, dans cette province, pourra s'estimer bien heureux si, aux prochaines élections générales, il n'encourt pas de nouvelles pertes.

M. TAYLOR : Cette majorité va s'élever à quarante.

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Mais si je ne suis pas d'accord sur ce point avec mon honorable ami, je partage avec lui le chagrin poignant qu'il éprouve de voir que si peu de membres du cabinet soient présents, quand des honorables députés comme le député de Leeds-sud (M. Taylor) et le député de Haldimand (M. Thompson) se décident à prendre la parole. Dans des occasions semblables, nous devrions voir ici à leurs sièges les quatorze ministres du cabinet ainsi que le Solliciteur général.

En réduisant toute la chose à une question de dollars et cents, ainsi que prend plaisir à le faire l'honorable député de Leeds-sud, je dois lui exprimer toutes mes sympathies pour n'avoir eu, alors qu'il parlait, que $14,000 valant de ministres—j'entends, de ministres à leurs sièges—alors que les ministres qui m'écoutent en ce moment représentent $21,000.

Un honorable DEPUTE : Le leader de l'opposition n'est pas présent.

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Cela est vrai. Mais je dois comprendre que le leader de l'opposition savait parfaitement à qui il confiait sa tâche de faire un discours à sa place, et qu'il savait d'avance que cette tâche serait bien remplie.

J'ai été surpris d'apprendre, en écoutant le discours de l'honorable député (M. Taylor) qu'il n'avait pas encore eu connaissance où pouvait bien se trouver le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton). J'ai suivi attentivement tout ce qu'il a dit, et je suis heureux de pouvoir l'informer que le ministre de l'Intérieur est maintenant en Angleterre, pour affaires concernant la commission des frontières de l'Alaska, et que nous pouvons être certains que la chose est entre bonnes mains, car l'honorable Clifford Sifton n'a jamais rein entrepris qu'il n'ait mené à bonne fin. L'honorable député de Leeds parle de la tâche incombant à cette commission en des termes qui laisseraient supposer qu'un commis quelconque de troisième classe de l'un de nos départements aurait pu tout aussi bien s'acquitter de cette mission. Je diffère d'avis sur ce point avec

l'honorable député. Cette tâche est d'une nature tellement importante que nous ne pouvions qu'en charger un homme d'Etat d'une habileté consommée.

Il se trouvera toujours quelque autres ministres pour le remplacer durant son absence et voir à ce que le travail du ministère n'en souffre pas.

Je n'ai pas l'intention de discuter bien longuement les imputations d'extravagance et de gaspillage formulées par l'honorable député de Leeds contre le gouvernement, mais je désire le féliciter sur les arguments nouveaux qu'il a su apporter dans la discussion. Ayant entendu plusieurs des discours qui ont été prononcés sur cette question, j'en étais arrivé à la conclusion qu'il n'y avait plus rien de nouveau à dire à ce sujet. Cependant, je me suis senti rempli d'admiration en constatant que mon honorable ami avait réussi à soulever un nouvel aspect de la question. Parlant de l'importation des instruments aratoires, il a dit : Dans quelques années il ne restera plus que des débris de fer, et les Américains auront notre argent. J'ai été surpris de voir qu'il n'avait pas poursuivi son raisonnement plus loin, afin d'arriver à sa conclusion logique. Quand il a traité la question de l'importation du maïs en franchise, pourquoi n'a-t-il pas dit : Nous avons importé du maïs en franchise pour plusieurs centaines de milles dollars ; les porcs ont mangé ce maïs, et les Américains sont restés avec notre argent. L'argument a autant de force dans un cas comme dans l'autre. Il est vrai que les Américains sont restés avec notre argent, mais l'honorable député n'a pas tenu compte du fait que nous avons retiré un certain bénifice des articles que nous avons achetés, en les transformant en débris de fer ou en lard fumé suivant le cas.

Pour en arriver maintenant à la principale partie des remarques que j'ai l'intention de faire—et je serai aussi bref que possible—je dois dire qu'après avoir lu et écouté attentivement le discours prononcé par le chef de l'opposition, je me suis aperçu qu'il ne contenait aucun argument sérieux à l'encontre de la position financière du gouvernement. On ne peut y trouver ces accusations d'extravagance éhontée dont se sont servis plusieurs membres de la gauche et en particulier l'honorable préopinant. Mais le principal organe du parti conservateur dans la province d'Ontario est allé jusqu'à dénoncer les membres du gouvernement, dans ses articles de fonds comme étant "les prodigues d'Ottawa." Je me crois donc justifiable d'essayer de faire voir s'il est vrai que les dépenses ont augmenté depuis que les libéraux sont au pouvoir, et si ces accusations de prodigalité et d'extravagance ont leur raison d'être, ce que je nie absolument. Pour en arriver à ce résultat, je prendrai les dépenses encourues par le parti conservateur en 1895 et non en 1896, et cela pour une raison bien évidente. C'est en 1895 que le chiffre des dépenses du gouvernement conservateur a atteint son apogée ; et c'est en 1902 que les dépenses ont été les plus élevées sous le gouvernement libéral. La comparaison entre les chiffres de ces deux années est donc juste. Mais il existe une autre raison pour en agir ainsi. Nous savons tous qu'en 1896, sous le régime conservateur, les dépenses furent réduites à dessein, car les élections étaient proches et le gouvernement tenait à se présenter devant le peuple avec une aussi bonne apparence que possible. Pour en arriver à ce résultat, il fallut couper les vivres à un grand nombre de services publics, et quand les libéraux arrivèrent au pouvoir, l'année suivante, ils durent débourser des montants beaucoup plus considérables pour payer ce que leurs adversaires avaient négligé de faire en temps et lieu. C'est pour cette raison que j'établis ma comparaison entre 1895 et 1902. En 1895, les dépenses s'élevèrent à un peu plus de $38,000,000, et en 1902, à $50,759,000. Il y a donc eu une différence de $12,627,000 dans le chiffre des dépenses, et c'est là l'augmentation que je me propose d'expliquer ce soir.

Je prends d'abord l'augmentation de l'intérêt sur la dette publique, soit un demi million. En 1895, le parti conservateur augmenta cette dette de $6,891,000, et en 1896, de $5,422,000, soit un total de $12,314,000, sur lequel il n'eurent pas à payer un seul sou d'intérêt en 1895, et qu'il nous a fallu payer en 1902. Ce seul intérêt représente près de $400,000 de cette augmentation de $500,000 pour l'intérêt sur la dette publique. Quant à la différence, nous admettons en être responsables, mais nous repoussons toute responsabilité quant à ce montant de $400,000 qui est l'œuvre de nos adversaires.

Vient ensuite l'augmentation dans les frais d'administration. Cet item est comparativement peu élevé, mais il faut quelquefois les traiter avec beaucoup de soin, car c'est plutôt dans ces petits détails que dans les grands que l'on fait preuve du plus de sans gêne. L'augmentation de ce chef est de $48,000 en chiffres ronds. Sur ce montant, il y a environ $37,000 pour le coût de l'impression des nouveaux billets de banque, le rachat des anciens, la signature des nouveaux, etc. Les vieux billets étaient devenus sales et usés, et nous avons cru que l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement pur devait être accompagné de l'émission de billets de banque immaculés. Je n'ai pas l'intention d'essayer d'excuser cette dépense, bien qu'elle représente une augmentation de $37,000. On a aussi dépensé $6,598 de plus pour les timbres qu'en 1895. Il s'agit là d'une dépense faite en Angleterre, que nous ne pouvions éviter, une taxe qu'il nous faut payer, puisque, comme les autres nations, notre marché monétaire est en Angleterre. Quant à la balance du montant—j'ai rendu compte de presque tout le montant de $48,000—les dépenses de ce chef n'ont pas été augmentées d'un seul sou par le gouvernement libéral, si on les compare

aux dépenses de 1895. Les frais de commission, de courtage et d'administration de la dette en Angleterre ont été les mêmes pour les deux années. Quant à l'administration des caisses d'épargne dans tout le pays, ces dernières existent encore dans toutes les villes où elles existaient en 1895, bien que leur nombre ait été quelque peu réduit. Il y a une augmentation dans le fonds d'amortissement de $567,069. Nous admettons que nous avons dépensé cette somme de plus que les conservateurs, mais au fond cette dépense additionnelle n'en est pas une dans le vrai sens du mot. Nous avons acheté des obligations avec cet argent, et quand le temps sera venu de payer notre dette, nous pourrons vendre ces obligations et ce que nous en retirerons servira à éteindre notre dette. Cela revient tout simplement à prendre l'argent dans une poche pour le placer dans l'autre. Il n'a donc fallu guère plus de deux minutes pour rendre compte d'un demi million de dollars sur les douze millions.

Prenons maintenant l'item des arts, de l'agriculture et des statistiques. Il y a ici une augmentaion de $1,058,049. Sur ce montant, le recensement a coûté à lui seul pas moins de $793,365.

Je n'ai pas l'intention de discuter ici cette dépense. Il est probable que la question reviendra plus tard sur le tapis, et le ministre de l'Agriculture, à son retour du Japon, sera certainement en mesure de donner les explications nécessaires à ce sujet et de justifier sa conduite. Mais comme l'honorable député (M. Taylor) a fait allusion à cette question dans les termes les plus désobligeants, je dois dire qu'il a été clairement démontré par le ministre du Commerce, que le recensement de 1891 n'avait été rien autre chose qu'une fraude—et je me sers de ce mot parce que je suis persuadé qu'il est exact. Le recensement de 1901, au contraire, est parfait sous tous les rapports, et il faut toujours payer plus cher pour avoir une chose bien faite que pour avoir un travail incomplet. Mais, laissant de côté cet item, qui ne doit pas être imputé à l'agriculture, nous en arrivons aux sommes dépensées par les libéraux pour les expositions—environ $90,000 de plus que les conservateurs. En 1895, les dépenses de ce chef ont été de $26,000. Mais, sur ce montant, un peu plus de $24,000 ont été dépensés pour des expositions dans les Territoires du Nord-Ouest, et, si tout ce que l'on dit à ce sujet est vrai, il est fort douteux que cet argent ait servi en quoi que ce soit à promouvoir les intérêts agricoles et commerciaux du Canada. Mais, même en admettant que nous avons dépensé $90,000 de plus que nos adversaires de ce chef, il ne faut pas oublier que ce montant comprend les frais encourus pour les expositions de Glasgow, Paris, Cork, Wolverhampton et Buffalo, et dont les détails figurent dans les comptes de 1902. Je suis bien prêt à admettre que nos adversaires sont en quelque sorte excusables de ne pas avoir pris part à aucune exposition dans les différentes parties de l'univers en 1895, car, durant cette sombre période du régime conservateur il ne s'est rien produit d'assez grand et d'assez merveilleux dans l'art ou l'industrie pour valoir la peine d'être exposé, si ce n'est les déficits, et je ne sache pas que des prix aient été offerts dans aucune exposition pour ce genre de travail.

Nous arrivons maintenant à la question des entrepôas froids. Le ministère de l'Agriculture a dépensé $136,000 de plus au sujet de ces entrepôts froids et de l'industrie laitière ; et $23,940 sur les fermes expérimentales. Ces item, joints à la somme dépensée pour le recensement, que je viens de mentionner, représentent cette augumentation de $1,058,000 dans les dépenses comprises sous le titre des arts, de l'agriculeure et des sciences que j'ai cité au commencement. Quant à l'établissement de ces entrepôts froids, en ma qualité de représentant d'un district agricole, dans lequel il ne se trouve pas de villes importantes, je puis dire que les cultivateurs canadiens ont raison de remercier le gouvernement libéral d'avoir dépensé autant d'argent pour améliorer ces moyens de transport à froid. En 1895, les Australiens obtenaient deux ou trois cents de plus que nous par livre pour leur beurre expédié sur le marché anglais. Et, pourquoi cela ? Parce que leurs modes de transport à froid étaient plus perfectionnés que les nôtres, ou qu'ils nous faisaient absolument défaut. Le beurre australien devait traverser tout l'océan Pacifique et tout ce continent pour atteindre le marché anglais, où il se vendait à un prix plus élevé que le nôtre, qui était cependant expédié d'un endroit moins éloigné.

Je sais que le gouvernement conservateur a fait certaines dépenses à cette époque pour améliorer cet état de choses. Mais puisque les Australiens étaient pourvus de moyens de transport qui leur permettaient de placer leur beurre sur le marché anglais en excellente condition, comment se fait-il que le gouvernement conservateur était incapable de faire la même chose, alors que la distance à parcourir était moins considérable et que nous possédons aujourd'hui les améliorations qui nous mettent en position d'obtenir un prix plus élevé qu'eux sur ce marché ? Voilà ce dont j'accuse nos adversaires. Je ne prendrai donc pas la peine de chercher à excuser cette augmentation de $12,000,000 que les membres de la gauche ont qualifiée d'extravagante.

L'item suivant est celui de l'immigration. On admettra avec moi qu'il n'est pas nécessaire d'en dire bien long à ce sujet. Il est vrai que nous dépensons $299,000 de plus que nos adversaires de ce chef, mais avec quel résultat ? Nous nous réjouissons tous de voir cette affluence de colons qui nous arrivent des Etats-Unis et de l'Angleterre. Peut-on supposer que ces gens se seraient dirigés vers notre pays de leur propre mouvement ? Non, c'est là le résultat du tra-

vail intelligent accompli par nos agents d'immigration. Si nous devons en juger par les nombreuses inscriptions de homestead révoquées, ainsi que par d'autres preuves, je crois que le mouvement le plus en vogue sous le régime conservateur était le mouvement d'émigration. Nous avons donc encore là une dépense qui ne demande aucune explication.

En 1902, nous avons dépensé $163,000 de plus que les conservateurs en 1895, pour les frais de quarantaine. Il est absolument nécessaire de débarrasser nos troupeaux de toutes maladies, et quand je vous aurai dit qu'une bonne partie de ce montant a servi à indemniser les propriétaires de troupeaux canadiens de la perte de leur bétail et de leurs porcs par mesure de précaution, ou pour préserver les porcs des atteintes du choléra, vous admettrez avec moi que, dans l'intérêt des cultivateurs, il s'agit là d'une dépense que personne ne peut critiquer, et je ne crois pas que les honorables membres de la gauche s'y soient opposés.

Je n'entreprendrai pas de décrire au long ce que le gouvernement libéral a fait pour ouvrir de nouveau les portes du magnifique marché américain à notre commerce de bétail vivant. Mais nous savons tous que sous le régime conservateur, les Etats-Unis avaient établi un tel embargo sur notre bétail, que notre commerce sous ce rapport devint à peu près nul, tant et si bien, que durant quatre ans et demi nous n'expédiâmes dans ce pays que 4,000 têtes de bétail, pour lesquelles nous reçumes à peine $50,000. Mais après l'intervention énergique de notre nouveau ministre de l'Agriculture, qui est lui-même agriculteur, et grâce à l'intervention de qui cette mesure fut révoquée, ce commerce reprit une nouvelle vigueur, et je tiens de la bouche même de MM. Ironsides et frères, les plus grands commerçants de bestiaux au Canada, que le fait, de la part du gouvernement, d'avoir réussi à faire lever cet embargo a augmenté de $10 par tête la valeur de notre bétail vivant. Il se consomme d'énorme quantités de bœuf au Canada, et l'on comprendra l'importance de cette assertion, quand on saura qu'il se consomme environ 100,000 têtes de bétail par mois au Canada. Si nous consommons 100,000 têtes de bétail par mois, cela représente 1,120,000 têtes par année ; et à $10 par tête, cela veut dire que le gouvernement libéral a permis aux cultivateurs de ce pays de toucher $12,000,000 de plus.

Les chiffres peuvent paraître extravagants, mais ils sont confirmés par les faits, et comme il n'y a qu'un prix courant pour le bétail, si l'acheteur américain vient sur notre marché et paie un certain prix pour un bœuf de deux ans qu'il veut amener aux Etats-Unis, le boucher canadien est obligé de payer un prix égal, pour un bœuf du même âge et de la même qualité sur le même marché. Ainsi donc, en élevant le prix de notre bétail destiné à l'exportation, on augmente le prix du bétail destiné au marché domestique ; et nous sommes en droit de prétendre que des millions et des millions ont été ajoutés chaque année à la richesse des cultivateurs de ce pays, grâce à l'intervention énergique du ministre de l'Agriculture. Ayant reconquis ce marché, est-il extraordinaire que nous soyons disposés à encourir d'autres dépenses pour le conserver ? Nous savons pourquoi les Américains ont imposé cet embargo en premier lieu. Ils prétendaient que notre bétail était malade. Or, en supposant que la maladie se répendrait de nouveau parmi nos troupeaux, l'embargo renaîtrait immédiatement, et nous aurions autant de misère à le faire disparaître dans le cas des Etats-Unis, que nous en avons actuellement dans nos tentatives infructueuses pour faire lever celui que l'Angleterre nous a imposé. Nous ne pouvons donc faire trop de dépenses pour prémunir nos cultivateurs contre pareil désastre. Personne ne s'opposera à ce que le gouvernement dépense tout l'argent nécessaire à ce service.

Je vais maintenant parler de la milice, et c'est là un sujet qui, comme vous le savez, M. l'Orateur, m'intéresse beaucoup. Mais il ne s'ensuit pas qu'il me soit permis, pour cette raison, de discuter bien longuement l'augmentation survenue dans cette partie des dépenses. Supposons que cette augmentation s'élève à $486,694. L'augmentation dans la paye et dans les gages, ainsi que dans la solde des officiers et des soldats appartenant aux corps permanents et des fonctionnaires de la milice représente un montant de $76,000. Nous savons tous que l'échelle des salaires est augmentée dans toutes les classes de la société ; et au lieu d'accuser le gouvernement d'extravagance à l'égard de la milice, on devrait plutôt l'accuser de parcimonie, puisque chaque année il paie à nos jeunes gens qui prennent part aux exercices annuels cinquante cents par jour, quand ils peuvent gagner $1.50 chez eux.

Je prie les honorables députés de la gauche de constater mon indépendance, et de voir avec quelle liberté je critique la conduite du gouvernement, quand l'occasion s'en présente ; par conséquent, quand je lui donne mon approbation, ils devraient accorder plus de poids à mes remarques.

Viennent ensuite les propriétés militaires pour lesquelles il y a une augmentation de $141,000. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons trouvé toutes ces propriétés en ruine. Je parle de la chose en connaissance de cause et sans avoir recours aux livres bleus pour appuyer mes dires. Il y a près de vingt aus que je fais partie de la milice, je connais parfaitement la question, et je ne crains pas de dire, pour l'avoir vu de mes yeux, que ces édifices tombaient en ruines. Ils ne sont peut-être pas encore dans un état parfait, mais il sont infiniment mieux tenus que sous le régime conservateur. Ici encore, je n'ai pas besoin d'excuser cette dépense, et je suis plutôt porté à blâmer le gouvernement de ne pas avoir dépensé plus.

On peut dire la même chose des magasins militaires. Il y a là une dépense additionnelle de $48,000. C'est très bien d'avoir des nouveaux fusils, mais ils ne sont d'aucune utilité si nous n'avons pas les cartouches nécessaires pour nous en servir. La situation deviendrait surtout embarrassante si vous aviez à faire face à un ennemi bien pourvu de cartouches, qui se trouverait à 2,000 verges de vous.

A l'item des habillements militaires, il y a une augmentation de $110,000. Et ceci m'amène à dire que, sous le régime conservateur, il n'y avait que la moitié des miliciens qui prenait part aux exercices annuels. Ce système avait l'effet le plus désastreux. Les volontaires ne prenaient part à ces exercices, qui duraient douze jours, que tous les deux ans, et dans l'intervalle, ils avaient le temps d'oublier tout ce qu'ils avaient appris durant ces douze jours. Mais le gouvernement a cru devoir suivre une ligne de conduite plus sage à ce sujet et il a décidé que ces exercices auraient maintenant lieu tous les ans. Or, doit-on s'attendre qu'en prenant part à ces exercices chaque année nous n'userons pas plus d'habillements que si ces exercices avaient lieu seulement tous les deux ans ? Nous avons dépensé $110,000 pour ces habillements ; à part cela, nos magasins sont mieux approvisionnés sous tous les rapports qu'ils l'ont été depuis longtemps.

Passons maintenant à l'item de la cartoucherie fédérale. Je ne tiens pas à laisser supposer un seul instant que je sympathise avec les fanatiques qui veulent voir une armée permanente au Canada, et qui aimeraient à écraser notre pays sous le poids des dépenses militaires. Ma manière de voir sur cette question est partagée, sous bien des rapports, par les membres des deux côtés de cette Chambre, comme je le leur ai entendu dire dans plus d'une circonstance. J'admets que nous devons encourager autant que possible l'exercice du tir, en ce pays, mais cela est impossible sans cartouches. La cartoucherie de Québec a été agrandie pour faire face aux besoins nouveaux créés par la formation des clubs de tir civils, clubs que les conservateurs n'avaient jamais songé à établir. La cartoucherie de Québec est aujourd'hui en état de livrer trois fois plus de cartouches qu'autrefois. Ces item seuls justifient amplement l'augmentation totale de $468,000.

Nous avons ensuite la gendarmerie à cheval, pour laquelle il y a une augmentation de $302,090. Mais une somme plus considérable que celle-là a été dépensée pour le Yukon et nous savons tous que ce nouveau territoire se suffit à lui-même, le peuple n'a rien eu à débourser pour cela. Il nous a coûté un peu plus de huit millions et nous a rapporté un peu plus de huit millions. Les dépenses n'ont excédé les revenus que de $200,000. J'énonce donc la proposition générale que le Yukon s'est suffit à lui-même et que nous avons été dédommagés des dépenses que nous y avons faites pour la gendarmerie à cheval. Cette augmentation apparente de $302,000 n'en est pas une en réalité, puisque cet argent a rapporté un profit additionnel.

Nous arrivons maintenant aux travaux publics, où nous constatons la plus forte augmentation, à l'exception de celle qui s'est produite dans les frais de perception du revenu des chemins de fer et canaux. Dans ce département, l'augmentation est de $2,478,976, mais cela n'est pas tout. La seule manière d'analyser ces questions est de les comparer avec les œuvres et les dépenses de nos adversaires quand ils étaient au pouvoir. J'ai souvent entendu l'honorable chef de l'opposition dire : Nous refusons d'être liés par ces comparaisons. Laissons ces choses au passé. Mais si nous ne faisons pas ces comparaisons, quel autre moyen avons-nous à notre disposition ? Nous ne pouvons pas comparer la conduite du gouvernement actuel aux agissements du parti conservateur, parce qu'il n'a jamais eu la responsabilité des dépenses publiques et nous ne pouvons pas non plus la comparer à ses agissements futurs, car nous n'avons aucune connaissance de ce qu'ils seront. Nous en sommes donc réduits à prendre nos termes de comparaison dans la conduite passée du parti conservateur.

Si nous adoptons cette méthode, voici à quel résultat nous arrivons : l'ex-ministre des Finances (M. Foster),, en 1896, dans son budget principal et son budget supplémentaire—j'admets que ce dernier n'a pas été présenté à la Chambre, mais il était tout préparé—était prêt à dépenser une somme de $3,998,610 en travaux publics. De notre côté, nous avons dépensé de ce chef $4,221,293, soit environ $225,000 de plus que ce qu'ils se proposaient de dépenser. Et remarquez bien que cette année-là, son revenu n'était que de $34,000,000, avec un déficit de $4,000,000, pendant que nous avions un revenu de $58,000,000, avec un excédent de $7,000,000. On voit que le cas est bien différent.

Il n'était peut-être pas nécessaire d'entrer dans tous ces détails, car il s'agit ici d'une augmentation à laquelle personne ne s'oppose. Les libéraux ne combattent pas ces dépenses, parce qu'elles ont été faites par un gouvernement dans lequel ils ont toute confiance. Et les conservateurs ne devraient pas les combattre non plus parce qu'elles ont été faites par un homme dont ils ont fait semblant d'ignorer les mérites pendant plusieurs années, mais devant lequel ils ont fini par s'incliner en découvrant qu'il était le cerveau du cabinet libéral. Nos adversaires vont-ils trouver à redire aux dépenses de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) ? Comme je ne le suppose pas, je passe au chapitre suivant, celui des subventions postales et des subventions aux steamers, pour lesquelles il y a eu augmentation de $111,688. Je ne m'étendrai pas longuement sur ce sujet. Nous avons ouvert de nouveaux débouchés pour notre com-

merce, nous avons établi de nouveelles lignes entre le Canada et le Sud-africain, et cette augmentation de dépenses est amplement justifiée par les besoins du pays.

Vient ensuite le service océanique et fluvial, dans lequel on constate une augmentation de $291,997. Cette somme est comprise presqu'en entier dans le prix d'achat de deux nouveaux navires et la balance provient de l'augmentation des gages et du prix des vivres qui est, comme nous le savons tous, beaucoup plus élevé qu'en 1895.

Dans le département des pêcheries, l'augmentation a été de $105,000. Je n'ai pas entendu un seul représentant des provinces maritimes s'en plaindre. Je crois que l'installation d'entrepôts froids pour la conservation de la boitte est pour quelque chose dans cette augmentation, mais si l'on tient compte des avantages qu'en retirent les pêcheurs des provinces maritimes, il nous faut admettre qu'elle est pleinement justifiée.

Il y a aussi une augmentation de $151,423 dans les subsides payés aux provinces, mais cette dépense est réglée par le statut. La subvention aux provinces étant de tant par tête, elle doit nécessairement augmenter avec la population et c'est de là que provient toute l'augmentation, à l'exception d'une faible somme que nous avons jugé à propos de payer à l'Ile du Prince-Edouard et qu'un des représentants de cette province, que je ne vois pas présentement à son siège, ne sera pas disposé à nous reprocher.

Nous arrivons maintenant aux affaires des sauvages. L'augmentation ici a été de $101,-726. Il fut un temps où l'on disait avec le poète : Hélas ! le pauvre indien ! Mais nous ne nous en occupons guère à présent qu'il a été privé de son droit de suffrage.

Parmi tous les grands hommes d'Etat qui m'entendent, pas un n'osera me contredire si je dis qu'en règle générale on n'est guère porté à l'exagération quand il s'agit de faire des dépenses pour les sauvages. L'augmentation des dépenses pour l'administration des Territoires du Nord-Ouest est facile à expliquer. Elle s'élève à $188,297. Cette population est sous notre tutelle, et à mesure que les Territoires se peuplent davantage, nos obligations deviennent plus onéreuses et il en sera ainsi tant que les Territoires du Nord-Ouest n'auront pas obtenu l'autonomie. Quand ce temps sera venu, cette dépense sera remplacée par une subvention. J'aurais aimé que l'augmentation fut d'un million de dollars au lieu d'être de $188,297, si elle avait été motivée par un accroissement de la population, et je partage sur ce point l'opinion du chef de l'opposition.

Voici maintenant un chapitre intéressant, celui des dépenses diverses, où il y a une augmentation de $928,910. Dans cette colonne on relie toutes les dépenses que les ministres, par un procédé ou un autre, réussissent à élaguer de leur propre budget. Un ministre n'aime jamais à grossir son budget et s'il trouve une excuse pour dire qu'une dépense n'appartient pas à proprement parler à son département, elle est mise dans la colonne des dépenses diverses, pour la plus grande consolation de quelques-uns des ministres. Le premier item est de $462,881, occasionné par la visite royale. J'espérais que personne n'en parlerait, mais j'ai lu récemment un article, dans un journal d'Ontario, critiquant cette dépense. On admettra avec moi que cette critique est non seulement de mauvais goût, mais qu'elle implique aussi une profonde ignorance des intérêts du pays. Après les réceptions grandioses faites au prince et à la princesse dans la Nouvelle-Zélande, en Australie et même dans le Sud-africain, il aurait été indigne du Canada de figurer au dernier rang sans quelques fanfares et quelques pièces d'artifice. Au simple point de vue monétaire, il ne faut pas oublier que l'héritier présomptif était accompagné de plusieurs collaborateurs distingués des grands journaux d'Angleterre, qui envoyaient des dépêches quotidiennes et que ces dépêches étaient reproduites par toute la presse des îles britanniques. Sous le rapport de la réclame faite au Canada à cette occasion, nous en avons eu pour plus que notre argent.

Il y a ensuite la commission d'embellissement d'Ottawa qui coûte $60,000. Cette dépense nous vaut la protection contre les incendies et le service gratuit de l'eau et l'on me dit que cela vaut de $15,000 à $20,000 par an. Même si ces $60,000 ne nous rapportaient rien, ne devons-nous pas avoir assez de fierté nationale pour souscrire volontiers à cette faible dépense annuelle, afin d'embellir notre capitale ? Ne devons-nous pas suivre l'exemple des autres grandes nations ? Car bien que nous puissions ne pas être à strictement parler une grande nation, il est aussi certain que nous en deviendrons une, qu'il est certain que le soleil se lève et se couche.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Allons-nous laisser perdre l'occasion d'embellir cette jolie ville pour laquelle la nature a tant fait et qui nous a été donnée pour capitale ? L'opposition ne s'est pas plainte de cette dépense. Dans beaucoup de cas de ce genre, lorsque l'on en vient à préciser, nos adversaires se montrent aussi larges et aussi bien disposés que nous. Mais quand il s'agit de l'ensemble des dépenses, c'est alors qu'ils disent que le gouvernement gaspille et fait des dépenses exagérées, et qu'ils mettent les électeurs en garde contre la prodigalité des ministres. Mais on ne peut pas légitimement blâmer l'ensemble des dépenses, si on les approuve dans les détails. Si l'opposition, par ses votes devant le comité, ne peut pas démontrer qu'elle a combattu tel et tel item, elle n'a pas le droit d'aller dire aux électeurs que le gouvernement dilapide les deniers publics.

Vient ensuite le bureau d'essai de la Colombie Anglaise, qui a coûté $19,424. Sous le régime conservateur, l'or était rare dans le pays, mais dès qu'ils eurent dit adieu au

pouvoir on en découvrit en grande quantité et un bureau d'essai devint nécessaire.

Il y a encore le ministère du travail qui nous coûte $31,963. Cela est-il plus que ce que dépensaient les conservateurs pour ces services quand ils étaient à la tête des affaires? Pas du tout. C'est un département nouveau. Les conservateurs qui prétendaient avoir tant à cœur les intérêts du pays et qui se donnaient comme les champions de la classe industrielle—et cela comprend aussi les ouvriers, bien qu'ils ne l'admettent pas toujours—ne se sont jamais assez préoccupés des problèmes ouvriers pour établir un ministère du travail. Mais que le gouvernement vienne à changer demain—ce qu'à Dieu ne plaise—nos adversaires se garderaient bien d'abolir ce ministère. Ils le garderaient tel qu'il est et y dépenseraient autant que nous ou peut-être plus.

L'item suivant se rapporte à la conférence du conronnement à Londres, cette conférence dont on a tant parlé, cette conférence où il ne s'est rien fait, au dire des orateurs de l'opposition. Pour ma part, M. l'Orateur, je maintiens que ces $20,000 auraient été utilement employés, même si la conférence s'était bornée à décider que la taxe sans représentation ne serait pas plus tolérée au Canada qu'elle ne l'a été autrefois dans les treize colonies.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Je me considère aussi bon sujet britannique que n'importe quel membre de cette Chambre, mais je suis avant tout un véritable Canadien. Aussi, lorsque le gouvernement impérial ou certains hommes d'Etat anglais se sont mis dans la tête que le Canada devait leur fournir une partie de ses revenus pour leur permettre de payer les dépenses de la mère patrie, il valait mieux pour notre pays, et même pour la Grande-Bretagne, qu'on sût tout de suite, là-bas, à quoi s'en tenir, que cette question fût réglée immédiatement et définitivement, que le gouvernement impérial comprît qu'ici, au Canada, nous jouissons d'un gouvernement autonome et de libertés constitutionnelles dont nous ne permettrons pas qu'on enlève la moindre parcelle, et de plus que nous voulons dépenser à notre propre guise l'argent que nous percevons pour des fins impériales ou autres.

Quelques VOIX : Très bien !

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Parlons maintenant de l'achat des plaines d'Abraham. Les membres de la gauche reconnaîtront, sans doute, avec moi, que ce terrain est peut-être celui qui offre le plus d'intérêt au point de vue de notre histoire. Ces plaines allaient être partagées en lots à bâtir, lorsque le gouvernement a entrepris, en payant $80,000, de conserver à l'Etat la propriété de ce champ de bataille historique. Nous devons cela à la générosité de notre premier ministre canadien-français, appuyé par les membres de cette Chambre qui appartiennent à la même race et qui ont montré une largeur de vues assez grande, qui ont été assez bons Canadiens pour comprendre que, dans cette bataille des plaines d'Abraham, les deux armées ont fait preuve d'un égal courage ; que le monument élevé, à Québec, à la mémoire et de Wolfe et de Montcalm, symbolise ce sentiment d'union qui existe maintenant chez les descendants de ces guerriers qui en sont venus aux mains sur ces mêmes plaines d'Abraham.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Quant à la subvention accordée à Marconi et qui s'élève à $60,000 ou à $70,000——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A $80,000.

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : A $80,000 en tout, mais on a dépensé $70,000 en 1902—elle prouve l'esprit d'entreprise du gouvernement et c'est tout. Le projet de Marconi n'a pas été accepté d'emblée par tout le monde, loin de là; les capitalistes propriétaires des lignes télégraphiques maritimes ou autres, ont voulu lui donner le coup de mort ; l'inventeur eut à surmonter toutes sortes de difficultés.

Mais que Marconi ait ou non découvert le moyen parfait de transmettre les dépêches par delà l'Atlantique il n'en aura pas moins rendu immensément service au commerce, et il sera à la gloire de ce gouvernement entreprenant d'avoir pris par la main cet inventeur sans amis, et de l'avoir aidé pécuniairement à mettre à exécution les vastes conceptions de son génie. Le gouvernement a fait plus ; il a voulu retirer certains avantages de cette transaction ; il a agi avec une prudence admirable ; les Canadiens-écossais qui font partie du cabinet, ont surveillé toute cette affaire. Ils ont dit : M. Marconi, nous voulons bien vous seconder, mais si votre entreprise réussit, vous nous accorderez un peu d'aide en retour. C'est pourquoi le gouvernement a stipulé que, si le système fonctionne bien, nous pourrons nous servir des différentes stations établies par Marconi, suivant un tarif très réduit, pour un prix si minime que le gouvernement, dans peu d'années, pourra non seulement recouvrer le montant de sa subvention, mais encore réaliser des bénéfices de cette entreprise.

Parlons maintenant du service de banque du Yukon, qui coûte $53,169. Nous dépensons cette somme pour payer les frais de perception des droits régaliens sur l'exploitation des terrains aurifères du Yukon. Ce montant nous revient d'autres sources et nous n'avons absolument rien dépensé en vérité.

Nous avons donné $50,000 pour venir en aide aux malheureuses victimes de la Martinique. Je ne crois pas qu'il se trouve un membre de cette Chambre pour condamner cette dépense. Nous sommes tous unis lors-

qu'il s'agit de soulager un peu les infortunés que Dieu frappe si terriblement ; ceux-là étaient des colons comme nous le sommes. Mais la générosité du Canada s'étendra encore plus loin et, lorsqu'il s'agira d'une grande calamité nationale, qu'importe que ceux qui souffrent soient des sujets de l'empire ou d'anciens ennemis de l'Angleterre, nous serons prêts à leur porter secours dans la mesure de nos moyens.

J'aborde maintenant un item si peu considérable qu'on sera peut-être étonné de m'en entendre parler. Il s'agit du coût de la commission chargée d'examiner les réclamations des métis du Nord-Ouest. Ces derniers avaient certains griefs qu'ils ont soumis au gouvernement. Qu'a fait celui-ci ? Il a nommé des commissaires et les dépenses de ce chef s'élèvent à un peu plus de $10,000. C'est l'association des idées et non pas le montant en jeu, qui me porte à parler de cet item. Dès 1880 ou 1881, les métis avaient des griefs ; à maintes reprises, ils se sont adressés au gouvernement, mais leurs requêtes furent toutes jetées au panier. Résultat : la rébellion du Nord-Ouest, qui nous a coûté $5,000,000 et plusieurs vies utiles, tandis que le gouvernement actuel n'a dépensé que $10,000 pour régler toutes ces difficultés. Ce sont des faits comme ceux-là, qui nous rendent, mes amis de la droite et moi, fiers de siéger avec ceux qui occupent maintenant les banquettes ministérielles.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Dans cette augmentation considérable de $928,000 dans les dépenses diverses, j'ai retracé des item qui forment un total de $827,000 ; la balance se compose de crédits insignifiants. Il me faudrait au moins une heure pour les détailler à la Chambre, et comme je ne veux pas ennuyer ceux qui me font l'honneur de m'écouter, je passerai outre. Une remarque pourtant : si l'on consulte les comptes publics, on constatera qu'il existe, pour expliquer la moindre dépense qui fait partie de cette augmentation, des raisons tout aussi valables que celles que j'ai invoquées relativement aux item que j'ai mentionnés.

Les dépenses nécessitées par l'organisation du district provisoire du Yukon, ont été payées par le Yukon même. Le peuple du Canada n'a rien perdu sous ce rapport. Le " Mail and Empire " a publié un article lors d'une élection fort intéressante qui s'est faite dernièrement dans ce comté qu'on appelle Ontario-nord. Dans cet écrit—un premier Toronto—on disait que le Yukon nous ruinait, que son administration accusait un déficit considérable, que l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) travaillait à devenir ministre, en s'efforçant de—je ne puis employer le mot dont se sert le journal en question, parce que, si je le faisais, je serais rappelé à l'observance des règlements de la Chambre—mais à tout événement de se faire l'écho des membres du cabinet qui avaient parlé dans ce comté, et qui avaient affirmé que les revenus du Yukon suffisaient à payer les dépenses que ce district nous avait causées. Cet écrit ne contient qu'une partie de la vérité. Il est vrai qu'il y a eu un déficit au cours du dernier exercice, si l'on tient compte des travaux publics qu'on a exécutés au Yukon ; mais si l'on calcule les dépenses et les recettes du Yukon " depuis le commencement du monde jusqu'à nos jours," on constatera que le Yukon a subvenu à ses propres dépenses. Voilà l'exacte vérité.

Il y a une augmentation de $258,391 dans les dépenses du ministère des Douanes. Est-ce réellement le cas ? Quant à moi, je connais le ministre des Douanes depuis mon enfance, et j'ai toujours eu une très grande confiance en lui. Je puis dire sincèrement que je ne l'ai jamais connu pour un homme extravagant dans n'importe quel sens qu'on donne à ce mot. Il a appliqué ses méthodes d'économie au ministère qu'il dirige. J'ai entendu beaucoup d'hommes d'affaires, des conservateurs pourtant, déclarer que nous n'avions jamais eu, au Canada, un ministre des Douanes plus habile.

Si l'on tient compte de l'immense augmentation du revenu que l'honorable ministre doit percevoir, on constate immédiatement qu'on ne saurait limiter les dépenses de ce ministère au chiffre où elles se trouvaient en 1895. Mais voici ce que mon honorable ami peut dire et prouver : Oui, les dépenses de mon ministère ont augmenté de $258,000 ; si l'on veut tenir compte du percentage, je puis dire que chaque $100 que mes fonctionnaires ont perçu a coûté au trésor public moins que ce que le gouvernement conservateur était obligé de payer pour la perception du même montant.

Occupons-nous maintenant du ministère des Postes. Ce n'est pas sans un certain malaise que j'aborde ce sujet. Il me semble que je suis aux pieds de Gamaliel. Pourtant, je me trouve sur un terrain solide, et j'ai l'intention d'user de la férule pour quelques instants. Mes hommages d'abord, à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui, j'ai le regret de constater, est absent de la Chambre ce soir ; c'est un fait sur lequel je veux appeler l'attention de l'honorable représentant de Leeds-sud (M. Taylor). En effet, survenant un changement de gouvernement, l'honorable député de Bothwell sera tout désigné pour faire partie du cabinet qui se formera alors; s'il s'absente de la Chambre, il ne peut se préparer suffisamment à occuper la position qu'il convoite et qui lui rapportera un traitement de $7,000, au lieu des $1,500 d'indemnité qu'il retire maintenant. J'ai toujours eu une haute opinion de l'honorable député de Bothwell, mais à ce sentiment s'ajoute maintenant une certaine admiration pour le courage dont il a fait preuve en attaquant l'administration du ministère des Postes. Dans toute cette brillante et splendide théorie de ministères administrés avec tant d'habileté, que nous

avons aujourd'hui, aucun de ces derniers ne jette plus d'éclat que le ministère des Postes. C'est un sujet que nous aimons tous à traiter, lorsque nous discutons la question de l'économie dans l'administration des affaires publiques. Je ne crains donc pas de suivre les déclarations de l'honorable député et de les examiner à fond. Son premier grief se rapporte aux timbres émis lors du jubilé et que le peuple du Canada a achetés en grande partie. Il prétend que ces timbres n'ont maintenant aucune valeur. Je me demande si l'honorable député possède beaucoup de ces timbres non négociables. Il ajoute que le directeur général des Postes a profité, pour vendre ces timbres, de cette effervescence de loyalisme qui règnait dans tout le pays. Pour compléter son argumentation, il aurait pu ajouter que, cette effervescence s'étant calmée, le directeur général des Postes ne veut plus racheter ces timbres. L'honorable député de Bothwell a dû consacrer un fort montant à l'achat de ces valeurs; mais alors son loyalisme était exubérant.

Maintenant que cette belle ardeur s'est calmée, mon honorable ami s'attaque au directeur général des Postes, parce que celui-ci ne veut pas lui remettre l'argent que l'honorable député a déboursé aux fins que je viens d'indiquer. Fait étonnant, en vérité ! l'honorable député, appartenant à un parti qui prétend avoir le monopole du loyalisme, ne trouve parmi ses amis personne qui soit assez animé de ce même sentiment pour lui racheter ces timbres dont il a fait l'acquisition dans un moment d'irréflexion ! Grâce à ce moyen, déclare l'honorable député, le ministre a pu retirer un demi million de dollars, et ce truc lui a servi à diminuer le déficit de son ministère. C'est la vérité et l'honorable ministre a été très habile en agissant ainsi. Mais ce fait ne s'est produit qu'une fois seulement. Après tout, en quoi tout cela se rapporte-t-il à la question des recettes et des dépenses de l'exercice courant? En aucune façon. Cependant le ministre peut nous présenter, si nous faisons une comparaison juste, un excédent réel d'au delà de $5,000 pour cette année. L'honorable député prétend que le directeur général des Postes ne fait aucun cas des districts du Yukon et d'Atlin, et il se demande si ces districts ne font pas partie du Canada. Quels titres splendides à fournir à certains journaux de Dawson qui voudraient dire que le directeur général des Postes laisse entendre que ces districts ne font pas partie du Canada ! Mais c'est là un piètre argument à faire, surtout pour le représentant de Bothwell. Ces contrées lointaines font partie du Dominion, mais seulement depuis que le gouvernement actuel a constaté le fait ; c'est là, en deux mots, toute la question. En 1895, les conservateurs ne dépensaient pas un sou dans ces districts ; aussi, lorsque l'honorable ministre établit une comparaison entre son administration et celle de ses prédécesseurs, pourquoi tiendrait-il compte de ce qui ne coûtait rien aux conservateurs ? En vertu de ce principe, il a un excédent de $5,000 pour l'exercice courant. Mais il y a une contradiction entre le rapport de l'honorable directeur général des Postes et les comptes publics, et le " Mail and Empire " se demande, avec des larmes amères, quel est celui qui a fabriqué ces comptes. Ce journal me fait une offre très flatteuse que je ne puis refuser d'accepter. Parlant d'un discours que j'ai fait à Grey-nord, il dit :

> Sir William Mulock a annocé publiquement que, dans l'administration de son ministère, il avait réalisé un excédent de $5,000 ; mais les rapports du ministère des Postes indiquent qu'il y a un déficit de $82,375, déficit que les comptes publics portent à $105,221.

Ce n'est pas tout, M. l'Orateur, car on me prédit de grandes destinées. Lisons plutôt :

> Si le colonel Thompson peut expliquer ces contradictions malheureuses de façon à les faire disparaître, on pourra dire qu'il est très fort en chiffres.

Imaginez donc, M. l'Orateur, ce que cela me vaudrait si je revenais devant mes électers avec ce certificat de calculateur éminent que me donne le " Mail and Empire " ! L'expérience mérite d'être tentée, et je suis prêt à courir ce risque.

Il y a, dit-on, un écart entre le rapport du directeur général des Postes et les comptes publics, mais l'exercice précédent accuse le même fait. En vérité, si l'on compare les recettes et les dépenses des deux exercices, on constatera qu'elles s'équilibrent. Le ministère des Postes a dépensé, il est vrai, $105,000 de plus qu'il n'a retiré, y compris le service postal au Yukon et dans le district d'Atlin. Mais il faut remarquer qu'une partie de ce déficit a servi à payer les dépenses de l'exercice précédent. Si l'on additionne les recettes et les dépenses des deux exercices, on constate que ce surplus de $28,000, mentionné par le ministre, pour l'exercice en cours, n'est pas plus considérable que le déficit indiqué l'année précédente. C'est une simple question de tenue de livres. L'administration actuelle du ministère des Postes ferait honneur à tout homme public, et les membres de l'opposition qui veulent l'attaquer s'exposent simplement au ridicule.

Quant au ministère des Travaux publics, l'augmentation dans le coût de perception du revenu a été de $346,815. Nous avons dû dépenser ce montant surtout pour construire des lignes télégraphiques dans les districts d'Atlin et du Yukon et pour relier entre elles les différentes parties du golfe. Il faut tenir compte des $48,000 qu'on a dépensés pour l'usage due " Tyrian " dont on s'est servi pour poser ces câbles sous-marins.

Vient ensuite la dépense la plus considérable au chapitre de la perception du revenu, c'est-à-dire celle du ministère des Chemins de fer et Canaux, qui s'élève à $2,804,350 ; l'augmentation des recettes, et c'est un détail à noter, se chiffre dans les $2,751,531. Si les membres de la gauche voulaient faire un petit calcul, ils constate-

raient que le déficit réel n'est que de $50,000. Il ne faut donc pas laisser croire au peuple que l'excédent de dépenses s'élève au chiffre cité d'abord. Nous exploitons actuellement plus de chemins de fer et de canaux qui ne nous rapportent aucun revenu direct. La différence sera encore plus sensible, peut-être, au prochain exercice, parce que le gouvernement a manifesté l'intention de rendre les canaux libres comme l'est l'océan. La mise en vigueur de cette politique occasionnera, cela se conçoit, une dépense plus forte au pays, mais il y aura une diminution des taux de transport que doivent payer, aujourd'hui, les expéditeurs et les cultivateurs canadiens, et tout cela sera à l'avantage de ces derniers. Nos adversaires prétendront que le peuple paie des taxes plus élevées, en ce sens que, dans le cas particulier que je mentionne, notre population dépenserait plus qu'elle ne reçoit. Mais le contraire peut être également vrai, et le même argument s'applique dans un cas comme dans l'autre.

L'an dernier, les frais d'administration de la justice, au Yukon, ont augmenté de $115,-526 ; ce montant, toutefois, nous a été rendu sous la forme de droits régaliens. Je veux dire un mot de l'administration de la justice au Yukon. A mon sens, la politique suivie par le gouvernement pour faire observer la loi dans cette contrée si lointaine, sera citée dans les annales de ce pays comme un des faits dont notre histoire peut se vanter le plus. Nous comprenons tous les difficultés énormes que les ministres avaient à surmonter pour maintenir la loi et l'ordre dans cette partie du Canada si éloignée et et peu habitée ; cependant, les règlements de police comme la loi y sont, même la nuit, aussi fidèlement observés qu'à Ottawa. Aucun meurtrier ne peut échapper à la punition qu'il mérite. Le gouvernement dépenserait au delà de $100,000—et même plus, comme cela est déjà arrivé, je crois—pour faire arrêter et châtier le coupable. Sous ce rapport, nous devons être fiers des actes du gouvernement actuel.

Voilà donc, M. l'Orateur, une augmentation de dépenses de $12,125,000 que j'ai expliquée d'une manière raisonnable, je crois. L'écart n'est pas très considérable, en vérité. Je pourrais citer d'autres item, mais je ne veux pas fatiguer la Chambre en entrant dans tous ces détails insignifiants. La raison que j'ai invoquée n'en subsiste pas moins: une augmentation de commerce nécessite une augmentation de dépenses dans la perception du revenu public, et c'est ce qui existe aujourd'hui. On ne peut espérer administrer les affaires, lorsque le commerce et l'industrie sont prospères, comme le fait se produit maintenant, sans dépenser plus qu'en 1895. A ce propos, je rappellerai la réponse que Napoléon faisait lorsqu'on venait lui dire, après une de ces batailles qui l'ont rendu illustre, qu'un grand nombre de soldats avaient été tués ou blessés durant la mêlée. Haussant les épaules, l'empereur disait, invariablement, au messager de la triste nouvelle : On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs.

Encore cinq minutes, M. l'Orateur, et j'aurai fini.

L'augmentation de la dette publique, suivant les calculs du ministre des Finances—et ceux-ci sont toujours tellement exacts que nous ne pouvons hésiter à les accepter—sera $7,681,657, à la fin du présent exercice, soit un peu plus de $1,000,000 par année, depuis que les libéraux ont pris les rênes du pouvoir. Pouvons-nous trouver des raisons pour expliquer certaines de ces augmentations ? La guerre sud-africaine et l'entretien d'une garnison canadienne à Halifax pour remplacer temporairement la garnison anglaise, au cours de cette campagne, nous ont coûté $2,830,965. Personne ne pourra blâmer le gouvernement à ce sujet, mais c'est une somme considérable à ajouter à notre dette. Il y a encore l'escompte sur l'emprunt Fielding de 1897, qui représente $826,317. On peut mettre en regard de cette somme les avantages que le Canada a retirés par l'initiative du ministre des Finances; en effet, mon honorable ami a réussi à mettre sur le marché un emprunt portant intérêt de 2½ pour 100, ce qui n'était jamais arrivé auparavant. C'est ainsi qu'il a établi le taux d'intérêt pour les emprunts qu'on pourra faire plus tard. Les hommes d'affaires s'accordent à dire que cette transaction a été très heureuse. Cependant, il nous faut tenir compte de cet escompte de $826,317, lorsqu'il s'agit de notre dette publique.

Personne ne blâmera le gouvernement à ce sujet, parce que notre crédit se trouve bien établi ; dans quelques années nous jouirons des avantages de cette politique. C'est une dépense qui tourne à notre profit et qui ressemble beaucoup à celle que nous faisons pour l'amortissement de notre dette. Il y a encore les subventions accordées au chemin de fer de prolongement de l'est, soit $671,836 pour la Nouvelle-Ecosse et $280,692 pour le Nouveau-Brunswick. Cette dépense se rapporte à la décision que les arbitres ont rendue en règlement de certaines difficultés dont le gouvernement conservateur est responsable. On ne saurait donc l'imputer au gouvernement actuel. Je pourrais mentionner encore l'achat du Drummond qui nous a coûté $1,464,000. Mais cette voie ferrée nous appartient maintenant et l'Intercolonial peut se rendre à Montréal. C'est encore là une dépense bien utile et pour laquelle nous avons reçu compensation.

Un autre sujet sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre, se rapporte à l'arriéré du ministère des Postes qui représente la somme de $685,000. Lorsque mon honorable ami, le directeur général des Postes, a pris la direction de ce service, il a constaté que non seulement le déficit se multipliait tous les ans, mais que de vieilles dettes, représentant un montant considérable, restaient impayées. Voulant équilibrer

les recettes et les revenus, mon honorable ami a demandé au parlement de lui voter un crédit de $685,000 pour payer les dettes contractées par le gouvernement précédent. Si nos adversaires avaient acquitté leurs obligations, il aurait fallu porter ce montant au livre de la dette publique ; nous ne sommes donc pas responsables de cette dépense. Voici un autre item de $745,964 pour des armes achetées par l'ancien gouvernement et qu'il nous a fallu payer. On ne peut tenir le gouvernement actuel responsable de cette dépense. Un autre montant, soit $500,000, a servi à payer certaines réclamations du Manitoba, réclamations que nos adversaires avaient laissées en souffrance. Le ministère n'est pas responsable de cette dépense. Voici déjà $8,000,000, et l'on pourrait citer des centaines de milliers de dollars que le gouvernement a dû dépenser par suite des circonstances exceptionnelles où il s'est trouvé placé, ou pour payer les dettes contractées par les gouvernements conservateurs. Ainsi donc, si l'on ne tient pas compte des dépenses occasionnées par la guerre sud-africaine et des dettes que nos adversaires auraient dû payer, ce qu'ils n'ont pas fait, on constatera que les libéraux n'ont pas augmenté d'un sou la dette publique. Au contraire nous avons dépensé des millions pour l'amélioration de nos canaux, de nos chemins de fer, pour exécuter les travaux publics partout où le besoin s'en faisait sentir.

Je dois demander pardon à la Chambre d'avoir cité autant de chiffres à cette phase du débat, quand tout le monde est fatigué. Je n'ai pas d'autres commentaires à ajouter, je veux, pourtant, féliciter mon honorable ami le ministre des Finances, de l'exposé superbe qu'il a pu présenter au peuple de ce pays de la prospérité toujours croissante dont jouit le Canada, sous l'habile administration du gouvernement actuel.

M. HACKETT : Je désire, M. l'Orateur, faire certaines remarques sur la question importante que nous discutons maintenant. Mais il est tard, et je ne voudrais pas par trop prolonger la séance. C'est pourquoi je demanderais que la séance fût levée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'est pas très tard, mais si mon honorable ami le désire, je ne vois aucune objection à ce que la séance soit levée.

Sur proposition du directeur général des Postes, la séance est levée à neuf heures et cinquante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 29 avril 1903.

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

PREMIERES LECTURES.

Le bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Limited."—(M. McIsaac).

M. THOMPSON (Haldimand)

Bill (n° 132) constituant en corporation la "Père-Marquette International Bridge Company."—(M. McCreary.)

Le BILL CONTRE LA CIGARETTE.

M. R. BICKERDIKE (Montréal, division Saint-Jacques), propose la première lecture du bill (n° 133) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.

M. TAYLOR (Leeds-sud) : Veuillez nous fournir des explications.

M. BICKERDIKE : Ce bill est virtuellement la mise en œuvre de la résolution que la Chambre, à une très grande majorité, a adoptée récemment ; il est fondé sur cette résolution. Il va jusqu'à interdire l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes. On me dit qu'il n'est pas tout à fait dans l'ordre ; mais je demanderai, si la chose est nécessaire, que la Chambre suspende le règlement, afin de permettre la première lecture. Si l'honorable député a besoin d'autres explications, je me ferai un plaisir de les lui donner.

M. TAYLOR : Je n'ai pas d'objection à ce que le bill soit présenté, et je n'invoque pas le règlement à cet égard. Mais, si je ne me trompe, la résolution adoptée par la Chambre récemment demandait que ce fût le gouvernement, et non un simple député, qui présentât ce projet de loi. Ce bill, si je le comprends bien, aura quelque effet sur le revenu, et le gouvernement seul peut en prendre l'initiative. En conséquence, le gouvernement devrait assumer la responsabilité de ce bill et voir à ce qu'il devienne loi. Il faudrait que l'honorable député (M. Bickerdike) remît ce bill au gouvernement pour que celui-ci exécutât l'ordre de la Chambre des Communes contenu dans la résolution, ou bien le gouvernement devrait déclarer dès maintenant qu'il en prend la responsabilité.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami est quelque peu dans l'erreur en cherchant à restreindre à ce point les pouvoirs des membres de cette assemblée. Un député ne saurait prendre l'initiative d'une mesure augmentant le fardeau des taxes ; mais rien ne l'empêche de soumettre une mesure diminuant les impôts et soulageant le peuple. L'objection de mon honorable ami ne me paraît pas applicable au cas présent. Il voudra bien se rappeler aussi que le cabinet n'était pas unanime lorsque cette résolution fut adoptée. On la regarda comme une question sur laquelle le gouvernement n'était pas appelé à se prononcer.

M. TAYLOR : M'est avis que le gouvernement est le serviteur de la Chambre, et lorsque la majorité de la députation ordonne au gouvernement de soumettre une mesure, le gouvernement ne devrait pas chercher à se soustraire à ce devoir.

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

INTERPELLATIONS.

L'ACTE DE NATURALISATION.

M. LaRIVIERE :

Le gouvernement se propose-t-il de faire imprimer sous forme de brochure l'Acte de naturalisation, avec les règlements et les formules pour la gouverne des fonctionnaires et des étrangers en général, dont le besoin se fait vivement sentir dans le Manitoba et les Territoires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Cette question est à l'étude.

M. LaRIVIERE : Très bien!

RETRAITE DE F.-X. CHABOT.

M. MORIN :

1. F.-X. Chabot, inspecteur des poids et mesures, a-t-il été démis de ses fonctions ?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?
3. Un successeur lui a-t-il été nommé ?
4. Dans l'affirmative, quel est son nom, où réside-t-il et quels sont ses appointements ?
5. Par qui a été recommandé ce nouveau fonctionnaire ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M.-E. Bernier) :

1. Non, il a été mis à la retraite sur sa propre demande.
3. Oui.
4. Louis-Joseph Bourget; il réside à Lauson, proche Québec ; ses appointements sont de $500 par année.
5. Par quelqu'un en qui le département a confiance.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je voudrais signaler à votre attention et à celle de la Chambre un entrefilet paru dans le " Citizen " d'Ottawa, en date du 27 avril. Il est ainsi conçu :

M. MITCHELL CENSURE LES DEPUTES.

Hier soir, à l'église presbytérienne Erskine, le révérend E. A. Mitchell a prononcé un éloquent sermon dont le texte était emprunté à la première épître aux Corinthiens, chapitre xvi, verset 13e: " Soyez sur vos gardes; soyez fermes dans la foi. Acquittez-vous comme des hommes. Soyez forts." Il fit une touchante allusion au regretté sir Oliver Mowat, disant qu'il était un des hommes politques les plus habiles et les plus intègres que le Canada ait connus. Il poursuivit : " Ce sont des hommes courageux, au cœur large, à l'esprit religieux qu'il nous faudrait dans la vie publique aujourd'hui ; non pas des hommes du type Gamey-Stratton, mais de ceux qui ne craignent pas de rester dans la Chambre des communes durant la prière." " Il est honteux ", dit encore le prédicateur, " que sur 213 membres, il ne s'en soit trouvé que treize à l'ouverture de la séance, attendant qu'il y eût quorum. Les autres se gobergeaient avec leurs $1,500 par année, se promenaient par tout le pays avec des permis de circulation des compagnies de transport, en un mot, s'amusaient. C'est voler le pays."

Monsieur l'Orateur, en ce qui me concerne, je ne pense pas avoir manqué la prière plus d'une fois. Je peux compter les visages qui me regardent de l'autre côté de la Chambre ; il ne m'est pas aussi facile de les compter de ce côté-ci ; mais je puis affirmer que sur ce côté de la Chambre qui me fait face, j'ai toujours remarqué un plus grand nombre de présences que ce révérend n'en concède pour la Chambre tout entière. J'espère donc que les ministres de l'Evangile suivront son conseil; qu'ils seront non seulement des hommes craignant Dieu, mais des hommes véridiques en toute occasion, que ce soit dans la chaire ou ailleurs. D'autre part, il se peut que même un entrefilet comme celui-là puisse engager un plus grand nombre d'entre nous à arriver à l'heure.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. LaRIVIERE (Provencher) : Je rappellerai au ministre suppléant de l'Intérieur que, le 16 mars dernier, je demandais communication du rapport de la commission des Métis. C'est un document important ; j'ai reçu plusieurs lettres à ce sujet, et j'aimerais à recevoir ce rapport le plus tôt possible.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je m'en occuperai aujourd'hui.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a quelque temps, je demandais communication de la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie Anglaise au sujet du désaveu de certains actes. J'ignore si elle a été déposée sur la table.

Le PREMIER MINISTRE : Pas encore ; mais le ministre de la Justice va s'en occuper.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion du ministre des Finances :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté ; et de l'amendement de M. Borden (Halifax).

M. HACKETT (Prince-ouest, I.P.-E.) : M. l'Orateur, au cours des quelques observations que j'ai à faire sur les sujets très importants en discussion en ce moment, il me faudra revenir sur bien des questions déjà débattues. Mais il me semble opportun, en ma qualité de représentant d'une circonscription importante du Canada, et en justice pour moi-même, d'exprimer quelques idées sur la matière. Nous sommes à discuter la politique fiscale de notre pays, les dépenses que supporte le pays, les impôts qui pèsent sur le peuple ; et je sens qu'il est du devoir de tout représentant du peuple de faire connaître ses vues à cette assemblée, de les exposer avec sincérité, avec

franchise, afin que l'intérêt public en retire, autant que possible, des avantages. Ce qu'il nous faut au Canada, c'est une politique clairement définie, non pas une politique changeante, embrouillée. Nous avons prêté l'oreille, depuis quelques jours, aux discours de députés qui commençaient par se poser en libre-échangistes, ou en partisans d'un tarif de revenu, et qui finissaient par se déclarer conservateurs à outrance. Ce n'est pas là être sincère. Ce qu'il nous faut, c'est une politique nettement formulée, comme celle énoncée dans l'amendement du chef de l'opposition, une politique de protection pour les industries, bref, une politique s'inspirant du mot de combat connu : " Le Canada aux Canadiens."

Que nous ont dit les députés de la droite ? Le représentant d'Halifax (M. Roche), l'autre soir, au cours d'un long discours, nous a confié qu'il était satisfait du tarif actuel, qu'il était partisan d'un tarif de revenu. Mais, sur la fin, il demanda plus de protection pour le fer et le charbon, qui sont l'objet de deux industries très importantes dans la Nouvelle-Ecosse. Hier, c'était le député de Huron-ouest (M. Holmes) qui, en un très long discours, se déclarait en faveur d'un tarif de revenu, ou même, si possible, du libre-échange. Mais il termina en disant : Il est dans mon comté une industrie qui devrait être protégée : c'est l'industrie de la fabrication du sel. Notez l'illogisme et la contradiction. Afin de protéger l'industrie du sel dans Huron-ouest, il faudrait que le gouvernement soumît à un impôt le sel dont se servent les pêcheurs, et qui entre aujourd'hui en franchise. Je représente un comité qui renferme un grand nombre de pêcheurs, de travailleurs de la mer, engagés dans l'industrie la plus précaire qui soit, s'aventurant sur la plaine liquide dans leurs bateaux, grands ou petits, afin d'assurer leur subsistance et celle de leurs familles. Lors de l'adoption de la politique nationale en 1879, j'avais l'honneur de siéger ici, et on la regardait comme une politique de compensation. Si d'une part, les pêcheurs des provinces maritimes avaient à payer les droits sur la farine venant de l'Ontario, les habitants de l'Ontario avaient à payer les droits sur le charbon des provinces maritimes. Mais le seul dédommagement qu'avaient les pêcheurs, c'était de recevoir leur sel en franchise. Le sel est un produit de la plus grande importance pour les pêcheurs, et il a toujours été admis en franchise depuis l'adoption de la politique nationale en 1879; et aujourd'hui, le député de Huron-ouest, partisan de l'administration, vient nous demander de le taxer. Un mot, maintenant, du discours prononcé par le député d'Haldimand. Il s'exprime facilement, et son discours dénote de l'habileté, mais il manque d'un élément : la sincérité, et ce défaut enlève toute force à son argumentation. Voici ce qu'il dit de la gestion et de la politique du parti conservateur de 1878 à 1896, plus particulièrement en rapport avec les expositions :

Ces messieurs de la gauche sont, je l'admets, excusables jusqu'à un certain point de n'avoir pas pris part aux expositions dans les diverses parties du monde, en l'année 1895 ; car, si je ne me trompe, en ces jours sombres du régime conservateur, il n'y avait au Canada rien d'assez développé ni rien d'assez remarquable au point de vue de l'exécution pour mériter d'être exposé, à moins que ce ne fussent les déficits ; et, à ma connaissance, aucune des expositions n'offrait de prix pour ces sortes de choses.

Oui, M. l'Orateur, nous avons eu des déficits, mais nous avons eu des excédents aussi. Pour le moment, je me bornerai à rappeler à l'honorable député l'exposition universelle tenue à Chicago, en 1893, pendant que notre pays jouissait du régime conservateur. Et que voyons-nous ? Nous voyons qu'à cette exposition, la plus grande du siècle dernier (du moins la plus grande de celles tenues sur notre continent durant le siècle dernier), le Canada a fait très bonne figure et remporté beaucoup de prix, tant en argent que sous d'autres formes. Dans les beaux arts, l'horticulture, l'agriculture, l'élevage du bétail, l'industrie laitière, bref dans tous les départements, le Canada remporta de nombreuses récompenses. Et pourtant, l'honorable député affirme que le Canada à cette époque n'a fait qu'une exposition de déficits. Permettez-moi de vous renvoyer plus particulièrement à une lettre reproduite dans le rapport de notre commissaire, M. Larke, et qui lui fut adressée par un particulier de l'Autriche :

Brum, Autriche, 20 décembre, 1893.

J'ai examiné avec beaucoup de soin l'exposition des tissus canadiens, et la vue de la plupart de ces articles me remplit d'admiration. Ils attestent l'énorme progrès qu'a fait le Canada. Les tissus exposés lui faisaient grand honneur, ceux de coton et de laine, aussi bien que ceux de soie. Le Canada, à mon avis, a fait de grands progrès dans le cours des seize années écoulées depuis l'exposition du Centenaire, et je puis dire en toute sincérité qu'aucune des nations figurant à l'exposition ne m'a paru avoir marché aussi vite.

Ainsi donc, cet exportateur de tissus établi en Autriche affirme qu'aucune des nations du globe n'a fait dans la fabrication autant de progrès que le Canada dans le cours des seize années séparant l'exposition du Centenaire de celle de Chicago. C'est la réfutation complète de ce qu'a avancé mon ami d'Haldimand. Tout député prenant la parole dans cette Chambre ne devrait-il pas se rappeler qu'il parle au nom de ses commettants, qu'il s'adresse à une assemblée délibérante composée d'hommes intelligents, et ne devrait-il pas respecter la vérité des faits?

L'honorable député a aussi parlé des dépenses de l'Etat, et à ce propos il a fait un mérite au gouvernement d'avoir augmenté le subside à la province de l'Ile du Prince-Edouard. Cette dépense, s'est-il écrié, en me désignant, en est une à laquelle cet hono-

rable député ne s'objetera certainement pas. Monsieur l'Orateur, il y a deux ans, en cette Chambre, lorsqu'on proposa d'augmenter le subside, je m'y déclarai favorable. Mais en même temps, je dis au gouvernement : Ce n'est là qu'une bribe, une douceur, que vous accordez à l'Ile du Prince-Edouard ; ce n'est pas le dixième de ce qui lui revient de droit, de ce qui lui a été solennellement promis lors de son entrée dans la Confédération. Cette somme ne fut pas accordée à la province que je représente en supplément de subside, mais comme légère compensation des pertes qu'elle soutient par suite du manque de communications avec la terre ferme durant la saison d'hiver.

L'honorable député a parlé aussi de la suppression des péages sur les canaux. L'administration, s'écria-t-il, rend la navigation aussi libre sur nos canaux qu'elle l'est sur l'océan. Eh bien ! monsieur l'Orateur, tout cela peut être parfait pour le centre et l'ouest du Canada ; mais qu'est-ce que le gouvernement fait pour la population de l'Ile du Prince-Edouard ? Rendre la navigation aussi libre sur les canaux qu'elle l'est sur l'océan, ne libère pas le moins du monde le gouvernement canadien des engagements pris envers l'Ile du Prince-Edouard en 1873. L'honorable député tire vanité de l'excédent de $13,000,000 que nous allons avoir cette année. Or, l'ingénieur le plus célèbre du monde, sir Douglas Fox, estime qu'il suffirait de $12,000,000 pour creuser un tunnel entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Et si l'administration désire utiliser son excédent avec avantage, elle prendra sans retard des mesures en vue du creusement de ce tunnel. Par là, elle se trouvera non seulement à s'acquitter de ses obligations envers ma province et à libérer la population de l'Ile de l'inconvénient dont elle souffre, mais encore elle travaillera à l'avantage de tout le peuple canadien depuis Vancouver jusqu'à Halifax.

Le ministre des Finances, dans son discours du budget, a fait allusion à la prospérité dont le Canada jouit au moment actuel, et il en attribua tout l'honneur au gouvernement. Mais il m'a semblé qu'à ce moment, le ministre du Commerce avait assez triste figure. Sous l'administration libérale précédente, nous ne traversions pas comme aujourd'hui une ère de prospérité. Au contraire, la période de 1873 à 1878 fut l'ère de gêne financière la plus marquée que nous ayons eue au Canada. Voici maintenant le ministre des Finances attribuant à son gouvernement le mérite de cette prospérité actuelle. Or autrefois, le ministre actuel du Commerce (alors ministre des Finances) répondaient à ceux qui voulaient le tenir responsable de la pénurie financière : Nous ne sommes que la mouche du coche, et nous ne pouvons rien faire pour vous aider. Mais sir John Macdonald introduisit alors sa politique du Canada aux Canadiens et de la protection aux industries canadiennes. Nous ne permettrons pas, dit-il, qu'on fasse plus longtemps du Canada un débouché pour l'écoulement à vil prix de l'excédent de production des Etats-Unis. Nous adopterons un tarif qui protègera nos propres fabricants. Cette politique fut approuvée par le peuple et a produit les résultats les plus heureux. Si nous traversons une ère de prospérité aujcurd'hui, le mérite en est-il au gouvernement ? Pas du tout, monsieur l'Orateur. Je défie ces messieurs de la droite de m'indiquer un seul acte législatif ou administratif de leur part qui ait en quelque manière déterminé la prospérité actuelle. Si nous jouissons de quelque prospérité à l'heure présente, ce n'est pas l'action législative du gouvernement qui en est la cause ; elle est simplement la conséquence de la prospérité générale dans le monde entier. Ces messieurs de la droite n'ont rien fait, ils n'ont pris l'initiative d'aucune mesure, qui ait le moindrement contribué au bien-être du peuple.

Au contraire, si nous avions eu à Ottawa une administration conservatrice, une administration capable de tirer parti de la situation, une administration qui aurait pleinement mis à profit les conditions de prospérité qui commençaient à se produire, lorsque ces messieurs de la droite arrivèrent au pouvoir, le Canada aujourd'hui, au lieu d'être simplement assez prospère, serait un phare lumineux de prospérité parmi les nations du globe. A ce propos, permettez-moi de vous soumettre un état comparatif des exportations du Canada et des Etats-Unis. Il établit que, dans les cours des dix-huit années pendant lesquelles la politique nationale fut pleinement en vigueur, avant qu'elle eût été tronquée, presque anéantie, par ces messieurs de la droite, les exportations du Canada augmentèrent plus rapidement que celles des Etats-Unis. L'administration actuelle n'a pas osé aller jusqu'au bout des engagements pris par ses partisans lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Elle a conservé une grande partie du tarif de protection, sans quoi il y aurait beau jour qu'elle serait tombée du pouvoir. Ayant ainsi conservé une partie de son régime de protection nationale, le Canada, en dépit de la perte qu'il fit sur le reste, demeura relativement prospère.

Voici l'état comparatif des exportations du Canada et des Etats-Unis, de 1878 à 1896 et de 1896 à 1902 :

EXPORTATIONS DES ETATS-UNIS.

Exportations totales, 1878.... .. ..$	694,865,766
Exportations totales, 1896....	882,606,938
Exportations totales, 1901....	1,487,764,991
Augmentation pour les 5 exercices expirés le 30 juin 1901..	605,158,053
Augmentation dans le 18 années précédentes..	187,741,172
Proportion pour cent de l'augmentation dans les 5 exercices	58.56
Proportion pour cent de l'augmentation dans les 18 années précédentes..	27.10

EXPORTATIONS DU CANADA.

Exportations totales, 1878..	$ 79,323,667
Exportations totales, 1896..	121,013,852
Exportations totales, 1901..	196,487,632
Augmentation dans les 5 exercices expirés le 30 juin 1901..	75,473,780
Augmentation dans les 18 années précédentes....	41,690,185
Proportion pour cent de l'augmentation dans les 5 exercices..	62.36
Proportion de l'augmentation dans les 18 années précédentes....	62.55

Ainsi donc, le taux de l'augmentation des exportations du Canada, dans le cours des dix-huit années du régime de protection nationale a été presque deux fois aussi considérable que le taux de l'augmentation des exportations des Etats-Unis durant la même période, le chiffre de l'augmentation pour le Canada étant 52·55 pour 100, et pour les Etats-Unis, de 27·10 pour 100. D'autre part, durant les cinq années qui suivirent l'adoption du tarif Fielding, le taux de l'augmentation des exportations a été un peu plus fort pour les Etats-Unis que pour le Canada, soit 68·56 pour 100 dans le cas des Etas-Unis, contre 62.30 pour 100 dans le cas du Canada. Vers le temps où le tarif actuel fut adopté au Canada, le congrès des Etats-Unis ajouta grandement aux droits protecteurs sous l'empire de la loi Dingley, et le résultat fut que les exportations des Etats-Unis augmentèrent encore plus rapidement que les nôtres. La droite affirme que le Canada est prospère, qu'il a avancé à pas de géants. C'est vrai, mais notre progrès a marché de concert avec celui du reste du monde.

Quelle a été la cause de cette prospérité? La politique de l'ancienne administration conservatrice, instituée par sir John A. Macdonald et ses collègues. Je me rappelle la circonstance, en 1879, lorsque sir Leonard Tilley proposa à la Chambre l'adoption de la politique nationale. Cette mesure fut combattue par tous ceux des ministres actuels qui faisaient alors partie de la Chambre. Mais, elle n'en fut pas moins adoptée ; elle devint le régime du pays, et elle est toujours restée depuis la politique du pays, bien que (je le disais il y a un instant) elle ait été tronquée et dépouillée d'une partie de son utilité par ces messieurs de la droite. Il est certain que si ceux-ci cherchaient aujourd'hui à capter la confiance du peuple au nom des lubies qui leur servirent de programme naguère : libre-échange à la manière anglaise, union commerciale, réciprocité absolue, au lieu de se parer comme ils le font de la défroque du parti conservateur, ils n'auraient pas la moindre chance d'être maintenus au pouvoir.

La droite se vante de ce que l'immigration au Canada a augmenté. Le Nord-Ouest reçoit de nombreux immigrants, nous le savons et nous en sommes heureux. Nous avons là les terres à blé les plus fertiles du monde, des dizaines de millions d'acres qui attendent les colons. Quand sir Charles Tupper, en 1880, soumit au parlement le projet de construction du chemin de fer du Pacifique, quelle fut l'attitude de nos adversaires? Ils s'y opposèrent, de même qu'ils s'étaient opposés à l'adoption de la politique nationale, par tous les moyens bons ou mauvais. Ils allèrent jusqu'à mettre sur pied des syndicats imaginaires, en vue de prendre la place de celui qui avait reçu le contrat pour l'exécution du travail.

Pourtant, malgré leur opposition, le contrat fut accordé et le travail exécuté. Et si nous sommes prospères aujourd'hui, si les immigrants se portent en nombre vers le Nord-Ouest, c'est en grande partie le résultat de la science politique des hommes qui avaient alors en main les destinées du Canada. J'avais l'honneur de siéger en cette Chambre, lorsque ces deux grands projets du régime de protection nationale et de la construction du chemin de fer du Pacifique, furent déposés. Je me souviens parfaitement de l'attitude méprisable et malhonnête prise par nos adversaires. Ils se font gloire de la prospérité du pays ; mais cette prospérité est le résultat, comme je l'ai dit, de la science politique du parti libéral-conservateur, sous la direction de sir John A. Macdonald, assisté de sir Charles Tupper et de sir Leonard Tilley.

Nous avons eu quelques changements dans le tarif. Nos adversaires, en arrivant au pouvoir, se déclarèrent opposés aux droits spécifiques et favorables aux droits ad valorem. Ils firent le changement et qu'en est-il résulté? Les valeurs ont augmenté, et les contribuables du Canada, sous ce régime de droits ad valorem, paient plus qu'ils n'ont jamais payé pour les marchandises qu'ils achètent. Les impôts se sont élevés de $28,000,000 à 38,000,000, comme nous l'a fait voir le député de Leeds-sud (M. Taylor), dans son discours d'hier soir, et ces impôts sont prélevés dans bien des cas sur les articles de consommation courante. Nos adversaires ont fait adopter le tarif différentiel, et leur sagesse politique a été portée aux nues. C'était là, disait-on, une mesure d'importance pour le Canada et pour l'empire, puisqu'elle allait resserrer les liens qui unissent toutes les parties de cet empire. Mais qu'a donc dit M. Chamberlain, à la conférence des premiers ministres coloniaux? Que le tarif différentiel n'était d'aucun avantage pour la Grande-Bretagne. Je suis persuadé que ses auteurs en sont désappointés. Ce tarif différentiel a manqué de produire son effet, et le ministre des Finances a déclaré, l'autre jour, qu'avant longtemps il faudrait l'abolir.

Maintenant, M. l'Orateur, il me faut revenir pour un moment à l'honorable député d'Haldimand. Il a parlé d'une augmentation de $100,000 dans les dépenses en rapport avec le service des pêcheries du Canada, ajoutant qu'elle avait trait surtout à la construction d'entrepôts frigorifiques dans l'intérêt des pêcheurs des provinces maritimes.

J'ai ici un relevé des sommes dépensées par le département des Pêcheries dans l'Ile du Prince-Edouard, et il démontre péremptoirement que l'augmentation des dépenses n'est pas du tout due à l'aide qu'on a donnée aux pêcheurs, mais bien à l'incurie et aux gaspillages des fonctionnaires. Voici ce tableau :

1894	$ 3,078 35
1895	3,796 58
1896	3,555 87
Total des trois années	$10,430 80

Soit une moyenne annuelle de $3,476.95.

Maintenant, voyons le résultat des trois années suivantes, sous le régime libéral :

1899	$ 6,832 85
1900	7,364,20
1901	7,934 00
Total des trois années	$22,131 05

Soit une moyenne annuelle de $7,377, ce qui fait une augmentation annuelle, sous le présent gouvernement, de $3,901, ou encore, une augmentation de plus du double, pendant ces trois années.

Voici maintenant le relevé des dépenses de voyages et autres de l'inspecteur durant trois ans, sous l'ancien gouvernement :

1894	$204 98
1895	236 86
1896	391 12
Total pour les trois années	$832 96

Soit une moyenne annuelle de $277.65

Opposons à cela les dépenses de voyages et autres de l'inspecteur, sous le gouvernement actuel :

1899	$392 71
1900	458 72
1901	666 46
Total pour les trois années.	$1,517 89

Soit une moyenne annuelle de $505.83, ou une augmentation annuelle de $228.18, pendant trois années du régime actuel.

Examinons maintenant les dépenses de voyages et autres du garde-pêche, pendant trois années de l'ancien régime et trois années du régime actuel :

TROIS ANNEES SOUS L'ANCIEN GOUVERNEMENT.

1894	$164 51
1895	273 14
1896	323 90
Total pour les trois années	$761 55

Soit une moyenne annuelle de $252.52.

TROIS ANS SOUS LE GOUVERNEMENT ACTUEL.

1899	$1,827 69
1900	1,273 49
1901	1,780 70
Total pour les trois années.	$4,881 88

Soit une moyenne annuelle de $1,627.29, ou une augmentation de $1,374.77 par année, sur les dépenses annuelles du régime précédent.

Que faisaient ces fonctionnaires ? Ils étaient censés surveiller les pêcheries, percevoir les revenus et rapporter quelque chose à l'Etat, en échange du salaire qu'ils en recevaient. Voyons ce qui en était :

RECETTES DES PECHERIES DANS L'I.P.-E., PENDANT TROIS ANNEES, SOUS L'ANCIEN GOUVERNEMENT.

1894*	$ 980 15
1895	3,312 30
1896	2,161 85
Total pour les trois années.	$6,454 30

*En 1894, les propriétaires de homarderies n'ont pas payé de permis.

RECETTES DES PECHERIES DE L'I.P.-E., PENDANT TROIS ANNEES DU REGIME. ACTUEL.

1899	$2,242 24
1900	2,187 12
1901	1,525 30
Total pour les trois années.	$5,954 66

C'est-à-dire que les gardes-pêche ont perçu $500 de moins que leurs prédécesseurs pendant ces trois années et ont reçu un salaire double. Mais ce qu'il y a de plus étrange dans toute l'affaire, c'est l'emploi que l'on fait de cet argent. A quoi le dépense-t-on ? Je me rappelle qu'en 1900, l'inspecteur des pêcheries est venu à Prince-ouest, sous prétexte de prendre une vacance et de faire la chasse aux perdrix, mais en réalité pour induire les électeurs à voter contre le candidat qui représente aujourd'hui ce comté dans ce parlement. On lui laissait toute liberté de se promener et de faire les dépenses que je viens de vous indiquer, du moment qu'il employait son temps à surveiller les intérêts du parti au pouvoir.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. L'honorable député d'Huntingdon (M. Maclaren) a calculé hier que les séances du parlement coûtent $28 par minute. Pour épargner l'argent des contribuables, je serai aussi bref que possible. Nous entendons souvent parler des merveilleuses richesses du Canada, de nos forêts vierges, de nos mines d'or, d'argent et de charbon, de la fertilité incomparable de notre sol, de nos pêcheries inépuisables, de la salubrité, de l'esprit d'entreprise et de l'énergie de notre population. Pourquoi, avec tout cela, ne serions-nous pas prospères ? Pourquoi les détenteurs du pouvoir cherchent-ils à mettre des entraves à ce jeune géant qui ne demande que l'occasion de déployer sa force ? Notre population n'a besoin qu'un peu d'encouragement à ses débuts. Ne laissons pas partir nos jeunes gens pour les Etats-Unis. Dans la province où j'habite, la population est diminuée de plus de 5,000 entre le recensement de 1891 et celui de 1901.

Pour le moment, je ne discuterai pas la question de savoir si le dernier recensement a été bien ou mal fait. Mais si tant de jeunes gens et de jeunes filles ont quitté leurs foyers, c'est qu'ils ne trouvaient pas

d'emploi dans leur patrie, c'est qu'il n'y a pas d'avenir pour eux ici et qu'il leur a fallu aller tenter fortune à l'étranger. La grande politique nationale inaugurée en 1879 est celle qu'il faut au Canada et l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition est conçu dans un excellent esprit. Il nous donnerait une protection adéquate, c'est-à-dire—le mot commence à être bien compris des honorables députés de la droite —pour nos ouvriers, nos cultivateurs, nos pêcheurs, nos mineurs. C'est ce qu'il nous faut, et c'est avec plaisir que je me propose de voter en faveur de la résolution de l'honorable député d'Halifax (M. Borden).

M. J. T. SCHELL (Glengarry) : M. l'Orateur, au cours de ce débat, plusieurs déclarations très intéressantes ont été faites. L'honorable ministre des Finances nous a exposé clairement les raisons pour lesquelles il a jugé à propos de ne pas modifier le tarif pour le moment. Il n'a pas dit qu'il doit rester tel qu'il est, pendant un an, deux ans ou trois ans, mais pour le moment. Une des raisons qu'il a données, c'est la condition prospère des affaires du pays. L'an dernier les attaques de l'opposition contre le tarif se concentraient presque unanimement sur l'industrie des lainages. Cette année, elle n'a pas mentionné un seul cas particulier, elle n'a pas indiqué une seule industrie qui ait à se plaindre ; elle est restée dans les généralités.

La surtaxe qu'il est question d'imposer sur les marchandises allemandes, aura pour effet, de faire cesser, en grande partie du moins, les griefs dont se plaignent les fabricants de tissus de laine. Quant aux autres industries, nous n'avons pas entendu une seule plainte. Quand on entreprend de critiquer un budget, on doit spécifier, et cependant l'opposition n'a pas pu mentionner une seule industrie, un seul genre de commerce qui ait à se plaindre de la politique fiscale du gouvernement. Les rapports présentés aux assemblées annuelles des actionnaires des filatures de coton, constatent que les affaires sont bonnes. Toutes ont déclaré des dividendes ; quelques-unes ont même distribué jusqu'à 9 pour 100 à leurs actionnaires. C'est certainement la preuve que l'industrie du coton n'a pas à se plaindre du tarif. Tous ceux qui sont dans les affaires depuis quelques années savent que la seule difficulté qu'on éprouve provient de l'impossibilité où sont les manufactures de produire en assez grande quantité pour remplir les commandes. Depuis quelques années, les grands établissements industriels, dans la métallurgie principalement, ne veulent pas donner de prix fixes pour une commande importante, sans se réserver le droit de cesser les livraisons à un moment donné. Il ne s'agit pas de réserver le Canada aux Canadiens, car depuis un certain nombre d'années, les industriels canadiens sont incapables de suffire aux besoins du Canada, et nous sommes obligés de faire venir de l'étranger une foule de choses dont nous avons besoin et que nos fabricants ne peuvent pas nous livrer. La preuve de l'exactitude de ce que je viens de dire, c'est qu'il n'y a pas ou presque pas de fabriques, d'usines ou de manufactures qui n'agrandissent et n'augmentent leur outillage pour pouvoir livrer les commandes qui leur arrivent. Le fait se produit dans toutes les parties du Canada.

L'honorable chef de l'opposition a encore défini son attitude à l'égard d'une protection adéquate, mais il s'est bien gardé d'entrer dans les détails et d'expliquer clairement ce qu'il entend par là. Sur ce point, il a laissé la Chambre dans l'obscurité la plus profonde, et les quelques renseignements que nous avons pu obtenir nous sont venus d'ailleurs. L'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) nous a aussi expliqué son idée ; il voudrait que les droits sur les marchandises imposables fussent élevés jusqu'à 50 pour 100. La gauche et surtout les chefs ont accueilli cette déclaration par des applaudissements. C'était la preuve que l'honorable député venait d'exprimer leur propre manière de voir sur cette question. Ils partagent l'opinion de l'honorable député de Sainte-Marie, et ils voudraient d'un tarif allant, en moyenne, à 50 pour 100 et l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a déclaré qu'il était prêt à aller jusqu'à 100 pour 100, si c'était nécessaire.

Sur ce point, l'attitude des deux partis est bien définie. La nôtre est clairement exposée dans le discours du ministre des Finances. Il a déclaré que le tarif actuel serait celui de l'avenir, et qu'il ne sera pas modifié, du moins pour le présent. Les députés de l'opposition, à l'exception du chef, se sont déclarés en faveur d'un tarif de 50 à 100 pour 100. Cette situation tranchée me plaît, et elle plaira aussi aux électeurs du comté que je représente. J'aimerais à voir l'honorable député de Leeds venir répéter dans le comté de Glengarry des discours dans le genre de celui qu'il a prononcé hier soir, car il ferait de tous les électeurs d'ardents libéraux pour deux ou trois générations à venir.

L'opposition voudrait que le tarif fût assez élevé pour que toutes les marchandises dont nous avons besoin fussent fabriquées dans le pays. S'il en était ainsi, où prendrions-nous l'argent qu'il nous faut pour l'administration des affaires publiques ? Avec une pareille politique fiscale, pourrions-nous payer ou diminuer la dette nationale ? Si nous fabriquons dans le pays tout ce dont nous avons besoins, nous n'aurons pas de revenu ; si on nous donne un tarif de 50 ou 100 pour 100, nous avons le droit de demander où le gouvernement prendra l'argent nécessaire à l'administration des affaires.

Il est vrai que pendant les dix-huit ans qui ont précédé le régime actuel, les conservateurs ont plus ou moins appliqué cette politique, mais ils étaient obligés de re-

courir aux emprunts pour subvenir aux dépenses courantes d'administration.

Sous leur règne la dette nationale a augmenté de plus de $150,000,000 et c'est cette même politique qu'ils ramèneraient, s'ils reprenaient le pouvoir demain.

L'honorable député de Sainte-Marie dit qu'il y a au Canada deux ou trois cents manufacturiers.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas dit deux cents, j'ai dit plusieurs centaines.

M. SCHELL : Disons qu'ils sont au nombre de quelques centaines ; mais n'oublions pas que tous les manufacturiers n'ont pas demandé l'augmentation des droits. C'est à peine s'il y en a la moitié. Or, supposons que sur deux cents industriels, une centaine aient demandé l'élévation du tarif, si cette demande était accordée on permettrait à cent individus de taxer les cultivateurs et les ouvriers de ce pays au taux de 50 et 100 pour 100, et ensuite, où irait cet argent ? Servirait-il au paiement de la dette nationale ou au développement des ressources du pays ? Pas du tout. Ces industriels ne demandent pas que le produit de ces taxes serve à défrayer les dépenses de l'administration, ils veulent que cet argent aille dans leurs poches; ils demandent que le succès de leurs entreprises soit garanti par un Acte du parlement.

C'est tout ce qu'ils veulent. Je me rappelle fort bien le changement de gouvernement survenu en 1896 et les conservateurs disaient alors que c'était une grande erreur d'avoir confié le gouvernement du pays aux libéraux. Après les élections de 1896, les chefs du parti conservateur et beaucoup de leurs partisans avaient encore des sièges dans cette Chambre et ils répétaient sans cesse que les libéraux n'avaient pas la science de gouverner et qu'en 1900, la Providence réparerait l'erreur commise en 1896 en remettant le pouvoir aux conservateurs. Cet espoir ne devait pas se réaliser. Dans l'intervalle, les électeurs avaient pu constater les progrès accomplis, grâce à la politique libérale, dans les affaires, les industries et le commerce. Après les élections de 1900, le parti conservateur revint ici, privé de tous ses chefs et d'un grand nombre de ses principaux défenseurs. Le parti libéral avait une plus forte majorité qu'en 1896, une preuve que les électeurs savent apprécier un bon gouvernement. Je me rappellle qu'en 1900, sir Charles Tupper, M. Foster, M. Hugh John Macdonald, M. Bergeron, M. R. R. MacLennan, M. Quinn, M. Broder et une demi-douzaine d'autres célébrités conservatrices inaugurèrent à Alexandria, dans mon comté, une tournée électorale qui est allée se terminer dans le Nord-Ouest pour tâcher de rallier les électeurs à leur drapeau. Ils firent une grande démonstration à Alexandria, avec de la musique digne d'un cirque.

Les libéraux d'Alexandria furent tout surpris de se voir envahis par cet avalanche de talents oratoires. Mais qu'en est-il résulté? Les électeurs de Glengarry sont des Ecossais avisés qui savent compter leurs dollars. Ils venaient de traverser quatre années de bon gouvernement, quatre années de sage administration, quatre années de prospérité équitablement partagée entre les cultivateurs et les industriels, et quand vint le moment de compter les votes, on constata qu'ils avaient préféré appuyer le parti libéral que de retourner à l'ancien parti, sous lequel ils avaient fait ou point de progrès. Glengarry n'est pas un comté industriel. Nous n'avons qu'un grand établissement industriel et ses propriétaires ne demandent pas l'élévation des droits ; ils sont de ceux qui ne demandent le succès qu'à leur travail, à leurs talents, à leurs capitaux et non à la protection.

Ils sont prêts à affronter la concurrence et ils résusissent très bien. La population de Glengarry est en grande partie adonnée à l'agriculture, et elle se rend parfaitement compte des avantages qu'elle retire et qu'elle continuera à retirer du tarif actuel. A quelle époque de son histoire le Canada a-t-il fait d'aussi rapides progrès dans l'industrie laitière et dans la culture mixte que durant ces six dernières années ?

L'honorable député de Leeds (M. Taylor) réclame pour son parti le mérite d'avoir inauguré le système des entrepôts froids. A l'entendre on aurait pu croire que les entrepôts ont été inventés par les conservateurs. Ils existaient longtemps avant que le gouvernement conservateur songea à en doter le pays. Les produits périssables de l'Afrique-sud et de l'Australie étaient transportés en Angleterre dans des navires pourvus de refrigérateurs, bien avant que ce mode de transport fut essayé au Canada? Qu'a fait le gouvernement conservateur? Il installa ci et là quelques boîtes de glace et appela cela un système d'entrepôts froids et les malheureux cultivateurs qui tentèrent de l'utiliser apprirent que leurs produits étaient arrivés en Angleterre dans un état déplorable. Pour démontrer l'excellence de son système le gouvernement conservateur acheta du beurre à 20 cents la livre, par tout le pays, et l'expédia en Angleterre où l'on constata qu'il était impropre à l'alimentation, et il fut vendu à 10 cents la livre, comme graisse à roues.

En arrivant au pouvoir les libéraux se rendirent compte de la nécessité d'établir un système plus perfectionné, plus en rapport avec l'importance des intérêts agricoles du pays et aujourd'hui nous envoyons notre beurre, nos fruits et tous nos produits périssables sur le marché anglais où ils arrivent en parfait état. Voilà un des grands succès du gouvernement libéral.

Le comté de Glengarry est formé de quatre cantons et il est probablement le plus petit en superficie, de la province d'Ontario, et cependant, l'an dernier il a exporté pour $1,000,000 de produits laitiers d'après une statistique compilée par le secrétaire de l'association laitière de la ville.

Cela explique l'attachement des électeurs de ce comté pour le gouvernement actuel. Ils n'aiment pas à payer des taxes qui vont dans les poches de deux ou trois cents particuliers au lieu de servir à la construction de travaux publics et au développement des ressources du pays.

Je n'ai jamais rencontré un électeur de Glengarry, libéral ou conservateur, qui ne fût prêt à payer sa part des impôts nécessaires à la bonne administration des affaires publiques. Je suis convaincu que la classe ouvrière et la classe agricole dans Ontario et tout le Canada sont prêtes à contribuer pour leur part aux revenus du pays, mais elles ne veulent pas payer aux manufacturiers des droits de 50 ou 100 pour 100, sur les marchandises qu'elles consomment, uniquement parce que la politique fiscale de l'opposition favorise un tarif élevé. La vraie protection ne consiste pas dans l'imposition de droits exorbitants, mais dans la sauvegarde des intérêts de la masse de la population.

Je n'entreprendrai pas de discuter les monceaux de chiffres qu'on a remués au cours de ce débat. Comme je l'ai dit, les chiffres souffrent tout ; on peut leur faire dire ce que l'on veut, mais il y a une chose qui ressort clairement de tous ces calculs. Au milieu de toutes ces accusations de gaspillages lancées contre le gouvernement, par l'honorable député de Leeds et par ses amis, au milieu des revenus considérables encaissés par le gouvernement, et que l'opposition appelle maintenant des taxes, il y a une chose qu'il ne faut pas perdre de vue, et c'est que le gouvernement a administré les affaires du pays, a achevé de grandes entreprises, a développé le Yukon, a payé les dépenses des contingents sud-africains, a mis l'Intercolonial sur des bases convenables et tout cela avec les revenus provenant du tarif modéré que nous avons actuellement, et sans avoir augmenté la dette nationale dans la même proportion que ses prédécesseurs.

On n'a qu'à consulter la Gazette du Canada du 25 avril, et l'on y verra que ce gouvernement a pu accomplir tout cela, sans que la dette publique ait oscillé de plus de $80,000 depuis 1897.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) déplore jusqu'à verser des larmes la moyenne par tête de la taxe imposée sur le peuple de ce pays. Mais supposons, par exemple, qu'un homme qui a fait de la culture ou s'est livré à une autre industrie quelconque toute sa vie, décide d'agrandir son bien, à la suite d'une année de prospérité ou d'une heureuse spéculation. Va-t-on le prendre en compassion, parce qu'il est obligé de payer $1,000 ou $2,000 pour les nouvelles propriétés qu'il désire acheter ? Non, n'est-ce pas. C'est ainsi qu'on peut constater que, sous le règne de prospérité que nous a valu le présent gouvernement, notre peuple a pu acheter deux ou trois fois plus d'articles sujets aux droits, et trouver l'argent pour les payer. Bien plus, les différents relevés des banques font foi que les dépôts sont plus considérables qu'ils n'ont jamais été du temps des conservateurs, dans les banques d'épargne et autres institutions financières. La taxe par tête, M. l'Orateur est la meilleure preuve de prospérité qu'on puisse montrer. Si la moyenne par tête des impôts s'accroît d'année en année, cela démontre que les Canadiens progressent et s'enrichissent. Cela démontre aussi que nos fabriques, bien qu'elles n'aient pas été une minute inactives, n'ont pu suffire à exécuter leurs commandes, et qu'on a été forcé en definitive d'importer des marchandises étrangères. Telle a été la prospérité dont a joui ce pays depuis six ou sept ans, sous le gouvernement actuel. Mais l'opposition propose de changer tout cela. On nous dit : Non, n'importez rien. Mais comme le peuple canadien n'a jamais joui d'autant de prospérité, et qu'il peut supporter un plus lourd fardeau de taxes, nous allons lui soutirer de 50 à 100 pour 100 de plus, pour le plus grand avantage de cent, deux cents ou trois cents de nos amis.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), la lutte est engagée. Eh bien ! lançons-nous dans la mêlée. Si ce que les membres de la gauche se proposent de faire est de taxer le peuple 50 ou 100 pour 100, pour le plus grand avantage de quelques centaines de fabricants, je dis qu'on fera bien de nous laisser savoir que la lutte est engagée, et je crois pouvoir prédire que la prochaine fois que nous ferons appel au pays, la majorité qui se présentera dans cette Chambre sera 40, 50 ou 100 pour 100 plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. Du temps des conservateurs, les manufacturiers de ce pays en étaient toujours à adresser des appels au gouvernement pour que celui-ci leur assurât des bénéfices convenables et des affaires stables, et pour décréter des lois leur permettant d'exploiter heureusement leurs diverses industries. Mais ce n'était pas en ayant ainsi les yeux continuellement tournés vers Ottawa qu'on pouvait espérer développer le commerce du pays. Avec de semblables habitudes de se reposer sur autrui, nos exportations étaient loin d'augmenter comme elles l'auraient dû. Avec les changements opérés en 1897, par la politique fiscale de ce gouvernement, les manufacturiers de ce pays se firent peu à peu à l'idée que, s'ils voulaient réussir dans leurs affaires, il leur faudrait compter plus sur eux-mêmes que sur le régime fiscal, et il en est résulté que bon nombre de ces mêmes manufacturiers, qui autrefois avaient pris l'habitude de se reposer sur le gouvernement pour le paiement de leurs profits, se mirent résolument à l'ouvrage et exploitèrent leurs industries en hommes d'affaires, comme ils auraient dû le faire depuis longtemps, et la conséquence a été qu'ils ont fait probablement plus d'argent avec un tarif moins élevé que la chose ne leur avait été possible les années précédentes alors

qu'ils comptaient plus sur le gouvernement que sur eux-mêmes. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a dit ceci hier soir :

Malgré le nombre plus grand d'individus qui, aujourd'hui, se servent de ces instruments de travail, il n'y a pas un homme intelligent, à la suite des déclarations du chef du gouvernement et du ministre des Finances, qui voudra risquer son argent dans l'exploitation d'une usine où l'on fabrique ces outils.

L'honorable député a évidemment perdu de vue que cela ne concordait nullement avec les faits. Il a dit qu'aucun homme tant soit peu intelligent ne songerait à mettre de l'argent dans des affaires de ce genre. Eh bien ! M. l'Orateur, on construit actuellement à Hamilton le plus grand établissement qui se soit jamais vu au Canada pour la fabrication de ces mêmes articles, c'est-à-dire le même genre d'industrie dans laquelle l'honorable député nous a dit, il n'y a pas vingt-quatre heures, qu'aucune personne intelligente ne songerait à mettre de l'argent. On a peut-être remarqué dans les journaux, il y a quelques jours, que l'ex-consul des Etats-Unis à Montréal, le major Bittenger, a dit que le capital américain débordait en ce moment du Canada. Pourquoi cela, M. l'Orateur ? Devons-nous penser que les Américains ne savent pas ce qu'ils font ? Non, c'est parce que le Canada, sous le présent tarif de revenu, offre aujourd'hui de meilleures chances de placements, et plus d'occasions de s'engager dans des affaires rémunératrices qu'on ne peut en trouver aux Etats-Unis. L'honorable député de Leeds a aussi observé que les instruments agricoles n'étaient pas protégés comme il convenait. Eh bien ! M. l'Orateur, l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) a déjà déclaré dans le Manitoba que cette protection était suffisante. Ce n'est là qu'une légère différence d'opinion entre ces deux honorables députés. Cependant, il faut bien se garder de prendre trop au sérieux l'honorable député de Leeds. Il nous a dit hier soir que ce qu'il avait en vue c'était tout simplement de morigéner le gouvernement. Nous pouvons donc en conclure qu'il cherchait surtout des invectives, et que la vérité des faits était à ses yeux considération secondaire. Il ne doit certes pas ignorer, pas plus que les autres membres de cette Chambre, que la demande pour les instruments aratoires a été si considérable dans le pays, que nos manufacturiers se sont vus dans l'impossibilité d'y satisfaire.

Il a dû apprendre qu'en juillet dernier il n'y avait pas un seul instrument agricole, dans l'établissement de Frost et Wood, qui n'était pas déjà vendu à l'avance, et qu'en réalité cette fabrique ne pouvait pas suffire à ses commandes. Il ne doit pas non plus ignorer que la compagnie Massey-Harris avait déjà vendu toutes ses lieuses, moissonneuses et faucheuses un mois avant la reprise des affaires du printemps. Le progrès du pays a été tellement accentué, et si nombreuses ont été les demandes, que les fabricants ont été pris au dépourvu, et qu'il leur a été tout à fait impossible de fournir aux cultivateurs tous les instruments dont ils ont eu besoin l'année dernière, même avec tous les avantages que leur donnait leur excellent outillage pour la fabrication de ces instruments. C'est pourquoi nos cultivateurs ont dû acheter aux Etats-Unis, et c'est aussi pourquoi nos importations d'instruments agricoles se sont accrues l'année dernière. Pour les mêmes raisons, nos importations ont augmenté sur presque toutes les espères d'objets fabriqués. Ces faits sont bien connus, et il n'en faut pas plus pour démontrer que, dans le moment, ce pays n'éprouve aucun besoin d'être protégé davantage, quand même il s'agirait de protéger des fabriques comme celle de la compagnie Massey-Harris. Il n'y a pas le moindre besoin de protéger les fabricants de machines agricoles, soit à Toronto ou à Brantford.

Quant à moi, je n'ai pas la moindre objection à faire au sujet du programme formulé par le leader de l'opposition et ses lieutenants. Nous pouvons nous présenter sans crainte devant le peuple pour discuter ce programme, car je n'ai pas le moindre doute qu'alors le peuple satisfera la politique de l'administration actuelle. Je sais que l'honorable député (M. Taylor), ainsi que l'honorable député de Pictou (M. Bell) ont parlé hier soir en un sens qui laisse supposer qu'ils se croient à la veille d'élections générales, et que cette session est la dernière où ils peuvent avoir l'occasion de s'exprimer comme ils l'ont fait devant cette Chambre. Je crois cependant que mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) aura encore une nouvelle occasion, avant la prorogation de ce parlement, de se payer le plaisir de malmener le gouvernement et de nous expliquer ce que lui et ses amis entendent par le mot "protection adéquate." J'espère qu'il parlera alors devant cette Chambre comme il l'a fait hier soir, et comme l'a fait aussi il y a quelques jours l'honorable chef dont il dépend, car nous ne pourrions pas trouver un meilleur programme, pour nous présenter devant le pays, que celui qui a été formulé par l'honorable ministre des Finances, mis en regard du programme formulé par le leader du parti libéral-conservateur de cette Chambre.

M. J.-B. MORIN (Dorchester): Il est temps M. l'Orateur, que je dise quelques mots au sujet des discours que nous venons d'entendre, particulièrement du discours de l'honorable ministre des Finances. Je dois dire que je n'ai pas trouvé juste de sa part d'établir, ainsi qu'il l'a fait, des comparaisons entre le revenu considérable qui lui est passé entre les mains, et le modeste revenu obtenu par le gouvernement conservateur précédent. Nous savons tous que cette comparaison ne peut pas servir aux conclusions qu'il nous a données. Prenez, par exemple,

les comptes publics, et vous y verrez qu'en 1868 notre revenu était d'environ 75 millions, et nos dépenses à peu près la même chose. Venez-en ensuite à 1873, alors que M. Alexander Mackenzie arriva au pouvoir, et vous y constaterez que nos revenus et nos dépenses s'élevèrent, les uns et les autres, à un peu plus de 75 millions. Si vous prenez 1896, revenus et dépenses sont encore plus considérables, et ainsi de suite à venir jusqu'à l'année dernière. Et il en sera ainsi des années qui sont devant nous, et il n'y a aucune raison pour que cela finisse. Par conséquent, je ne crois pas que le ministre des Finances ait agi équitablement en faisant reposer ses critiques sur une comparaison de chiffres de 1896 et 1902. Mais l'on ne peut guère s'attendre à autre chose, car ce sont les sortes de discussions qu'il nous a toujours été donné d'entendre chaque année depuis 1896. Il y a même plus que cela.

J'ai déjà entendu un député qui était alors M. Laurier—maintenant sir Wilfrid Laurier —s'écrier dans mon propre comté, le 5 septembre 1895 : Si vous me confiez le pouvoir, je ferai telle et telle chose. Il avait alors cinq excellentes formules,dont l'une était : Donnez-moi le pouvoir et je me fais fort de réduire le prix du pétrole. Il disait encore : Donnez-moi le pouvoir, et j'abaisserai les prix des instruments agricoles. Ou encore : Mettez-moi au pouvoir, et je ferai baisser les prix de toutes les marchandises en général. Ou encore : Donnez-moi le pouvoir, et je réduirai la dette publique. Nous sommes encore à voir venir ces promesses. Je pourrais bien citer encore une autre promesse, mais je ne le ferai pas, car je vous ai entendu l'autre jour, M. l'Orateur, rappeler un honorable député à l'ordre parce qu'il s'était éloigné du sujet en discussion, et je ne veux pas que la même chose m'arrive. Le leader actuel du gouvernement nous a dit dans le temps que c'était une honte pour tout gouvernement quelconque d'avoir des dépenses de plus de 38 à 40 millions par année, et il nous déclara alors que, s'il arrivait au pouvoir il nous prouverait que les affaires du pays pouvaient être administrées sans dépasser ce montant. Eh bien, qu'avons-nous vu depuis lors ? Nous avons vu les dépenses monter à 45, 50 et 60 millions par année. Le très honorable ministre nous a aussi dit dans le temps : Si vous me donnez le pouvoir, je réduirai la dette publique à 8 ou 10 millions de dollars. Où voyons-nous que la dette publique ait été réduite d'un seul sou ? Au contraire, malheureusement, elle n'a fait que grandir. En 1896, la dette totale était de 325 millions en chiffres ronds, tandis qu'elle est maintenant de 366 millions, soit une augmentaion de 41 millions. La dette nette, qui était de $258,497,000 en 1896, est maintenant montée à 271,829,000, soit une augmentation de $13,322,000. Maintenant, nous avons entendu le ministre des Finances se faire gloire et se traguer de ses gros revenus. Mais qu'est-ce que tout cela peut bien signifier, je vous le demande ? Cela signifie tout simplement que plus il a d'argent, plus il prend plaisir à le compter et à le dépenser. C'est tout ce qui ressort de la lecture de ce volume que le gouvernement m'a donné, et qui est un ouvrage que personne ne peut contredire. Nous y voyons là toutes les œuvres de l'administration actuelle. En considérant tout cela comme on doit le faire, on peut demander au ministre des Finances ce qu'il ferait si ses revenus étaient comme ceux d'il y a vingt ou trente ans, et que ses dépenses fussent aussi considérables qu'elles le sont aujourd'hui. Comment se tirerait-il d'affaires ? En réalité, il retire de grosses sommes, mais il dépense aussi beaucoup d'argent, et il ne réduit pas la dette publique d'un seul sou. Il nous parle toujours du surplus qu'il a et du surplus qu'il va avoir. Nous avons déjà entendu tout cela à diverses reprises, et nous n'en apprenons rien de nouveau. Il retire, certes, beaucoup d'argent, mais qu'a-t-il à nous montrer en regard ? Le gouvernement conservateur a eu aussi des surplus, et il ne s'en est pas trouvé plus riche. Tout cela me rappelle une bonne histoire qu'on m'a racontée. Un esclave nègre était dans la cour avec son maître, quand il s'écria subitement : " Voilà le prédicateur qui arrive. —Je ne le vois pas, dit le maître.—Mais il arrive tout de même—A quoi vois-tu cela ? Eh bien, ne voyez-vous pas que tous les poulets se sauvent." Le ministre des Finances nous parle toujours de ses gros revenus présents et à venir, mais en sommes-nous plus riches ? Tout ce verbiage ne peut servir qu'à mieux leurrer le peuple aux prochaines élections. Nous avons déjà si souvent entendu raconter les même histoires que nous en sommes rassasiés, et il n'y a là dedans rien qui vaille.

Je vois que plusieurs de mes amis, des deux côtés de la Chambre, s'occupent de protection. Mais il serait temps qu'on se décidât à abandonner le terrain des théories pour se montrer plus pratiques. On nous parle souvent des Américains, et on nous offre en exemple leur intelligence et leur industrie. Les connaissant comme je les connais, je suis aussi de cet avis. Mais comment sont-ils devenus une grande nation ? C'est la protection qui les a faits ce qu'ils sont. Qu'étaient-ils avant 1776? Ils n'étaient que des colons, travaillant fort pour leur subsistance, et ne faisant aucun progrès. Mais sitôt qu'ils eussent proclamé leur indépendance, ils s'élancèrent sur la voie du progrès: ils décrétèrent la protection et la mirent en pratique.

Nous voilà donc à parler sans cesse de l'intelligence des Américains. Nous parlons de ce qu'ils font, et cependant nous nous gardons bien de suivre leur exemple. Après avoir chanté leurs louanges à ce point, pourquoi ne suivrions-nous pas leur exemple ? Je crois qu'ils méritent d'être loués. Nous entendons souvent parler ici de M. Chamberlain ; je pourrais même dire que cela arrive trop souvent. M. Chamberlain peut sans

doute être un fort brave homme, et même je crois qu'il l'est à un très haut degré. Nous lui avons donné l'année dernière $2,648,495, comme suite à nos arrangements préférentiels de commerce. Je ne crois pas que cela rapporte grand profit. Je préférerais louanger davantage M. Chamberlain et lui donner moins d'argent. La protection doit consister à nous protéger d'abord nous-mêmes ; c'est là ma doctrine. Mais plusieurs de mes amis aiment à nous parler sans cesse de M. Chamberlain, en perdant de vue leurs propres intérêts.

J'aimerais aussi à dire quelques mots au sujet du projet qu'on prête au gouvernement de reprendre les négociations avec Washington. Il y a quelques années, nous avons voté $30,000 pour payer les dépenses de leur voyage à Washington, et je suppose qu'on va nous redemander de voter de nouvelles sommes pour un autre voyage. Eh bien, j'aimerais à donner quelques conseils au gouvernement. Les ministres nous disent qu'ils projettent d'aller à Washington afin de s'entendre pour le règlement des frontières de l'Alaska. Je serais très heureux qu'ils décidassent de n'en rien faire. Ils ne doivent pas avoir oublié ce qui s'est passé il y a quatre ans. Voyons donc, M. l'Orateur, les leçons de l'histoire, et l'on comprendra mieux que les Etats-Unis ne peuvent nous concéder que fort peu de chose. Après le traité de 1784, la ligne de frontière fut établie depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la pointe Madawanpec, dans l'Etat du Maine. Mais deux ans s'étaient à peine écoulés que déjà nos amis les Américains ne voulaient plus entendre parler de ce traité et qu'ils voulaient englober une grande partie de ce qui forme actuellement l'Etat du Maine. Vers le même temps, un autre traité fut conclu pour établir une ligne de frontière depuis le haut du lac Supérieur jusqu'à Puget-Sound. Que firent les Américains, en 1813 ? Ils nous prirent une lisière de terre d'une longeur de 150 milles depuis Duluth jusqu'à la rivière à La Pluie, et de là jusqu'à Puget-Sound. En 1848 ou 1849, comme ils n'étaient pas encore satisfaits, ils nous prirent une autre lisière de terre le long de la rivière Saint-Jean. Il est vrai que cela ne vaut guère grand'chose, et qu'il y a là à peine quelques colons. Tout cela vous démontre, cependant, ce que nous pouvons attendre des Américains. J'ai habité les Etats-Unis durant 35 ans, et j'ai souvent discuté là-bas ces questions. Les Américains sont toujours enclins à prendre, mais ils ne sont pas aussi portés à lâcher prise. Ils ne veulent pas même concéder ce qu'il serait de leur devoir de donner, c'est-à-dire ce qui ne leur appartient pas. Si notre gouvernement se rend de nouveau à Washington, ce ne sera là qu'une nouvelle occasion de dépenser de l'argent, et les Américains riront de nouveau de notre naïveté, comme cela leur est arrivé la dernière fois. J'ai passé deux mois, l'été dernier, aux Etats-Unis, et j'ai eu occasion de m'entretenir sur des questions publiques avec des membres du Congrès, des juges et des avocats. Tous, du premier au dernier, ne font que nous tourner en ridicule. Ils disent : Les Canadiens viennent ici nous voir, dans le but de nous arracher du territoire, mais ils ne font là qu'un rêve irréalisable. Si j'ai un conseil à donner au gouvernement, c'est de rester ici. C'est tout ce que j'ai à dire pour le présent.

M. WILLIAM ROSS (Ontario-sud) : J'éprouve quelque scrupule à prende part à cette discussion, à cause du vif intérêt qu'y portent les membres de cette Chambre, et le grand nombre de ceux qui assistent à ce débat.

Il est très encourageant pour ceux qui désirent prendre part à ce débat, de voir tous les deputés à leurs sièges, comme il couvient dans une circonstance pareille à celle-ci. Les affaires financières du pays sont prospères, tout est au progrès et, en conséquence, il n'y a rien de surprenant que nous comptions voir tous les bancs occupés durant la discussion de l'exposé budgétaire. Le 16 avril 1903 est une date qui fera époque dans les annales de ce pays. C'est ce jour-là que le ministre des Finances a proposé la résolution suivante :

Que cette Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

Bien que cette résolution soit proposée depuis un grand nombre d'années par les ministre des Finances, elle n'en fournit pas moins chaque année aux membres de cette Chambre l'occasion, toujours nouvelle, de se faire entendre sur les questions de politique générale. En notre qualité de fidèles représentants du peuple, c'est avec plaisir que nous nous rendons au désir des conseillers de Sa Majesté, et bien qu'il nous appartienne de critiquer la dépense, nous le faisons à la lumière des faits, tels qu'ils sont exposés dans les documents publics, tels que nous les a fait connaître le ministre des Finances, et tels que les établit la prospérité de notre commerce.

Avant d'aller plus loin, je crois devoir faire allusion à certaines remarques du député de Dorchester (M. Morin), qui semble avoir perdu la mémoire des faits. Il a prétendu que lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux avaient promis d'enlever les droits sur le pétrole, et qu'ils ne l'ont pas fait. Je dois lui assurer que ces droits ont été enlevés. Il a aussi dit que le gouvernement actuel avait promis de réduire la dette publique. Or, le ministre des Finances nous a affirmé que la dette contractée par le gouvernement libéral serait considérablement réduite, et presque éteinte l'année prochaine. L'état de nos finances démontre bien clairement que le mode de taxation inauguré par le gouvernement actuel, en 1896, était bon. Il a rétablit la stabilité dans les affaires, et sous son influence bienfaisante le commerce et la prospérité du pays se sont dé-

veloppés dans des proportions extraordinaires.

Le revenu pour 1901-02 était de.. ..	58,050,790
Le revenu pour 1900-01 était de.. ..	$52,514,701
Excédent net..	$ 5,536,089

Voilà, M. l'Orateur, un résultat vraiment remarquable. Cette augmentation dans nos revenus est de nature à réjouir le cœur de tous les vrais Canadiens, lorsque l'on songe aux problèmes sérieux qu'il nous faut résoudre dans l'établissement d'un aussi vaste territoire que le nôtre. Sans doute l'excédent de l'année dernière est très élevé, mais on nous promet encore mieux, et le ministre des Finances nous dit que celui de l'exercice expirant le 30 juin 1903, lui sera bien supérieur, il sera supérieur à tout ce que l'on a jamais vu dans le genre au Canada, car son chiffre atteindra $13,350,000. Nous parlons là du présent, mais il ne faut pas oublier que cet état de choses et que cette période de prospérité existent depuis l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir.

La revenu, depuis 1896, a été comme suit :—

1896..	$36,618,591
1897..	37,829,778
1898..	40,555,238
1899..	46,741,250
1900..	51,029,994
1901..	52,514,701
1902..	58,050,790

Je considère que c'est là un résultat remarquable pour un gouvernement que l'on a tant calomnié. Il suffit d'étudier les tableaux du revenu, comprenant les années qui précédèrent 1896, pour constater que celui-ci était presque stationnaire, qu'il n'augmentait pas, mais du moment que le gouvernement libéral a pris la direction des affaires, l'augmentation est devenue permanente et rapide, et de $36,000,000 que le revenu était en 1896, il est monté à $58,000,000 en 1902.

Les adversaires du gouvernement sont disposés à amoindrir autant que possible les efforts qu'il a faits pour promouvoir les intérêts du commerce et de l'industrie, et à attribuer les progrès et le développement du commerce canadien à toutes espèces de causes, excepté à l'intervention ministérielle. Ils nous citent le développement universel du commerce , et ils vont même jusqu'à dire que si nous jouissons de cette prospérité, c'est parce que nous avons adopté le système protecteur contenu dans leur programme. Si on leur prouve le contraire, en leur indiquant le nombre considérable d'articles admis en franchise et les réductions faites dans les droits sur d'autres articles, alors ils disent : ce doit être un miracle, car il n'y avait que les conservateurs capables d'obtenir un pareil résultat. Ceci me rappelle l'histoire de cet avocat qui était en train d'examiner un témoin expert afin de s'assurer s'il se rendait bien compte de ce qui constituait un miracle. L'avocat dit à ce témoin : Supposons qu'étant à une des fenêtres du vingtième étage de l'édifice de l'autre côté de la rue, vous tombiez sur le pavé sans vous faire de mal—comment appelleriez-vous cela? Le témoin lui répondit : J'appellerais cela un accident. Or, ce n'était pas exactement là la réponse que l'avocat voulait obtenir, et il répéta la question. Il lui demanda une deuxième fois comment il appellerait le fait de se trouver encore vivant après une pareille chute. Le témoin répondit : J'appellerais cela une coïncidence. Cependant, l'avocat lui demande encore comment il appellerait le fait de se trouver de nouveau vivant après une troisième chute de cette nature? Le témoin répondit : J'appellerais cela une habitude. Ces distinctions sont très subtiles. De l'avis de nos adversaires, c'est par un pur accident que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, c'est par pure coïncidence qu'il y est resté, et aujourd'hui cela est devenu chez lui une habitude. Ils admettent ces trois prémisses, et ils concluent en disant que cela doit être un miracle, car on n'a jamais entendu parler au Canada qu'un gouvernement libéral ou que le parti libéral était capable d'administrer convenablement les affaires publiques de ce pays.

Il n'y a que des aveugles pour oser tenir ce langage, car nous avons le plus fort excédent à part un—dont il soit fait mention dans l'histoire de notre pays, et cette exception s'est produite il y a deux ans passées, sous le régime libéral. Le ministre des Finances nous dit que le revenu pour 1902-03 sera encore plus élevé et qu'il atteindra le chiffre remarquable de $65,000,000.

Parmi les causes qui ont contribué à produire ce remarquable état de choses, il faut signaler la sage et économique administration des départements. Le département des Postes a, sous ce rapport, remporté un magnifique succès, malgré les efforts de l'opposition pour jeter du discrédit sur la sage administration du directeur général des Postes (M. Mulock). Ils ne peuvent se rendre compte que les abus ont été remplacés par des méthodes plus modernes et plus pratiques. Et ils ne peuvent comprendre comment il se fait qu'un déficit de $700,000 en 1896, a été réduit à $105,000 en 1901-02; et que durant la même période les services postaux ont été développés et améliorés. Le nombre des bureaux de poste a augmenté dans la proportion suivante :

1896..	9,103
1897..	9,191
1898..	9,282
1899..	9,420
1900..	9,627
1901..	9,834
1902..	9,958

Soit une augmentation de 855 bureaux de poste durant les sept années du régime libéral. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie une augmentation dans la dépense du ministère, et s'il y a quelque chose qui soit de nature à justifier une augmentation dans le chiffre des dépenses, c'est bien ce tableau dont je viens de donner lecture et qui in-

dique les améliorations qui ont été apportées dans le service des postes. Il en coûte de l'argent pour ouvrir de nouveaux bureaux de poste. Il faut nommer des directeurs de la poste, voir aux moyens de transport des matières postales ; ce sont là des dépenses que le gouvernement ne peut éviter de faire, et elles sont incluses dans le chiffre considérabl des dépenses de ce ministère. L'honorabl député de Grey-est (M. Sproule) nous a dit, l'autre soir, que le directeur général des Postes avait réussi à faire disparaître les déficits dans son département en se faisant voter un certain montant par le parlement. Cette prétention est probablement vraie, mais on me dit que la raison en est la suivante : J'ai ici un tableau indiquant le revenu, les dépenses et les déficits de ce département depuis la Confédération :

Année.	Revenu.	Dépense.	Déficit.
	$ c.	$ c.	$ c.
30 juin 1868..	525,691.80	616,802.21	91,110.41
" 1869..	535,315,14	787,886.32	252,571.18
" 1870..	573,565.84	808,622.77	235,056.93
" 1871..	612,630.67	815,470.59	202,839.92
" 1872..	692,374.98	929,609.33	237,234.35
" 1873..	833,657.21	1,067,866.09	234,208.88
" 1874..1,139,973.15		1,387,270.48	247,297.33
" 1875..1,155,332.09		1,520,861.21	365,529.12
" 1876..1,102,540.32		1,622,827.10	520,286.78
" 1877..1,114,945.78		1,705,311.54	590,365.76
" 1878..1,207,790.15		1,724,938.52	517,148.37
" 1879..1,172,418.14		1,784,423.88	612,005.74
" 1880..1,252,498.22		1,818,271.05	565,772.83
" 1881..1,352,109.64		1,876,657.96	524,548.32
" 1882..1,587,888.15		1,980,567.25	392,679.10
" 1883..1,800,391.37		2,176,089.08	375,697.71
" 1884..1,755,674.49		2,312,965.27	557,290.78
" 1885..1,841,372.22		2,488,315.36	646,943.14
" 1886..1,901,690.25		2,763,186.41	861,496.16
" 1887..2,020,623.51		2,818,907.22	798,283.71
" 1888..2,379,241.57		2,889,728.59	510,487.02
" 1889..2,220,503.66		2,982,321.48	761,817.82
" 1890..2,357,388.95		3,074,469.91	717,080.96
" 1891..2,515,823.44		3,161,675.72	645,852.28
" 1892..2,652,745.79		3,316,120.03	663,374.24
" 1893..2,773,507.71		3,421,203.17	647,695.46
" 1894..2,809,341.06		3,517,261.31	707,920.25
" 1895..2,792,789.64		3,593,647.47	800,857.83
" 1896..2,964,014.23		3,665,011.30	700,997.07

Dépense au 30 juin 1896, restée impayée et à laquelle il a été pourvu par crédit spécial, $685,447.03.

Année.	Revenu.	Dépense.	Déficit.
	$ c.	$ c.	$ c.
" 1897..3,202,938.42		3,789,478.34	586,539.92
" 1898..3,527,809.69..		3,575,411.99	47,602.39
" 1899..3,193,777.53		3,603,799.10	410,021.57
" 1900..3,205,535.16		3,758,014.61	552,479.45
" 1901..3,441,504.93		3,931,446.01	489,941.08
" 1902..3,918,415.55		4,023,636.82	105,221.27

Comme on peut le voir par les comptes publics, il y eut un déficit en 1896, mais en prenant la direction de ce département, le directeur général des Postes s'est aperçu qu'il avait un reliquat non payé à la date du 30 juin. Il considéra que c'était un embarras pour l'administration, et il lui fut accordé un crédit spécial pour acquitter cet arriéré. Cet item s'élevait à $685,447.03, par conséquent, il faut ajouter cette somme au déficit de $700,997.07, qui apparaît dans les comptes publics, mais dont on n'a pas tenu compte. Le directeur général des Postes refusa de prendre la responsabilité de cette énorme dépense dont le budget de son département se trouvait grevé. Il demanda au parlement de lui aider à sortir de ce mauvais pas, et ce dernier autorisa le paiement de cette somme de $685,447.03 à même le fonds consolidé du pays. Malgré tous les frais qu'il a fallu encourir pour l'amélioration du service, ces déficits ont été considérablement réduits. En 1897, ce déficit était de $586,539.92 ; en 1898, de $47,602.39 ; en 1899, de $410,021.57 ; en 1900, $552,479.45 ; en 1901, $489,941.27. Voilà, il me semble, un résultat remarquable. L'arganisation du service postal au Yukon avait coûté, au 30 juin 1902, $283,162.86 au département. Le port des lettres à destination de l'étranger a été réduit de cinq à deux cents, celui de l'intérieur du pays a été réduit de trois à deux cents. Oserait-on prétendre, après cela, que ce ministère manque d'efficacité ? Je me crois justifiable de dire que l'administration du directeur général des Postes a été des plus heureuses, et que le service postal dans tout le pays n'a pas eu à en souffrir. Je suis bien certain que cela n'a pas eu lieu dans mon comté, ni dans les endroits que j'ai eu l'occasion de visiter. Ce département est mieux administré et donne un service supérieur à tout ce que nous avons jamais eu sous ce rapport dans l'histoire de notre pays.

Dans un ministère dont le chiffre d'affaires atteint chaque année $4,000,000, le service ne peut se faire sans soulever quelques difficultés ; mais grâce à une administration sage, sévère et basée sur des principes d'affaires—et je prétends que ce sont là les méthodes suivies dans ce département—on a réussi à obtenir des résultats dont le peuple canadien a raison d'être fier. Je pourrais également mentionner le développement donné au service postal par chemins de fer, l'inauguration du système des bons de poste en 1898, l'augmentation dans l'émission des mandats-postaux, et autres améliorations; mais tous ces détails se trouvent dans les rapports, et je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre.

M. BROCK : Cela coûte $28 par minute.

M. ROSS : C'est bien cela. Il y a une autre question d'intérêt public qui devra finir par s'imposer à la sérieuse attention du directeur général des Postes. Je veux parler de la distribution gratuite des lettres et matières postales dans les campagnes. Je suis bien prêt à admettre que la vaste étendue de notre territoire et l'éloignement dans lequel se trouvent les établissements les uns des autres, offrent des obstacles sérieux à la réalisation de ce projet. Mais il existe certaines parties du pays où une population moins clairsemée devrait pouvoir permettre son établissement. Jamais, dans l'histoire

des peuples, les gouvernements n'ont fait autant d'efforts pour améliorer les conditions de l'existence et assurer le bien-être de la population. Et je suis bien convaincu que notre gouvernement ne sera pas au dernier rang quand il s'agira de résoudre des questions qui ont une si grande importance pour le bien-être des cultivateurs. Je puis parler de cette question en connaissance de cause, car je viens moi-même d'un comté où la masse de la population appartient à la classe agricole.

Les derniers recensements faits, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, tendent à démontrer que la vie des villes exerce une grande attraction sur les jeunes gens qui habitent les districts ruraux d'un pays, et que partout où la population des grands centres va en augmentant, celle des campagnes environnantes suit une progression décroissante. Les bureaux de poste et les téléphones sont destinés, à mon avis, à apporter une grande amélioration dans la vie du cultivateur. Et si, comme je l'espère, le cultivateur pouvait recevoir ses lettres et ses journaux chez lui gratuitement et connaître ce qui se passe dans le monde extérieur, s'il avait un téléphone dans sa maison qui lui permettrait de se mettre en communication avec ses voisins et ses amis, et même avec les villes plus éloignées et les grands marchés, la vie du cultivateur changerait complètement d'aspect. L'ennui disparaîtrait de son domicile, et le cercle de ses idées serait considérablement agrandi.

M. MACLEAN : Où en sommes-nous ?

M. ROSS : La distribution de la maile dans les campagnes ; vous arrivez trop tard. Il est facile de voir combien cela contribuera à élever le niveau de l'intelligence et à augmenter le bien-être des habitants des campagnes. En Angleterre, ce système est en vigueur dans presque toutes les parties du pays. C'est en 1896 que l'on en fit pour la première fois l'essai aux Etats-Unis. Je crois que le premier crédit voté à cet effet s'élevait à $1,000. En 1901, ce crédit avait atteint $1,750,000, en 1902, $3,500,000, et j'ignore ce qu'il sera cette année.

Cependant, on me dit qu'il sera encore plus élevé, et la population de ce pays est enchantée des résultats obtenus sous ce rapport. Dans ces circonstances, et grâce aux connaissances que j'ai pu acquérir concernant l'application de ce système de distribution gratuite de la malle dans les campagnes, je n'hésite pas à demander que l'on en fasse au moins l'essai dans ce pays.

Etudions maintenant, M. l'Orateur, l'administration du chemin de fer Intercolonial. Il est vrai que de ce côté nous ne pouvons trouver d'excédent dans les recettes sur les dépenses. Mais il est généralement admis que lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, ce chemin était dans un état lamentable. Tout cela est changé, et grâce à l'habile administration du présent ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), cette cause de reproche n'existe plus. J'ai appris de la bouche des voyageurs de commerce et des touristes étrangers, qu'il n'y a aujourd'hui au Canada aucun chemin de fer offrant plus de confort aux voyageurs et qui soit en meilleure condition sous tous rapports.

Comme je demeure dans l'Ontario, et que ce réseau ne s'étend pas jusque là, il m'avait toujours été difficile de comprendre comment il se faisait qu'un chemin de fer traversant des provinces établies depuis aussi longtemps que le sont la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la province de Québec, peuplées par une population énergique et active, riches en ressources naturelles, un chemin qui transportait du fret à tous nos grands ports de mer de l'Atlantique, n'était pas une exploitation rémunératrice. Le ministre des Chemins de fer actuel entreprit de prolonger le chemin jusqu'à Montréal, le grand port de mer intérieur de l'est du Canada, et immédiatement un changement se produisit. Si les excédents n'ont pas été très élevés durant quelques années, cela est dû aux dépenses que l'on a été obligé de faire pour améliorer le service et l'administration du réseau.

Si, grâce au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, de pareils résultats ont pu être obtenus, n'est-il pas juste de supposer que, si ce chemin était prolongé plus à l'ouest, jusqu'aux grands lacs, où il pourrait bénéficier d'une part du trafic qui nous vient de nos immenses champs de blé de l'Ouest, des résultats encore plus importants en découleraient.

Parmi les grands projets de voies ferrées qui agitent actuellement l'opinion publique au Canada, il s'en trouve un qui a pour objet de faire prolonger l'Intercolonial par le gouvernement jusqu'à Winnipeg, en permettant à tous les chemins de fer de l'est, qui voudraient pénétrer dans l'ouest, d'obtenir des permis de circulation sur ce chemin qui serait la propriété de l'Etat, et cette proposition n'est pas sans avoir un certain mérite. Nous avons un exemple du succès que peut avoir une entreprise de cette nature dans le chemin de fer du Wabash, qui possède son matériel roulant et qui a obtenu des privilèges de circulation sur le chemin de fer du Grand-Tronc, pour voyager de St. Louis, Misssouri, au Canada, en passant par Détroit et les chutes Niagara. Si cette entreprise a donné d'excellents résultats lorsqu'il s'est agi d'une compagnie privée, pourquoi en serait-il autrement pour le gouvernement? A part cela, un pareil arrangement n'empêcherait pas le gouvernement d'obtenir dans l'est une part du commerce de l'ouest, par l'entremise de ces chemins de fer. Il a été clairement démontré, durant les derniers douze mois, que l'Intercolonial était capable de suffire aux besoins d'un trafic de cette nature.

Quand le gouvernement anglais a jugé à propos de placer certaines restrictions sur l'expédition du bétail venant des Etats-Unis, et en particulier des ports du Maine et ou

Massachusetts, cet état de choses a placé les autres voies ferrée dans l'obligation de confier le transport de leur bétail à l'Intercolonial, ce qu'elles ont fait avec beaucoup d'hésitation. Mais ce chemin a démontré qu'il pouvait transporter du bétail à Saint-Jean en bonne condition, à la satisfaction des expéditeurs, et plus rapidement que ses compagnies rivales.

L'augmentation encourue au compte du capital, pour l'Intercolonial, est justifiable parce qu'elle a servi à améliorer le chemin. D'autres compagnies de chemins de fer ajoutent au compte du capital en émettant des obligations, des parts ou d'autres garanties dont elles emploient les revenus à améliorer leur trafic. Pourquoi en serait-il autrement pour un chemin de fer de l'Etat? Je ne vois aucun mal à dépenser de l'argent sur l'Intercolonial lorsque cela est fait avec autant de sagesse que dans le cas actuel.

Le ministère de l'Intérieur, dont l'utilité s'exerce dans un si vaste champ d'action, a été habilement administré par son chef actuel (l'honorable M. Sifton). Les événements qui se produisent actuellement dans notre pays m'amènent à parler de la question de l'immigration. Durant des années les conservateurs se sont épuisés en efforts inutiles pour peupler ce vaste pays qui est le Canada. Il y a un fait qu'il est bon de ne pas oublier, quand il s'agit d'étudier les dépenses encourues par le gouvernement conservateur pour la cause de l'immigration. Nos adversaires ne paraissaient avoir aucune politique définie à ce sujet; et l'argent destiné à cette fin n'était pas dépensé d'une façon régulière. Le tableau suivant fera voir que les crédits destinés à activer l'immigration ont varié suivant les années :

En 1883-84	$511,298
" 1884-85	423,000
" 1885-86	357,000
" 1886-87	341,000
" 1887-88	244,000
" 1888-89	202,000
" 1889-90	110,000

Ces chiffres nous démontrent que les sommes destinées à l'immigration sont toujours allées en diminuant d'année en année. Depuis 1890 elles ont augmenté quelque peu, jusqu'à ce qu'elles aient atteint $120,000 en 1895-96. Il est donc évident que la dépense de ce chef, sous le gouvernement conservateur, n'avait rien de régulier et d'arrêté. Voyons maintenant ce que le gouvernemnt libéral a dépensé à cette fin depuis qu'il est à la tête des affaires :

En 1897-98	$261,000
" 1898-99	265,000
" 1899-1900	434,000
" 1900-01	444,000
" 1901-02	494,000

Ce qui indique que la dépense de ce chef a toujours été en augmentant d'année en année. De cette augmentation de dépense devait résulter quelque chose, et je demande à ceux qui m'écoutent en ce moment si les résultats n'ont pas été magnifiques? Les journaux de l'est et de l'ouest nous annoncent chaque jour l'arrivée de centaines et de milliers d'immigrants qui viennent s'établir dans notre pays. Il en est arrivé 80,000 l'année dernière, et tout porte à croire que cette année leur nombre atteindra 100,000 ou 120,000.

Le ministère a adopté une vigoureuse politique à ce sujet ; on a demandé au parlement de voter des sommes considérables à cette fin chaque année, et le résultat de cette politique n'a pas tradé à se faire sentir tel qu'on l'avait prévu. Les colons se dirigent à rangs pressés vers la terre promise; des steamers sont retenus des mois d'avance pour transporter les immigrants venant de l'Angleterre et des autres pays, qui se dirigent vers le Canada, où ils veulent s'établir et profiter de la fertilité de notre sol ; les compagnies de chemin de fer ne peuvent plus suffire à transporter les voyageurs et le trafic qui leur est offert. Nos adversaires allaient même jusqu'à se demander si nous étions justifiables de dépenser autant d'argent pour soutenir nos bureaux d'immigration aux Etats-Unis ; mais les résultats obtenus sous ce rapport, grâce à cette politique du gouvernement, sont satisfaisants.

Nos voisins fournissent leur quote part à cette immigration qui se dirige vers les Territoires du Nord-Ouest. Les Canadiens qui quittèrent le pays de 1880 à 1900 y reviennent maintenant, ramenant avec eux des milliers d'Américains. Nous saluons leur arrivée avec plaisir. Les colons les plus désirables sont ceux qui possèdent certains moyens, qui connaissent l'agriculture et qui ont une certaine expérience de la vie des prairies. Tous verront qu'à l'abri du drapeau de ce libre Canada, et avec la protection qu'offrent ses lois équitables et justes, ils leur sera possible de se créer ici une condition qui dépassera toutes leurs espérances.

Quant à l'immigration étrangère, je ne suis pas du nombre de ceux qui croient qu'elle n'est d'aucune valeur. J'ai eu l'occasion de voyager dans l'ouest, l'année dernière, et ceux à qui j'ai parlé de la chose m'ont dit que les Doukhobors, les Galiciens, les Suédois, ainsi que les autres races étrangères, une fois établis, feraient d'excellents colons. Un certain nombre d'étrangers se sont aussi établis au Canada vers 1878, et leurs enfants peuvent être comptés maintenant parmi les meilleurs Canadiens que nous ayons.

Vu ces faits, je me crois donc justifiable d'appuyer un département qui s'est acquis une aussi belle réputation que le département de l'immigration. Et, M. l'Orateur, cette politique a été appliquée par le gouvernement, malgré les critiques les plus sévères et bien qu'on lui eût prédit que le pays serait ruiné par l'importation de ces étrangers. Le résultat de son travail a été que le nom du Canada est à l'heure actuelle dans toutes les bouches, et notre pays est probablement celui dont il est le plus parlé dans

tout l'univers. Dans un siècle de progrès comme le nôtre, il est impossible qu'un pays possédant de si belles terres et de si grandes ressources naturelles puisse rester inconnu, et avec la vigueur et l'énergie qui caractérise le gouvernement actuel, nous devrons continuer de voir des centaines de mille et peut-être des millions d'immigrants se diriger vers le Canada.

En parlant, l'autre jour, avec quelqu'un qui revenait d'un voyage de trois mois dans les ports de la Méditerranée, je lui demandai si notre pays était connu dans cette partie de l'univers : " Il ne l'est que bien peu, me dit-il, mais on voudrait le connaître mieux ; il est surprenant de constater comme l'on parle du Canada un peu partout." Cette personne m'a dit de plus, et j'ai entendu répéter la chose par des agents d'immigration aux Etats-Unis, que l'on semble être sous l'impression, dans certains quartiers, que le Canada dépend absolument de l'Angleterre, et qu'il lui paie tribut. Il faut faire disparaître cette croyance, et apprendre à tous que le Canada est un pays libre, plus libre de fait que les Etats-Unis, et que les seuls impôts que nous payons, sont ceux que nous jugeons à propos de nous imposer. Voilà un des points sur lequel je désire attirer l'attention du ministère de l'immigration. A mon avis, ce dont nous avons le plus besoin, c'est de la population ; et parlant en mon nom personnel et en ma qualité de représentant du peuple, je crois que les crédits destinés à l'immigration devraient aller en augmentant chaque année. Si notre population n'augmente pas assez rapidement par les moyens naturels, nous devons importer de nouveaux colons pour occuper nos vastes territoires de terres fertiles et y fonder des établissements prospères.

J'ai parlé beaucoup plus longtemps que je me l'étais proposé en commençant ce discours ; mais, je ne puis terminer ces remarques sans faire allusion à l'excellent travail accompli par le ministère de l'Agriculture. Ce département, comme celui de l'immigration, ne rapporte des revenus qu'indirectement. Le gouvernement s'est montré libéral, à mon avis, dans l'octroi des argents destinés à l'Agriculture. Les sommes votées chaque année pour ce ministère représentent une dépense annuelle de $600,000, ce que l'on ne peut considérer toutefois comme étant trop élevé. Il est cependant assez difficile de se faire une idée exacte de montant, car les frais du recensement se trouvent compris dans les dépenses de ce département. Faisant la part des circonstances, je ne puis comprendre comment il se fait que les rapports de ce recensement ne soient pas encore terminés. Il me semble que deux années auraient dû suffire pour exécuter ce travail, et permettre de soumettre ces états à la Chambre, mais il n'y a qu'à consulter le dossier de l'ancienne administration pour trouver de nombreux précédents tendant à justifier ce retard. Comparant les recensements de 1891 et de 1901, j'arrive au résultant suivant :

Le premier volume du recensemnt de 1891 fut publié le 28 mars 1893.
Le deuxième volume, le 25 novembre 1893.
Le troisième volume, le 20 février 1895.
Le quatrième volume, le 11 février 1897.
Le premier volume du recensement de 1901, fut publié le 27 décembre 1902.
Le premier volume de 1891 contenait 424 pages, avec une introduction et un index, et comprenait sept tableaux.
Le premier volume de 1901 contient 424 pages, avec une introduction et un index, et comprend 18 tableaux.
Le deuxième volume de 1891 traitait (1) des statistiques vitales, (2) occupations des gens, et (3) les occupants des terres et les terres occupées ; le troisième volume était consacré aux fabricants, et le quatrième à la statistique agricole, aux produits forestiers et à leurs résultats.
Pour le recensement de 1901, l'ensemble de ce travail est bien avancé, et à l'exception des tableaux d'occupations et leurs résultats, devra être remis à l'imprimeur dans le mois d'août prochain.

Je pourrais continuer à parler du travail effectif accompli par le ministère de l'Agriculture, en réussissant à faire lever l'interdiction imposée par les Etats-Unis sur le bétail canadien. Ce commerce entre les deux pays était devenu presque nul. Nos exportations de bétail vivant aux Etats-Unis n'atteignaient plus que 500 à 600 têtes par année. Le ministre de l'Agriculture s'est dit que le temps était arrivé de mettre fin à cet état de choses ; il entama des négociations à ce sujet avec les autorités américaines à Washington; ces négociations eurent pour résultat de faire lever l'interdiction qui pesait sur notre bétail. Grâce à cette intervention, nous expédions maintenant au delà de 60,000 têtes de bétail par année aux Etats-Unis. Voilà une des choses remarquables accomplies par le département de l'Agriculture.

Il y a aussi l'amélioration de nos moyens de transport en compartiments frigorifiques. Le gouvernement conservateur n'avait fait que bien peu de choses dans cette direction. Le gouvernement actuel demande des sommes d'argent considérables au parlement pour améliorer ce système. Ces subventions ont excédé $100,000 certaines anées, mais ces dépenses ont largement contribué à augmenter la production et l'expédition du lard fumé, du fromage, des œufs et du beurre sur les marché européens, et à grossir les bénéfices de nos cultivateurs.

Je suis bien convaincu que mon honorable ami le député de Wentworth (M. Smith) doit être en mesure d'apprendre à la Chambre ce que le gouvernement a fait et ce qu'il a négligé de faire sous ce rapport, car je l'ai entendu prononcer d'excellents discours sur cette question les années dernières. Cependant, c'est au gouvernement actuel qu'appartient l'honneur d'avoir donné à ce système d'entrepôts froids le développement qu'il

a atteint de nos jours. Nos steamers océaniques sont maintenants pourvus de compartiments froids, et quarante-cinq voies ferrées, venant aboutir pour la plupart à Montréal, sont également pourvues de wagons pour le transport en compartiments frigorifiques des produits alimentaires. Ainsi, nous pouvons placer nos produits dans un wagon-glacière à Port-Perry, où je demeure, le lundi matin, le gouvernement s'engageant à payer la différence dans les taux de transport résultant du chargement incomplet du wagon. Grâce à ce mode de transport en compartiments froids, ces substances alimentaires peuvent être livrées au lieu de destination en aussi bon état qu'ils étaient au moment du départ.

Grâce aussi à ces améliorations, nos producteurs ont l'avantage de pouvoir expédier leurs produits à différents endroits, et ils ont la certitude qu'ils seront livrés en parfait état de conservation soit au commerce local ou pour l'exportation. Il n'est guère besoin de dire aux cultivateurs ce que cette amélioration présente d'advantages pour le transport des œufs, du beurre, du fromage et autres produits périssables.

Pour en arriver maintenant à la question de la dette publique, non seulement nous avons un excédent, mais nous diminuons la dette publique, ce qui est la preuve la plus évidente que cet excédent n'est pas fictif. Bien qu'ayant été obligé d'encourir des dépenses considérables pour faire face aux besoins du pays—dépenses parfaitement justifiables—il est tout à fait agréable de voir notre ministre des Finances en position de déclarer que presque toutes les dettes contractées par ce gouvernement à compte du capital, seront éteintes dans un an, et que la dette nette de la population sera de $48 par tête, comparée à $50 par tête en 1896. Il a aussi ajouté que l'échéance de certains emprunts, s'élevant à $2,800,000, qui portent intérêt au taux de 4 pour 100, sera bientôt arrivée, et qu'il se propose de les renouveler à 3½ pour 100 d'intérêt. J'espère que le peuple canadien va souscrire à ce nouvel emprunt qui doit être voté en paiement de nos emprunts échus. C'est là une pratique qui mérite d'être encouragée. Je considère que le fait de la part d'un citoyen de se savoir porteur d'obligations du gouvernement pour $100, ou $500, ou $1,000, aurait pour résultat d'augmenter son patriotisme. Quelle meilleure garantie pourrait-il avoir ? Quand bien même tout le reste s'en irait en ruines, le pays resterait, on ne peut enlever la terre, et les obligations du gouvernement seront toujours amplement garanties. Il ne peut y avoir un placement plus sûr que celui qui consiste à prêter au gouvernement, et le peuple de ce pays pourrait très bien employer une partie des $60,000,000 qu'il a dans les caisses d'épargnes du gouvernement à l'achat de valeurs d'Etat. Pour ces raisons, je considère que le gouvernement devrait lancer un emprunt public pour un montant raisonnable, portant intérêt au taux de 3½ pour 100, remboursable disons dans vingt ans, et par coupons de $100 à $500.

Un emprunt de cette nature encouragerait le sentiment national. Je suis de ceux qui croient que l'on doit donner au peuple tous les avantages possibles, et je considère que le privilège de pouvoir placer un montant peu élevé sur un emprunt national est un avantage que sauront apprécier ceux qui peuvent disposer de quelque argent.

Il est encourageant de constater la prospérité qui existe dans tout le Canada. Il serait ridicule de prétendre que le gouvernement en est l'unique auteur. Mais ne convient-il pas de lui en attribuer une certaine part ? Les gouvernements précédents ont cherché à faire croire au peuple qu'il ne pouvait se passer des conservateurs, et que le pays consommerait assurément sa propre ruine en plaçant un gouvernement libéral à la tête des affaires publiques. Mais que voyons-nous aujourd'hui ? Nos chemins de fer sont incapables d'expédier tout le trafic qui leur est offert. Et cela est si bien le cas que, durant plusieurs mois, leur trafic s'est trouvé presque paralysé par l'encombrement. J'ai lu hier soir dans le " World " de Toronto, que les chemins de fer étaient incapables de répondre aux besoins du trafic, qu'il y avait plus de cinq cents wagons dans les gares de Toronto qui attendaient le déchargement. Mais le même état de choses existe dans tout le pays. Les journaux ont dit et répété que les chemins de fer avaient de l'ouvrage plus qu'ils ne pourraient en faire. Un citoyen de l'Ouest me disait récemment, que quand bien même il n'y aurait pas de récolte dans les Territoires cette année, il y avait suffisamment de grain dans le pays, un trafic de voyageurs assez considérable et des marchandises à transporter en quantités suffisantes pour tenir les chemins de fer occupés toute l'année.

Voilà quel est l'état des affaires sur les chemins de fer, qui sont le baromètre de la prospérité commerciale d'un pays. Les banques font des affaires qui atteignent un chiffre énorme ; chaque année elles sont en mesure de payer des dividendes élevés, et leurs rapports établissent que les dépôts sont plus élevés qu'ils ne l'ont jamais été dans l'histoire de ce pays. La demande de monnaie légale a dépassé la moyenne, atteignant $30,000,000, ou, peut-être $35,000,000 par année. Des fabriques semblent avoir jailli du sol un peu partout, et il est généralement admis quelles ont plus de commandes qu'elles peuvent en remplir d'ici à de longs mois à venir. Des industries importantes, employant des milliers d'ouvriers, et produisant tout particulièrement le fer et la houille, ces deux facteurs principaux de l'industrie, ont été établies. Les cultivateurs canadiens s'enrichissent, et il n'y a pas une classe de la société qui ait plus bénéficié qu'elle de la prospérité générale. Il est inutile pour moi de parler de la prospérité des autres classes. Cependant, je dois dire que c'est là l'état de choses qui existe dans cette

partie du pays que j'habite. La prospérité régne partout, et l'avenir ne s'est jamais annoncé aussi brillant. Si nous consultons les rapports du commerce, nous constaterons que le commerce total du pays a augmenté de $200,000,000 depuis 1895, soit une moyenne de plus de $28,000,000 par année.

La moitié de cette augmentation s'est produite dans le commerce d'exportation, celui qui est le plus profitable au pays.

Je tiens à féliciter tout particulièrement le gouvernement d'avoir imposé une surtaxe sur les marchandises allemandes. Toute la presse du pays approuve le gouvernement de s'être écarté des anciennes méthodes surannées, et je vois par les journaux que la presse étrangère fait aussi des commentaires favorables au sujet de notre politique fiscale. S'il faut en croire les écrivains les plus autorisés sur ces questions, nous serons témoins d'ici à quelques années d'une lutte acharnée pour la suprématie commerciale du monde, et l'attitude de l'Allemagne qui a provoqué ces représailles de la part du Canada, est bien de nature à confirmer cette opinion et doit nous engager à être sur nos gardes. Je ne doute pas que le gouvernement actuel soit toujours prêt à surveiller et protéger notre commerce. C'est une satisfaction de voir grossir sans cesse le revenu provenant des impôts douaniers qui sont, en somme, notre principale source de revenu. Nous possédons d'autres recettes pour défrayer les dépenses de l'administration, mais il n'y a pas à nier que c'est la douane qui nous fournit la plus grande partie de notre revenu. La théorie est toujours facile et tout le monde peut concevoir, en imagination, un tarif qui, pour toutes fins que de droit, sera bien près de la perfection. Mais ce n'est pas chose aussi facile de se mettre à l'œuvre, d'intervenir dans le commerce d'un pays, de percevoir un revenu sur un nombre presque illimité d'articles différents, et cela sans trop nuire aux divers intérêts de la population.

Je considère que, dans l'ensemble, c'est ce que le gouvernement actuel est parvenu à faire, et que le Canada n'a jamais eu un tarif qui répondît si bien à tous les besoins. On ne peut pas dire qu'il est parfait, mais il a produit la plus grande somme de bien pour le plus grand nombre, et c'est ce qu'il faut. Il y a des inégalités dans le tarif, il faut bien l'admettre, et certaines industries de mon comté se ressentent de ces inégalités, mais je n'ai pas de doute que le gouvernement saura en tenir compte quand le temps sera venu de réajuster les impôts.

On n'a pas raison de dire que le gouvernement fait preuve d'inconstance et n'a pas de politique arrêtée. A maintes et maintes reprises nos adversaires nous reprochent de leur avoir pris leur politique fiscale. Pour ma part, je considère qu'un tarif est, en grande partie, un compromis, et je répète que la tâche de concilier les intérêts souvent opposés des différentes parties du pays, a été menée à bonne fin.

M. ROSS (Ontario).

Pour les raisons que je viens de donner et pour beaucoup d'autres que je pourrais donner, je ne puis pas appuyer l'amendement de l'honorable chef de l'opposition. Il nous demande de déclarer que le tarif actuel n'est pas satisfaisant ; je ne puis pas admettre cela, car je le trouve très satisfaisant ; je considère qu'il a grandement contribué à la prospérité du pays. J'ai droit à mon opinion, et cette opinion c'est que le tarif actuel est, dans une large mesure, la cause de la prospérité du Canada.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

DELIBERE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 23) constituant en corporation la Compagnie dite "The Kootenay, Cariboo and Pacific Railway Company ".—(M. Morrison.)

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie dit " The Coast Yukon Railway Company ".—(M. McPherson.)

Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie dite " La Compagnie de chemin de fer et de colonisation de Joliette et du lac Manuan.—(M. Bazinet).

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie dite " The North-west Coal and Coke Railway Company ".—(M. Oliver.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 121) constituant la Corporation des Syndicats réunis.—(M. McColl).

Bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Huron, Erié et Buffalo.—(M. Cowan.)

Bill (n° 124) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique.—(M. Stewart.)

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph à la Baie Georgienne.—(M. Guthrie.)

Bill (n° 126) concernant la Compagnie Mexicaine d'éclairage et de force (limitée).—(M. Thompson.)

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew.—(M. McCarthy.)

VOIES ET MOYENS.—LE BUDGET.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : M. l'Orateur, l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) s'est plaint, au commencement de son discours, de l'auditoire restreint devant lequel il était appelé à parler, et je me suis senti porté à lui accorder toute ma sympathie, car il n'avait devant lui qu'un seul ministre de la Couronne—l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui, selon toutes les apparences, était pro-

fondément endormi. L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), que je n'ai pas l'honneur de compter ce soir au nombre de mes auditeurs, est arrivé quelque temps après et il était évident qu'il se préparait à prendre lui-même la parole et était venu recueillir des renseignements de la bouche de l'honorable député d'Ontario-sud. Il l'a écouté très attentivement jusqu'au moment où mon honorable ami a commencé à citer les livres bleus des différents départements. Le ministre a profité de l'occasion pour s'esquiver et aller respirer l'air du dehors.

J'ai remarqué que l'honorable député d'Ontario-sud a évité de toucher à l'importante question du tarif différentiel. Par contre, il a abordé délicatement celle de la protection. Je crois qu'il y a dans son comté certaines industries dont les calculs sont dérangés par l'envahissement des marchandises américaines qu'on vient vendre à perte sur nos marchés. C'est à cela sans doute, qu'il faut attribuer, sinon sa conversion, du moins, son changement d'attitude sur cette question de la protection, car ses remarques cette année ne sont pas tout à fait dans la teneur de celles qu'il faisait en 1901. Pour le mettre sur ses gardes, dans le cas où il aurait d'autres discours à prononcer, je vais lui rappeler ce qu'il disait alors :

Je n'ai pas renoncé à mes principes libre-échangistes, mais à mesure que j'avance dans la vie, dans le commerce et les affaires je cherche à découvrir ce qui est nécessaire et convient le mieux à mon pays ; j'en suis venu à la conclusion que si le tarif devait être remanié, il devrait l'être dans le sens d'une diminution des droits.

Plus loin, il dit encore :

Le tarif devrait pouvoir s'accommoder aux conditions existantes ; je n'entends pas par là une politique de changement. Cela peut sembler une contradiction, mais, il me semble, après avoir examiné et étudié les tarifs, que celui de l'Angleterre est le plus parfait de tous. C'est un tarif stable qui reste le même pendant des années et qui n'est établi que pour les fins du revenu.

Je ne fais pas ces citations uniquement pour rappeler à mon honorable ami ce qu'il disait il y a un an ou deux, mais aussi pour faire constater que notre éducation, en matière d'économie politique, fait des progrès et que les partisans du gouvernement semblent acquérir de nouvelles notions sur cette importante question de la protection, et il est amusant d'entendre les variations auxquelles ils se livrent sur ce thème quand ils se risquent à en parler.

L'honorable député de Glengarry (M. Schell) qui a pris la parole avant l'honorable député de Dorchester (M. Morin) m'a fait l'effet d'un Rip Van Winkle. Il semble professer encore les idées dont se nourrissaient les partisans du gouvernement, à l'époque où ils étaient encore plongés dans les ténèbres absolues, sur cette question. Ses remarques ressemblent à celles que faisaient l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) dans son exposé budgétaire de 1897. Tout cela est déjà loin, et j'ai été surpris de voir l'honorable député de Glengarry rester si obstinément en arrière de son temps.

Quoi qu'il en soit, il nous faut être patient avec les honorables députés de la droite, car je constate qu'ils font de réels progrès. En les entendant discuter la question budgétaire, je me disais que l'avènement des libéraux en 1896 avait été un bienfait inappréciable, non seulement pour le Canada, mais aussi pour le monde entier. Sous leur administration, non seulement notre commerce extérieur a augmenté, mais s'il fallait prendre leurs discours à la lettre, c'est aussi à cette administration qu'il faudrait attribuer l'augmentation qui s'est produite dans le commerce extérieur de toutes les nations civilisées, car les causes qui ont amené l'augmentation de notre commerce doivent être les mêmes qui ont fait augmenter le commerce de toutes les autres nations. Il convient donc d'attribuer le tout à la sage politique fiscale du gouvernement du jour.

L'honorable député d'Ontario-sud a parlé des sommes considérables qui vont grossir le trésor public, et il a paru fort s'en réjouir. En 1896, le revenu du Canada a été, comme il l'a dit, de $36,618,590. D'après les chiffres fournis par l'honorable ministre des Finances, le revenu pour l'exercice courant, qui se terminera le 30 juin, sera de $65,000,000. Cela veut dire que pendant le présent exercice les contribuables de ce pays verseront dans le trésor public $28,381,410 de plus que ce qu'ils ont été appelés à payer sous l'ancien gouvernement.

Sur ce point, je ne partage pas du tout la manière de voir de l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross). Je considère que le gouvernement s'engage dans une mauvaise voie en prélevant cet argent sur les contribuables actuellement. Cette politique qui consiste à taxer le peuple pour entasser des excédents, a pour conséquence inévitable de provoquer des demandes de subventions et de lancer le pays dans des entreprises inutiles. Il serait temps d'adopter une règle bien définie au sujet de la nature des travaux que le gouvernement doit entreprendre et de l'encouragement qu'il doit leur donner.

Les droits imposés par le tarif actuel sont en grande partie des droits ad valorem, et comme les prix sont présentement très élevés, les recettes de la douane sont très fortes. Nous appelons notre tarif, avec assez de raison, je crois, un tarif de revenu ; il est imposé dans le but de procurer des revenus à l'Etat.

L'honorable député (M. Ross) félicite le gouvernement de son excédent de $13,500,000 des recettes sur les dépenses, mais je suis d'avis qu'on aurait mieux fait de laisser cet argent dans la poche des contribuables, d'autant plus que nous n'en avons pas besoin pour des fins administratives. Ce sont surtout les ministères des Postes et des

Chemins de fer qui ont été l'objet des louanges de l'honorable député. Il nous a fait plaisir d'apprendre que le chemin de fer de l'Intercolonial était bien administré et donnait de bons résultats. Il fit remarquer que toutes les compagnies de chemins de fer augmentaient leur capital et il ne voit pas pourquoi l'Intercolonial ne ferait pas la même chose, si le gouvernement le juge à propos.

Je rappellerai à l'honorable député (M. Ross) que, au cours du dernier exercice, la somme imputée sur le capital, pour le compte des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, s'est élevée à $5,146,588, et qu'en outre l'Intercolonial, à la différence des autres chemins de fer, n'a pas de dividendes à payer. Ce chemin de fer dessert un pays où les prix de transport sont rémunérateurs et où il y a tant de trafic que, s'il faut ajouter foi à la rumeur, il est question d'un changement à deux voies sur certaines parties du réseau. Le jour est venu où il nous faut viser non seulement à porter, chaque année, au compte du capital, une somme fort minime pour les chemins de fer de l'Etat, mais encore affecter une certaine somme aux dividendes. C'est là une proposition légitime, et si l'Intercolonial était aussi bien administré que le sont les autres voies ferrées, la chose serait facile. Somme toute, il n'y a pas lieu de se féliciter de l'administration de l'Intercolonial. A mes yeux, ce chemin de fer est en quelque sorte un gouffre où vont s'engloutir les recettes publiques. Bref, il faut viser à l'économie dans l'exploitation de ce chemin de fer.

L'honorable député (M. Ross) nous a parlé du service postal ; et quand on compare les dépenses folles effectuées par le ministre des Chemins de fer sur l'Intercolonial avec l'économie incroyable du directeur général des Postes, c'est bien le cas de dire que les extrêmes se touchent. Il est évident que le directeur général des Postes fait des économies dans certains cas, car à peine se passe-t-il un jour sans que les députés reçoivent des lettres de fonctionnaires de ce ministère se plaignant de la façon dont on les traite et faisant observer que, bien que tout ait renchéri, leurs appointements n'ont pas augmenté dans la même proportion que ceux des employés du commerce. Et en cela, à mon avis, ils ont raison.

Le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, a fait allusion à l'Allemagne ainsi qu'au tarif allemand, puis nous a lu la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et lord Strathcona ainsi qu'avec le consul de l'empire allemand. Je dois ici faire observer que, durant la session de 1901, je demandai le dépôt de la correspondance échangée au sujet de cette question entre le gouvernement fédéral et le gouvernement anglais ou avec le gouvernement allemand. A cette époque, les chambres de commerce canadiennes demandaient au gouvernement fédéral d'exercer législativement des réprésailles, au besoin, comme compensation à l'humiliante situation où nous avait placés l'Allemagne. Le premier ministre me répondit qu'il n'y avait pas de correspondance à déposer sur le bureau. Or, M. l'Orateur, en examinant la correspondance actuellement soumise à la Chambre, je vois que, le 27 juin 1898, lord Strathcona adressa au ministre du Commerce une dépêche ainsi conçue : Dois-je portester contre l'attitude de l'Allemagne ? Et il fit suivre cette dépêche d'une lettre. Je dois signaler ici à la Chambre l'apathie dont a fait preuve le gouvernement canadien dans son attitude sur cette question.

La dépêche citée porte la date du 27 juin 1898, et le 2 août suivant, le ministère du Commerce remercie lord Strathcona de la diligence dont il a fait preuve à ce sujet, sans lui donner d'autres instructions. Autant que j'ai pu le constater, c'est la seule lettre qui ait été échangée entre le gouvernement et d'autres personnes au sujet de cette question, jusqu'en novembre 1901, date à laquelle le premier ministre se mit en communication à ce sujet avec le consul de l'empire allemand à Montréal. Le 18 septembre 1899, lord Strathcona demande au ministre du Commerce de lui adresser les instructions du gouvernement à ce sujet, et chose remarquable, le gouvernement ne répond point à cette lettre. Le 8 mai 1901, lord Strathcona écrit de nouveau au ministre du Commerce, lui disant les démarches qu'il avait faites et ajoutant : J'espère que le gouvernement approuvera ces démarches. Ici encore, nulle réponse, nul accusé de réception de la part du gouvernement. Enfin le 1er août 1901, lord Strathcona adresse au gouvernement une lettre qui subit le sort des premières et cela nous amène à la correspondance du 4 novembre 1901, où le premier ministre demande au consul de l'empire allemand de venir le voir afin que, de concert, ils puissent discuter la question.

Je prétends que le gouvernement aurait dû déposer sur le bureau la correspondance qui se trouvait alors entre ses mains. Cette correspondance, à laquelle il semble avoir attaché une importance exagérée, n'a absolument rien de confidentiel. Au cours de la session de 1902, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) demande de nouveau le dépôt de ces documents, et on lui oppose un nouveau refus. Il est facile de voir à la lecture de ces documents qu'ils sont de peu d'importance, et si le gouvernement a refusé de les soumettre à la Chambre, cela tient sans doute à ce qu'il avait honte d'étaler aux yeux du parlement l'incurie dont il a fait preuve dans toute cette affaire. De fait, ce n'est que lorsque l'opposition prit attitude à ce sujet et poussa le gouvernement au pied du mur que celui-ci se mit sérieusement à l'œuvre. Quoi qu'il en soit, j'approuve volontiers l'initiative du gouvernement relativement à l'attitude qu'il a prise à l'égard de l'Allemagne. Quant à l'attitude de l'Allemagne ou de la presse allemande, je n'y

attache aucune importance. Depuis que le ministre des Finances a fait aboutir l'affaire, j'ai discuté la question avec les expéditeurs de céréales du pays et ils m'assurent que l'Allemagne est dans l'impuissance de nous nuire davantage.

Si l'Allemagne ou tout autre pays impose des droits prohibitifs, même deux ou trois fois plus élevés qu'aujourd'hui, à titre de représailles contre le Canada, que nous importe ? Quoi qu'il arrive, le marché allemand nous est fermé ; et d'ailleurs, il est bon que les autres pays sachent qu'en matière fiscale nous sommes indépendants et nos propres maîtres, bien que colonie anglaise. Si l'Allemagne revient à l'attaque, voici ce que je lui dirais : pourquoi frappez-vous les produits de provenance canadienne de droits plus élevés que ceux imposés sur les marchandises des Etats-Unis ? A la question, ainsi réduite à sa plus simple expression, on ne saurait apporter de réponse valable. L'argument est péremptoire. Inutile de discuter la dénonciation des traités intervenus avec la Belgique et l'Allemagne ou celle du traitement de la nation la plus favorisée. Proportion gardée, le Canada importe d'Allemagne un volume de marchandises supérieur à celui qu'il importe des Etats-Unis, et notre tarif est bien moins élevé que le tarif de ce dernier pays. Le gouvernement, à mon avis, a donc pris l'attitude la plus légitime, et il n'est guère probable que l'Allemagne cherche à user de nouvelles représailles contre nous. Franchement, l'attitude de l'Allemagne à notre égard me paraît incompréhensible. Le Canada est sur un pied de parfaite égalité avec les Etats-Unis. Est-ce que, par hasard, l'Allemagne nous traite ainsi, parce que le Canada est une dépendance britannique? Ou bien, est-ce en raison du laisser-faire du peuple anglais en matière commerciale que l'Allemagne établit des droit différentiels à notre détriment ? Quoi qu'il en soit, notre attitude est inattaquable, et je suis bien aise que le gouvernement ait pris pareille initiative.

Je ne veux pas aborder pour le moment la question du protectionnisme, qui a déjà fait les frais d'un débat important. Plus tard, j'aurai l'occasion d'exprimer mes vues sur cette importante question. Je dois ajouter, toutefois, que je voterai en faveur de l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

Je désire cependant dire quelques mots au sujet du régime de préférence. On se le rappelle sans doute, l'année dernière il s'est élevé un débat au sujet de la note invitant le gouvernement canadien à assister aux fêtes du couronnement et à la conférence coloniale de Londres.

De l'avis des députés de l'opposition, la réponse du gouvernement à cette note paraissait injustifiable. Dans cette note. il dit qu'il y a trois questions que la conférence coloniale pourrait débattre utilement : d'abord, les relations de nature politique entre les différentes parties de l'empire, ensuite, la question de la défense, et enfin celle des relations commerciales. Dans sa réponse à cette invitation, le gouvernement déclare que la seule question qui semble se prêter à une discussion utile et fructueuse est celle des relations commerciales. A notre avis, de ce côté-ci de la Chambre, le gouvernement devait se rendre à la conférence, sans arrière-pensée et prêt à discuter toutes les questions qui pourraient se présenter. Au bas de sa réponse, le gouvernement dit bien, il est vrai, qu'il consent à discuter toutes les questions qu'on soulèverait, mais, à notre avis, cette déclaration n'apportait pas de correctif suffisant à sa proposition principale. Si le Canada a été impuissant à obtenir de la Grande-Bretagne la préférence pour nos céréales, privilège que nous aurions dû obtenir à l'occasion de la taxe des grains imposée par suite de la guerre, cela tient à l'attitude que nous avons prise à cet égard. Les députés le savent, mon attitude à ce sujet n'est pas extrême, comme le prouve l'avis que j'ai formulé sur cette importante question l'année dernière. Comme on n'a guère débattu cette question, depuis que le gouvernement anglais a révoqué l'impôt sur les céréales, il serait utile, je crois, de signaler ici l'attitude bien tranchée qu'a prise le secrétaire d'Etat aux colonies, M. Chamberlain, au cours des débats de la conférence coloniale. Comme je tiens à faire connaître à la Chambre la pensée du secrétaire d'Etat, je me permettrai de citer un extrait du discours qu'il a prononcé, à l'ouverture de la conférence :

Au sujet de la défense impériale, je me propose de vous soumettre, pour votre gouverne, un document qui établira le chiffre comparatif des dépenses ordinaires pour la marine et l'armée du Royaume-Uni, et des différentes colonies autonomes. Comme vous le verrez, relativement au Royaume-Uni, le coût de nos armements a énormément augmenté depuis 1897. Ce surcroît de dépenses n'est pas dû uniquement à notre initiative, mais il a été imposé par l'attitude des autres puissances qui ont fait, relativement à leurs flottes, de grands progrès, au niveau desquels il nous faut, d'urgence, nous maintenir. Toutefois, le résultat net est extraordinaire. Pour l'exercice en cours, le budget des dépenses normales de la flotte et de l'armée du Royaume-Uni, non compris les dépenses extraordinaires pour la guerre, représente une dépense annuelle, par tête de la population de la Grande-Bretagne, de 29 shelings 3 deniers.

Sir WILFRID LAURIER : S'agit-t-il des dépenses de la flotte et de l'armée, dans leur ensemble ?

Le SECRETAIRE D'ETAT : Oui, il s'agit des dépenses de la flotte et de l'armée, collectivement. Au Canada, ces deux articles représentent une dépense d'à peine deux shelings par tête de la population, environ un quinzième de celle effectuée par le Royaume-Uni ? Je n'ai pas sous la main la statistique de la dépense de la Confédération australienne dans son ensemble, et je ne donne ces chiffres qu'à titre de renseignement ; or, dans la Nouvelle-Galles du Sud, la dépense s'élève à 3 shelings 5 deniers ; à Victoria, à 3 shelings, 3 deniers ; en Nouvelle-Zélande, à 3 shelings, 4 deniers ; et dans la colonie du Cap et le Natal, elle oscille entre deux

et trois shelings. Or, personne ne saurait prétendre que ce soit là une répartition équitable des fardeaux de l'empire. Personne, assurément, n'est persuadé que le Royaume-Uni est en mesure de faire, à perpétuité, ce sacrifice anormal. Quand les colonies étaient jeunes et pauvres, d'abord, elles n'offraient nullement aux autres puissances de tentation aussi forte qu'aujourd'hui ; ensuite, elles étaient évidemment impuissantes à consacrer de fortes sommes à leur propre défense, et par conséquent il était parfaitement juste et naturel que la mère patrie se chargeât de la protection de ses enfants. Or, aujourd'hui que les colonies sont riches et puissantes, que de jour en jour elles marchent à grandes enjambées dans la voie du progrès et que leur prospérité matérielle promet de rivaliser avec celle du Royaume-Uni, il est, à mon sens, incompatible avec leur dignité nationale de laisser la mère patrie porter seule ou presque seule tout le poids de la dépense. C'est sans doute une preuve de la force de l'union que le fagot est plus fort que les bâtons dont il se compose ; mais si on jette tout le fardeau sur un seul de ces bâtons, il ne sert pas à grand'chose d'essayer de les réunir en fagot. Et ici, qu'on le remarque bien, il ne s'agit pas de vous demander, et on ne demande pas à vos populations de se charger d'un fardeau quelconque au seul bénéfice de la mère patrie. Au contraire, si le Royaume-Uni était seul, comme un simple point dans la mer du nord, il est certain qu'il pourrait rogner énormément les dépenses consacrées à la défense. C'est en raison des devoirs et des obligations du Royaume-Uni envers ses colonies dans toute l'étendue de l'empire ; c'est en raison de son commerce avec ces colonies, commerce dans lequel nous avons avec elles communauté d'intérêts, que nous avons été forcés de faire ces énormes dépenses. Donc, si je ne me trompe, vous vous accorderez à dire avec moi qu'il est légitime d'appeler votre attention sur une situation qui ne saurait se perpétuer. Je l'espère, il n'est guère probable que nous vous fassions des demandes qui vous paraissent exagérées. Nous sommes parfaitement au fait de vos embarras, comme vous êtes vous-mêmes au courant des nôtres. Ces embarras tiennent en partie à des causes politiques et en partie, ou plutôt surtout à des causes de nature fiscale. Du reste, quant à l'écart sur lequel j'ai appelé votre attention, on ne saurait, en tout état de cause, y apporter de remède immédiat, mais je crois qu'il est possible de faire quelque chose, je l'espère du moins, pour reconnaître de façon plus efficace qu'on ne l'a fait jusqu'ici l'obligation où nous sommes tous de contribuer aux charges publiques.

Tous les autres représentants des colonies à la conférence ont tenu respectivement à faire l'exposé de leurs vues sur cette question. Le premier ministre de la Nouvelle-Zélande formula des propositions très définies et le premier ministre d'Australie soumit à la conférence un mémoire fort circonstancié. Le premier lord de l'amirauté, à qui on avait demandé de dresser un rapport sur la question de la défense, s'exécuta en temps utile et s'efforça de se renseigner auprès des représentants des différentes colonies à cet égard. La seule colonie qui n'a pas voulu formuler de système précis, ni émettre de proposition, c'est le Canada.

Voici la déclaration du premier ministre, consignée au rapport du premier lord de l'amirauté :

M. KEMP.

Sir Wilfrid Laurier m'informa que le gouvernement du Canada se propose d'établir une force navale locale dans les eaux du Canada, mais qu'il n'était pas en mesure de faire aucune offre d'aide relativement aux sujets énumérés ci-haut.

Dans le mémoire relatif à la défense, que les ministres canadiens soumirent à la conférence coloniale, ils font virtuellement la même déclaration. Voici le texte du mémoire :

En conclusion, les ministres représentent que, tout en étant obligé de différer d'avis avec la majorité, le gouvernement canadien apprécie pleinement l'obligation où se trouve le Canada d'effectuer, en vue de la défense, des dépenses proportionnées à l'accroissement de la population et de la richesse du pays. C'est sa volonté que ces dépenses soient dirigées de façon à dégrever les contribuables de la mère patrie de quelques-uns des fardeaux qu'ils portent actuellement ; et c'est son plus vif désir de mettre à exécution ses projets de défense, en coopération avec les autorités impériales et d'après les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où la chose est compatible avec le régime de l'autonomie locale, qui, par le passé, a été un facteur si puissant dans l'intérêt de l'unité impériale.

Londres, 11 août 1902.

Si je me suis étendu un peu longuement sur ces questions, c'est que, à mon avis, l'attitude prise par nos représentants sur cette question de la défense, la plus importante qui se soit présentée aux délibérations de la conférence, nous explique l'insuccès du gouvernement dans les efforts qu'il a tentés pour obtenir la préférence commerciale et la perspective peu riante que nous offre l'avenir à cet égard. Je me suis convaincu depuis plusieurs années, que le régime de préférence mutuelle au sein de l'empire serait fort avantageux au Canada, et à mon avis, quand le gouvernemnt anglais a déclaré qu'en frappant les céréales d'un droit il voulait uniquement grossir les recettes budgétaires, il n'a allégué qu'un simple prétexte, et n'a pas révélé le véritable mobile de son initiative. Il pouvait demander ce surcroît de recettes à d'autres sources de revenu, et d'ailleurs le rendement de cet impôt des céréales a été assez minime. A mon sens, cet impôt des céréales n'était qu'une amorce jetée au Canada, mais notre gouvernement n'a pas su s'élever à la hauteur des circonstances et par conséquent la réalisation de ce régime de préférence est plus éloignée que jamais, je le dis à mon grand regret.

La statistique présentée à la conférence, au nom du gouvernement anglais, indique clairement les énormes fardeaux imposés au peuple anglais pour l'entretien de l'armée et de la flotte. On a établi la comparaison avec des pays indépendants comme la Hollande et la République Argentine, et on calcule ce que l'Australie, le Natal, la Colombie du Cap et autres colonies anglaises auraient à débourser, si ces pays étaient indépendants. On a fait une étude fort sérieuse et fort

approfondie de ce problème. La presse s'est emparée de la question et n'a pas manqué de censurer vertement l'attitude de nos représentants. La conférence a aussi discuté la question du commerce privilégié, et comme il a été publié un compte rendu circonstancié des délibérations, nous savons à quoi nous en tenir sur les faits et gestes des membres de la conférence. Nous le savons, nos représentants, après avoir tenté quelques efforts pour engager la mère patrie à nous accorder la préférence, menacèrent d'abolir le régime privilégié établi ici en faveur de la Grande-Bretagne. A l'époque où le gouvernement établit ce tarif de droits différentiels, on lui donna différentes interprétations, selon le temps et les lieux. Ici on affirmait que ce n'était qu'une mesure de réforme fiscale ; ailleurs, et en d'autres occasions, on nous déclarait que le gouvernement, en accordant cette faveur à la mère patrie, n'avait voulu que payer la dette de gratitude que nous avons contractée envers elle, et tout cela à titre gracieux, sans aucun espoir de compensation.

Dans son exposé budgétaire de 1898, le ministre des Finances nous déclara que c'est une mesure de réforme fiscale, et le ministre de l'Intérieur, en 1901, disait à la Chambre ce que voici :

> On ne saurait accorder la préférence, sans que quelqu'un en paie la façon, et ici c'est l'industriel et l'ouvrier canadien qui en font les frais. J'irai même jusqu'à dire que c'est l'intention bien arrêtée du parti libéral au Canada d'abaisser les droits et de faire disparaître, dans une certaine mesure, le fardeau des droits excessifs dont le gouvernement conservateur avait frappé les marchandises importées au pays.

Voilà la pensée du parti libéral rendue bien sensible par deux membres du cabinet. Ecoutons maintenant le premier ministre : il va nous dire tout autre chose. Au cours de conversations et de discours, en 1897, il disait :

> J'ai trop de foi dans le bon sens du peuple anglais pour croire qu'il fasse jamais rien de pareil.

Il s'agit ici de l'adoption du régime protectionniste par la Grande-Bretagne.

> En accordant la préférence fiscale, nous n'avons obéi à d'autre mobile que notre reconnaissance envers l'Angleterre.

On le voit donc, entre les mains du gouvernement, le tarif privilégié est une arme politique qu'il peut, à son gré, manier en tous sens.

Et pour en venir à la session actuelle, dans la réponse du premier ministre au discours du trône, il ne souffle mot du projet qu'il a proposé à la conférence coloniale, relativement à la force navale canadienne. Au contraire, le gouvernement a soigneusement évité de faire la moindre allusion à cette importante question. Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a également été d'un mutisme remarquable sur la même question ; mais il nous a donné à espérer que, lorsque l'exposé budgétaire aurait été soumis au parlement anglais, nous y trouverions une compensation de la préférence accordée par le Canada. Ce budget est actuellement devant le parlement britannique. et c'est un mystère pour moi que le ministre des Finances, après tout ce gâchis, ait pu s'attendre à ce que la Grande-Bretagne nous accordât pareille préférence. Le peuple anglais, comprenant ce qui s'était passé à la conférence, témoin des atermoiement et des vacillations qui ont signalé les débats sur cette question de la défense, sachant que le Canada est le seul pays qui, après avoir accordé la préférence, avait demandé la réciproque, sentant parfaitement que nous avions reculé devant les obligations qui nous incombent, apprenant que notre caisse déborde de recettes et que nous ne voulons rien faire pour la flotte britannique ou pour l'établissement d'une flotte canadienne, le peuple anglais, dis-je, déclara tout haut qu'il n'en ferait pas davantage. A l'heure qu'il est, où des milliers d'immigrants des Etats-Unis envahissent à flots pressés notre Nord-Ouest, n'est-il pas évident qu'un des plus grands avantages que le pays aurait pu faire briller aux yeux de ces nouveaux venus qui, je l'espère, feront d'excellents citoyens, eût été l'appât d'une préférence de quatre à cinq cents par boisseau de grain produit au Canada ? Quelle belle leçon de choses à leur donner sur les avantages de se fixer au pays.

Or, voyons ce qui en est. Quelle attitude le premier ministre a-t-il prise sur cette question? Il a fait une phrase et il espère ainsi se tirer d'affaires : " Le Canada, dit-il, ne doit pas se laisser entraîner dans le gouffre du militarisme ". Quand la question aura été bien approfondie et passée au crible de la critique, il n'est guère probable qu'on accepte cette phrase comme une compensation valable des péchés d'omission du gouvernement. Il n'y avait guère lieu d'appréhender qu'en adoptant une ligne de conduite marquée au coin de la libéralité au sujet de cette question de défense, le Canada courût le danger de tomber dans le gouffre du militarisme. Pourquoi nos représentants n'ont-ils pas dit quelque parole encourageante au peuple anglais ? Pourquoi, par exemple, n'ont-ils pas eu assez de présence d'esprit pour suggérer que nos propres vaisseaux remplacent les vaisseaux de guerre anglais qui gardent nos côtes et protègent notre commerce ? Il faudrait avoir le courage d'envisager les responsabilités que toutes les autres nations acceptent, et du reste, nous ne saurions bien longtemps demeurer dans l'humiliante situation qui est la nôtre aujourd'hui, puisque le peuple anglais lui-même, par la bouche de M. Chamberlain, a catégoriquement déclaré que la situation deviendrait intenable, si nous ne consentons à assumer les responsabilités voulues et à faire notre devoir. Nous ne voulons pas que les contribuables anglais se taxent pour notre protection. Nous sommes dans la même

posture que la plus petite et la plus insignifiante des colonies britanniques. Tout en ne sacrifiant rien de nos droits, nous aurions pu donner quelque satisfaction au peuple anglais. Je le répète, je m'étonne que le ministre des Finances ait pu s'attendre à obtenir quelque faveur, après que le budget aurait été soumis au parlement britannique. Notre attitude a été l'objet de vives critiques dans la presse et parmi le peuple de la Grande-Bretagne. Sir William Vernon Harcourt, parlant au cours du récent débat budgétaire, s'est écrié :

Les colonies doivent contribuer au maintien de la flotte. Aucun homme sensé ne saurait justifier l'énorme dépense du gouvernement.

Ainsi, on voit quel est le sentiment régnant à ce sujet en Grande-Bretagne.

Quant au régime privilégié, quelle attitude va prendre le gouvernement ? Ses ministres nous ont dit tantôt que c'est une mesure de réforme fiscale, tantôt que c'est un témoignage de gratitude envers la mère patrie. Or, l'autre jour, lorsque le ministre des Finances nous a présenté son exposé budgétaire, il a presque regretté les paroles mêmes consignées au mémoire soumis à la conférence. Voici ses paroles :

Abstraction faite de toute autre considération, si le gouvernement et le peuple anglais ne se montrent pas sensibles à la valeur de la préférence, alors ils ne sauraient se plaindre si nous jugeons utile de modifier ou de changer le tarif privilégié.

J'étais ici, lorsque le ministre prononça ces paroles et elles furent soulignées par les acclamations de presque tous les députés de la droite. N'est-ce pas là un fait remarquable, si l'on se rappelle qu'en 1897, lorsque ce régime de préférence fut présenté à la Chambre, ces mêmes députés entonnèrent en chœur l'hymne national ? Aujourd'hui le gouvernement se trouve en posture fort singulière et on peut à bon droit le taxer d'inconséquence. Après nous avoir accusés de tergiversations relativement à notre attitude sur le régime de préférence, voilà qu'aujourd'hui ils se livrent à un marchandage de la pire espèce. Chaque fois que nous avons critiqué ce système et condamné le gouvernement de ce chef, ces messieurs de la droite nous ont invariablement répondu : Que ne proposez-vous son abolition ? A ce défi nous avons répondu que ce n'était pas notre affaire. Notre critique était de bon aloi, car nous avons toujours préconisé purement et simplement la réciprocité de privilèges au sein de l'empire. A mon avis, le gouvernement a eu tort de ne pas se ranger à l'avis émis par l'opposition. Nous tenons à savoir quel système le gouvernement entend appliquer aujourd'hui. L'heure est venue de parler. Le ministre des Finances, entre autres raisons alléguées pour s'excuser de n'avoir pas apporté de modifications au tarif cette année, nous a dit qu'il espérait que le ministre des Finances au parlement britannique proposerait un système de préférence, dans son exposé budgétaire. Ce budget est connu aujourd'hui et nous savons à quoi nous en tenir à cet égard. Il est temps que le gouvernement nous fasse connaître sa politique à ce sujet. J'espère que nous n'enverrons plus de délégations de ce genre en Grande-Bretagne. En 1897 nous avons envoyé des délégués aux fêtes du jubilé et en 1902 nous avons de nouveau donné mission à nos ministres de nous représenter aux fêtes du couronnement. Pour ma part, je l'avoue, en présence de cette attitude de nos représentants, j'aurais honte de me présenter en Angleterre et d'affronter les regards du public anglais. Le jour viendra bientôt, j'espère, où nous aborderons carrément cette question de la défense nationale et où nous prendrons une initiative. Assez de démonstrations en faveur de nos hommes d'Etat en Angleterre ; assez de présentations à la cour ; assez de costumes de gala ; trêve aux fêtes, aux excursions, aux parades militaires ; trêve aux discours, aux banquets et aux médailles Cobden. Il est temps de se mettre à l'œuvre sérieusement et de faire notre devoir.

M. W. A. GALLIHER (Yale et Caribou) : Je tiens à unir mes félicitations à celles que la Chambre a adressées au ministre des Finances et à ses collègues sur le magnifique bilan consigné à l'exposé budgétaire, bilan sans précédent peut-être dans l'histoire du pays. Il y a matière à réjouissance pour tout Canadien de savoir que le pays jouit d'une si grande prospérité: que la gestion financière du ministre est couronnée d'un si plein succès ; bref, que notre situation financière est des plus souriantes. Je le sais, l'opposition voit la main d'une douce Providence dans la prospérité dont jouit le pays, et ce sentiment de reconnaissance, nous, députés de la droite, le partageons entièrement. Cependant, ce sentiment de reconnaissance ne doit pas nous empêcher de priser à sa juste valeur l'habileté du pilote qui préside aux affaire de l'Etat et qui a si bien su faire fructifier les dons généreux de la divine Providence. J'ai prêté une religieuse attention au discours du ministre des Finances, et bien que j'en aie éprouvé un légitime sentiment d'orgueil, je dois l'avouer, il est une chose qui m'a fait peine : tant il est vrai qu'au fond de la coupe enchanteresse de nos plaisirs, il se trouve toujours une goutte d'amertume, j'ai savouré un bonheur, sans mélange en ce qui concerne mes commettants, jusqu'à la fin de l'exposé budgétaire, et la goutte d'amertume est venu quand le ministre a abordé la question du remaniement des droits sur les produits de l'industrie du plomb. On nous avait dit que le gouvernement serait en lieu d'accéder à la demande des propriétaires de mines de plomb argentifère en Colombie Anglaise.

Avouons-le, s'il vient aujourd'hui des plaintes de la Colombie Anglaise, on ne saurait dire qu'elle soit coutumière du fait. Voilà

sept ans que je demeure dans cette province, et pendant quinze ans j'avais habité Winnipeg et la contrée occidentale près du littoral, de sorte que je connais passablement la population de l'ouest. En Colombie Anglaise nous avons toujours acquitté des taxes sous forme de droits douaniers, soit directement soit indirectement, sur tous les produits importés au pays. Nous acquittons les droits sur tout ce que nous consommons, sur tous nos vêtements, sur toutes les machines destinées à l'exploitation minière non fabriquées au Canada, et virtuellement sur tous les approvisionnements de mines ; et cependant je ne sache pas que le gouvernement, soit aujourd'hui soit par le passé, ait jamais entendu les populations de la Colombie Anglaise formuler de griefs sérieux, ni proférer de plaintes à cet égard.

Mais quand la situation de l'industrie du plomb s'aggrava au point de nécessiter impérieusement l'aide de l'Etat, alors le parlement de la Colombie Anglaise s'est adressé au parlement. Des délégations se sont rendues auprès du gouvernement, et les représentants de la province au parlement ont fait valoir leur cause. Nous espérions donc que, relativement à l'industrie du plomb au moins, il y aurait remaniement du tarif.

Etablissons le contraste entre les droits dont le plomb est frappé et ceux imposés sur les autres produits que la Colombie Anglaise est obligée d'acheter. Je ne crois pas exagérer en disant qu'en toute probabilité, la moyenne des droits sur tous les articles de consommation quotidienne en Colombie Anglaise est de près de 30 pour 100. Au sujet du plomb, je ferai observer d'abord que le plomb en saumons est frappé d'un droit de 15 pour cent, et défalcation faite de la préférence de 33⅓ pour cent sur tout le plomb venant de Londres, ce droit monte à 10 pour cent. Les députés savent sans doute ce qu'il faut entendre par plomb en saumons ; mais, afin de mieux élucider la chose, disons que le plomb est d'abord fondu, et qu'on y trouve souvent de l'argent. Le produit du smeltage du plomb ce sont les lingots. Ces lingots sont expédiés à l'atelier d'affinage où on les soumet à la désargentation et ils prennent alors la forme de plomb en saumons. Or, remarquez-le bien, c'est le plomb qui a subi cette transformation qui est frappé d'un droit de 15 pour cent, et je le répète, si l'on tient compte de la préférence accordée au plomb qui vient de Londres, le droit n'est que de 10 pour cent. Continuons et voyons ce qui en est du plomb corrodé, connu sous le nom de blanc de plomb. Remarquez ici l'anomalie. Sur le blanc de plomb, qui n'est que du plomb qui a subi une nouvelle transformation, le droit n'est que de 5 pour cent. Si l'on tient compte de ce fait, rien d'étonnant qu'il n'y ait pas de fabriques de blanc de plomb au Canada. Il faudrait encore défalquer un tiers de ce droit de 5 pour cent, pour le blanc de plomb de provenance anglaise.

Quelle est donc la situation aujourd'hui ? Actuellement, en fait de plomb en feuilles, de blanc de plomb, de plomb de chasse ou de balles de fusil et de plomb corrodé, la consommation du Canada est d'environ 15,000 tonnes. Cette consommation s'accroît rapidement d'année en année, et en raison de l'importante immigration qui se déverse actuellement au Canada, il est certain que cette consommation augmentera sensiblement dans l'avenir. Il n'y aurait donc pas lieu de s'étonner si, dans quelques années, le Canada consommait de 20,000 à 25,000 tonnes de plomb sous toutes les formes. En Colombie Anglaise, et surtout dans le district que je représente, où se trouvent presque tous les intérêts relatifs à l'exploitation du plomb argentifère du Canada, ou au moins les intérêts de la Colombie Anglaise, il y a actuellement des mines dont la capacité de production est de 30,000 tonnes de plomb et même davantage. Je le répète, la consommation actuelle du plomb au Canada est de près de 15,000 tonnes. Or, quelle proportion de cette quantité la Colombie Anglaise produit-elle ? Environ 4,000 tonnes, ou au plus 5,000 tonnes. On me demandera peut-être comment cela se fait. C'est qu'il nous faut concurrencer le plomb du Mexique. Je le répète, le droit existant protège ni le propriétaire ni l'exploitant des mines ; et le producteur du plomb ne bénéficie nullement du droit actuel. Force nous est donc de concurrencer le plomb importé des Etats-Unis, bien qu'il n'y soit point produit. Il existe entre les Etats-Unis et le Mexique un régime privilégié, car dans ce dernier pays il y a d'importants gisements de plomb et l'exploitation s'en fait en grand. Ce plomb mexicain transite par les Etats-Unis, où il subit le traitement voulu dans les usines des fabricants de ce pays, et cela en entrepôt, puis il est expédié de là au Canada. La production de ce plomb est fort économique. Le salaire des mineurs employés dans cette exploitation au Mexique, n'est, paraît-il, que de 50 cents par jour. Ici, il nous faut donner à nos mineurs $3.50 par jour. On le voit donc, en pareilles circonstances, il nous est absolument impossible de soutenir la concurrence du plomb mexicain, à moins qu'on accorde quelque protection à nos exploitants de plomb. Ainsi, l'Espagne expédie du plomb en Angleterre pour l'y faire raffiner, et de là il est expédié au Canada, où ce produit bénéficie de la préférence de 15 pour 100 sur le plomb et de 5 pour 100 sur le plomb corrodé.

Etablissons le contraste entre la situation de l'exploitation du plomb aux Etats-Unis et au Canada. Voyons ce qui se passe dans un des états de l'ouest qui possède la plus grande exploitation de plomb du monde entier, celle de Cœurs-d'Alène, dans l'Etat de l'Idaho, à 200 ou 300 milles au sud de notre province. Si je choisis cet exemple, c'est que les conditions de l'exploitation minière dans cet état se rapprochent beaucoup de celles de la Colombie Anglaise où se fait actuelle-

ment l'exploitation du plomb. Aux Etats-Unis, aujourd'hui, le propriétaire de mine reçoit pour son minerai de plomb $3.90 les cent livres ; tandis qu'au Canada, il ne reçoit que $1.90. C'est qu'ici le prix régulateur est celui du marché de Londres. Le prix du plomb, sur le marché de Londres est exposé à des fluctuations quotidiennes ; il baisse ou monte de quelques points, et le prix actuel y est de $2.90 les cent livres. Le propriétaire de mines ne reçoit que $1.90, l'autre dollar étant absorbé par les frais de transport, de traitement aux usines et parce qu'il est convenu d'appeler les frais de placement sur le marché. Ainsi, relativement au propriétaire de mines aux Etats-Unis, qui touche $3.90, celui du Canada, à 200 ou 300 milles plus au nord, ne reçoit que $1.90. Quant au plomb en saumons, à l'heure qu'il est, sur le marché de New-York, le prix en est d'environ $4.37 les cent livres. A Montréal on n'achète pas le plomb en saumons des Etats-Unis ; mais celui qui s'y vend coûte $3.07 les cent livres. Si je cite toute cette statistique, c'est que je tiens à signaler une anomalie que je ne m'explique point : c'est qu'on fasse payer au Canada au consommateur de couleurs mélangées le prix même qu'acquitte le consommateur des Etas-Unis. Le plomb en saumons à New-York vaut $4.37 et à Montréal $3.07. Ainsi, le plomb corrodé à New-York vaut $4.75 les cent livres et à Montréal $3.75 ; mais lorsqu'il s'agit de couleurs mélangées la cote dans les deux pays est d'environ $6 les cent livres. Ce qu'il y a de certain, c'est que ce n'est pas le consommateur qui bénéficie de la chose.

On ne saurait facilement comprendre pourquoi il existe une différence si marquée dans le prix du plomb en saumon et celui du plomb corrodé qu'on vend à Montréal et à New-York. Les différentes peintures dans la fabrication desquelles entre ce produit, se vendent pourtant au même prix. Mêlé à l'huile et transformé en peinture de différentes couleurs, ce plomb se vend plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis. Pourtant, l'industriel américain qui opère cet alliage, paie ces limailles de plomb plus cher que son concurrent du Canada. A mon avis, le gouvernement devrait voir à faire disparaître cette anomalie.

Je voudrais démontrer au gouvernement et à la Chambre l'importance de cette industrie du plomb pour la Colombie Anglaise ; mon intention est aussi d'établir un contraste entre le temps où l'on pouvait avantageusement exploiter ces mines et les circonstances contre lesquelles nous nous débattons aujourd'hui. Les chiffres que je vais citer ont été réunis avec soin par des gens sérieux, délégués auprès des ministres pour faire valoir les besoins de ma province. $20,000,000 ont été placés dans l'exploitation des mines de plomb argentifère du district dont je parle. Ce montant représente le coût réel des mines. Il ne s'agit pas d'actions, ni d'opérations de bourse ; c'est là le montant dépensé pour acheter et exploiter ces mines. Grâce à cette industrie, nous avons eu des chemins de fer, et un service de steamers. Dans toute cette région, on ne saurait trouver d'autres ressources à exploiter. La Compagnie du chemin de fer Great Northern a construit un voie ferrée qui lui coûte $3,000,000. La Compagnie du Pacifique Canadien a elle-même dépensé environ $10,000,000 pour le même objet. Dans le district de Slocan, où la population ne vit exclusivement que de l'exploitation des mines de plomb argentifère, nous constatons que la valeur des immeubles a augmenté d'environ $1,750,000.

A Nelson, l'estimation municipale accuse une augmentation de $2,500,000, à part le montant que je viens de mentionner. On a dépensé de $750,000 à $1,000,000 pour l'achat de fourneaux où s'opère le traitement de minerai de plomb : c'est particulièrement à la Baie du Pilote, à Nelson et à Trail qu'on a fait ces placements. Je parlerai surtout des opérations de l'année 1900, parce qu'alors les circonstances favorisaient l'exploitation de ces mines. 2,500 hommes étaient engagés dans ces travaux. Je ne tiens pas compte du nombre d'ouvriers qu'on employait comme bûcherons, etc. Je parle des véritables mineurs. Le salaire versé à ces ouvriers s'est élevé à environ $2,750,000, durant l'année en question. Le minerai expédié de ces mines, en 1900, représentait $5,000,000. Cette industrie fournit la subsitance à 20,000 personnes dépendant entièrement de l'exploitation avantageuse de ces mines. Or, quelles étaient les conditions deux ans plus tard ?

L'exportation du plomb en saumon qui représentait une valeur de $5,000,000, n'est plus que de $1,154,000. Au lieu des 20,000 habitants qu'on comptait alors, on n'en trouve plus que 10,000, et encore ce nombre diminue-t-il sensiblement. 2,500 hommes, en 1900, lorsque les circonstances étaient favorables, travaillaient à l'exploitation de nos mines de plomb argentifère, tandis que, aujourd'hui, on n'en compte que 500. Les salaires qui étaient alors de $2,750,000 se trouvent réduits maintenant à $500,000. La Chambre comprendra, M. l'Orateur, la nécessité de faire quelque chose pour aider à cette industrie. Celle-ci est très importante, non seulement pour mon district, pour la Colombie Anglaise, mais pour le Nord-Ouest, le Manitoba et l'Est du Canada lui-même. Si je demandais une faveur pour une partie quelconque du pays, je ne pourrais insister autant auprès du gouvernement. Mais, M. l'Orateur, il s'agit d'une industrie bien importante pour tout le Canada, et à laquelle le pays doit porter le plus grand intérêt.

Cette diminution de production de nos mines de plomb ne provient pas de ce que ces dernières sont épuisées. Les mines des districts de Slocan et de Kootenay-est sont exploitées, aujourd'hui, plus qu'elles ne l'ont jamais été dans le passé. Dans les anna-

les de cette industrie à la Colombie Anglaise on n'a encore constaté autant d'activité. Le minerai de plomb se retrouve en grande quantité, et il conserve toujours sa valeur. On a prétendu, dans certains quartiers, qu'il fallait attribuer la crise qui existe aujourd'hui, aux taux exorbitants qu'exigent les compagnies de chemin de fer et les propriétaires de hauts-fourneaux, mais je puis affirmer à la Chambre que tel n'est pas le cas. Les mines sont aussi riches qu'elles l'étaient auparavant. Le minerai de plomb est tout aussi bon, aussi abondant, et les compagnies de chemin de fer, comme les propriétaires des fonderies en question, ont diminué leur tarif, afin de maintenir cette industrie. L'automne dernier, les représentants de l'industrie du plomb argentifère de la Colombie Anglaise ont eu, à Nelson, une convention de deux jours avec les délégués des compagnies de chemin de fer et ceux des fonderies. Ils ont discuté tous les détails de cette question. Ils se sont convaincus qu'ils n'avaient aucun grief à invoquer contre ces compagnies.

On me dit même que ces taux sont moins élevés que ceux payés par les producteurs américains. On pourrait donc se demander : mais, quelle est la cause de ce manque d'activité dans l'industrie du plomb à la Colombie Anglaise ? Il y a plusieurs raisons à invoquer pour expliquer cet état de choses. D'abord, notre plomb se trouve mêlé à l'argent, en grande partie, et ces métaux n'ont pas une très grande valeur sur les marchés du monde en ce moment. En second lieu, à cause des conditions présentes du marché canadien, le plomb canadien n'y commande qu'un prix inférieur. Nos commerçants peuvent acheter avec avantage les plombs mexicain ou espagnol que nous envoient les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Il faut noter aussi—et ce n'est pas un détail à négliger—que, en 1900, et même auparavant, nous vendions notre minerai de plomb aux Etats-Unis ; le tarif Wilson était alors en vigueur. Nous n'avions à payer que $\frac{3}{4}$ de cent par livre. Mais, nos voisins ayant adopté cette réforme fiscale qu'on appelle le tarif Dingley, les droits sur ce même produit se trouvaient être de $1\frac{1}{2}$ cent. Aussi longtemps que nous avons pu expédier nos produits au marché américain, l'exploitation de nos mines de plomb était très active ; la prospérité régnait dans nos districts miniers, et cette industrie battait son plein. Tout à coup se forma cette association connue sous le nom de " American Smelting Trust " ; les propriétaires des fonderies avertirent immédiatement les directeurs de mines de la Colombie Anglaise que, lorsque les commandes déjà données seraient remplies, ils n'achèteraient plus de minerai canadien. Le marché américain nous a donc été fermé. Cet état de choses devenait intolérable ; nous comprenions qu'il fallait prendre une décision quelconque pour sauver cette industrie, en aidant les propriétaires des mines de plomb. Nous nous sommes réunis pour trouver le moyen que le gouvernement pourrait employer pour protéger cette industrie. Représentant le district spécialement concerné, j'ai fait annoncer dans les journaux, l'automne dernier, qu'il y aurait, à un endroit désigné, une assemblée publique, pour discuter les meilleurs moyens à employer afin de nous protéger. Cette proposition fut favorablement accueillie. La réunion eut lieu à Sandon au centre de ce district minier. A cette assemblée assistaient les représentants de toutes les compagnies propriétaires de mines de plomb de la Colombie Anglaise. Gérants, ingénieurs, surintendants, tous avaient répondu à mon appel. On discuta la question dans tous ses détails, avant d'en arriver à une décision. Je dois dire que les personnes qui ont assisté à cette réunion connaissaient parfaitement le sujet de la discussion, parce qu'elles se trouvaient intéressées dans l'industrie du plomb. Elles pouvaient, à mon avis, suggérer ce qu'il fallait faire pour protéger l'exploitation de ces mines, on décida à l'unanimité d'envoyer à Ottawa une députation qui expliquerait les faits au gouvernement, qui lui demanderait d'imposer sur notre plomb, un droit qui permettrait aux propriétaires de mines d'exploiter cette industrie avec avantage ; nous ne demandons pas même les privilèges accordés aux producteurs américains.

M. BIRKETT : Quel serait, d'après vous, le droit qu'on devrait imposer sur le plomb ?

M. GALLIHER : Nous avons demandé l'imposition de droits similaires à ceux du tarif Dingley, soit un impôt de $2\frac{1}{8}$ cents par livre sur le plomb en saumon, et de $2\frac{1}{8}$ cents par livre sur le plomb corrodé, si je ne me trompe.

M. KEMP : Cela sera-t-il suffisant ?

M. GALLIHER : Oui, mais j'hésite à me prononcer, à cause de l'interprétation que mon honorable ami de Brant (M. Heyd) a donné au mot " suffisant ". C'est donc là la décision prise par les délégués, à Sandon. Plus tard, il y eut à Nelson, une nouvelle réunion des représentants de cette industrie; on y adopta les résolutions discutées à Sandon. J'ai déjà dit que, à la suite de toutes ces réunions, les propriétaires des mines de plomb ont eu une entrevue avec les représentants des compagnies de chemin de fer et avec les propriétaires de fonderies. Ces derniers ont démontré aux intéressés que le prix demandé pour le transport et l'affinage du plomb, n'était pas exagéré. Les propriétaires des mines acceptèrent ces explications. Une troisième et dernière réunion eut lieu à Sandon. Les représentants des parties en cause décidèrent à nouveau de suivre la ligne de conduite qu'ils s'étaient tracée d'abord. On nomma des délégués pour se rendre à Ottawa, afin de faire connaître au gouvernement les griefs des intéressés. Je puis déclarer que cette députation se composait entièrement d'hommes du métier, connaissant l'exploitation de

ces mines, le traitement du minerai, pouvant exposer leur cause aux ministres mieux que je ne saurais le faire moi-même. M. Buchanan accompagnait les délégués ; et représentait l'union des chambres de commerce. Il connaît cette question à fond, et personne ne saurait lui en remontrer sous ce rapport. Notre cause a donc été soumise au gouvernement d'une manière fort habile. Nous espérions que les ministres, s'ils ne pouvaient nous donner ce que nous leur demandions, par un relèvement des droits, nous accorderaient au moins la faveur que notre population réclame comme un droit et que je demande ce soir, c'est-à-dire, protéger l'industrie du plomb autant que les autres industries du Canada. Je prétends que le peuple de la Colombie Anglaise a droit à cela. Le ministre des Finances a laissé entendre, dans son exposé budgétaire, que le gouvernement ne voyait pas de moyen de changer le tarif, au cours de cette session, de manière à prémunir l'industrie du plomb contre l'état de choses qui existe maintenant.

J'ai constaté avec plaisir que le gouvernement demandait au parlement de lui accorder le pouvoir d'imposer dans certains cas, un droit sur les rails d'acier. A mon sens, ce principe est juste. La fabrication des rails d'acier constitue une industrie nouvelle au Canada ; elle peut devenir très importante. Lorsque la matière brute se trouve au pays même, que nous pouvons la convertir en articles marchands, nous devrions encourager ceux qui veulent tenter cette expérience. Je prétends que c'est le cas pour l'industrie du plomb. Lorsqu'on prépara le tarif actuel, cette exploitation n'existait pas au Canada; aussi le plomb fut-il compris dans les produits admis ou expédiés en franchise.

Mais, maintenant, nous avons prouvé la valeur et l'importance de cette industrie ; nous avons fait voir que la production dépasse les besoins de notre marché ; on devrait donc nous mettre en état, au moins, de commander le prix de cet article qui nous arrive sous toutes les formes possibles, du Mexique ou d'Espagne, tandis que l'exploitation des mines de la Colombie Anglaise se trouve inactive. Je considère que le gouvernement, en nous demandant d'imposer un droit de $7 par tonne sur les rails d'acier, a manifesté son intention de protéger les industries nouvelles qu'on pourrait établir au pays, dans certaines circonstances. Le cas que je discute maintenant, est spécial ; notre industrie du plomb mérite la considération des ministres. C'est une question exceptionnelle. Le ministre des Finances pour expliquer la différence qu'il a faite entre l'industrie de l'acier et celle du plomb, a dit, qu'en favorisant celle-ci, il aurait été obligé de remanier le tarif sous plusieurs rapports. Cela peut être vrai ; mais examinons si cette excuse est valable. J'affirme que le gouvernement, ayant manifesté son intention d'aider, dans certaines circonstances, les industries nouvelles, et c'est ce qu'il a fait pour l'industrie de l'acier, devrait appliquer rigoureusement ce principe. Qu'importe, après tout, les remaniements qu'il faudra faire au tarif. La question est de savoir si ce principe est mis en pratique. Alors, on devrait appliquer cette règle, quand même on aurait certaines difficultés à surmonter. Dans un pays comme le Canada, c'est-à-dire, dans une contrée qui se développe, dont les ressources sont considérables, dont l'état change avec une rapidité étonnante d'année en année, et même de jour en jour, je crois qu'un gouvernement ne doit pas suivre une politique rigoureuse et qui gouverne tout. Il doit y avoir une certaine liberté d'action pour les ministres. Certaines circonstances exigent une attention spéciale, indépendamment de toute politique préconçue. Si une demande est juste, on doit l'accorder. L'Angleterre peut, à sa guise, adopter une politique fiscale plus ou moins sévère, car ce pays est vieux ; mais le Canada ne se trouve pas dans les mêmes circonstances, et son gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, doit tenir compte de l'état de choses qui se modifie tous les jours dans une contrée si jeune.

Si l'on tient compte des capitaux qu'on a risqués dans cette industrie si importante, non seulement dans la Colombie Anglaise, mais même au Nord-Ouest, on comprendra que le gouvernement devrait agir sans retard et avec énergie. Aucune industrie, pas même l'exploitation d'autres mines précieuses, n'affecte aussi intimement la population de toute la Colombie Anglaise. Les Territoires du Nord-Ouest ressentent le contre-coup des difficultés où se débat aujourd'hui l'industrie du plomb argentifère. Sans doute, la prospérité règne dans cette dernière partie du pays, et j'espère que cet état de choses se continuera longtemps. L'immigration devient de plus en plus considérable de jour en jour, mais il ne faut pas oublier que le marché de la Colombie Anglaise se trouve naturellement à la disposition des habitants des Territoires, lorsqu'ils veulent vendre les produits de leurs fermes, leurs bestiaux.

Il nous faut, en abondance, du beurre, du fromage, du foin, de l'avoine, des bestiaux, des porcs et autres produits ; nous achetons tout cela des habitants du Nord-Ouest. Aussi, cette population comprend-elle que notre marché lui rapporte des revenus considérables, c'est pourquoi elle appuie nos demandes. Les chambres de commerce des Territoires, de Winnipeg et autres villes du Manitoba ont adopté des résolutions approuvant la ligne de conduite que nous suivons relativement à cette industrie. Il y a plus, M. l'Orateur, nous avons même reçu l'approbation de plusieurs cercles commerciaux d'Ontario. Nous pouvons donc compter sur l'appui d'un grand nombre de personnes. Ce qui se produit, aujourd'hui, n'a pas d'effet seulement à la Colombie Anglaise, mais dans

les autres provinces. Cela devrait encourager le gouvernement à étudier favorablement cette question. Il y a sept ans, je constatais une activité, une industrie incomparable dans ce district minier qui, quelques années auparavant, était solitaire et désert. La vie, l'animation et l'activité se montraient partout. Les chercheurs de filons, les mineurs, les capitalistes, les hommes d'affaires accouraient de toutes parts pour exploiter les richesses minières de ce district. On voyait surgir, comme par enchantement, des campements de mineurs, des villes, des villages et mêmes des cités qui ne demandaient qu'à grandir. C'était le bon temps alors ; tout le monde faisait de bonnes affaires, et l'on croyait, naturellement, que cet état de chose se contiuerait. Les capitalistes considéraient que l'exploitation de ces mines leur rapporterait des bénéfices appréciables ; ils ne craignaient pas de risquer de forts montants dans ces industries. Mais, s'il n'y a pas de changements, si l'état des affaires ne s'améliore pas, que pouvons-nous espérer à l'heure qu'il est ? Ce sera la ruine pour un grand nombre de ces capitalistes dont je viens de parler ; ils ont risqué de forts montants dans l'exploitation de ces mines de plomb argentifère. Celles-ci resteront inexploitées et leurs propriétaires devront quitter le pays. Le marchand et l'homme d'affaires ne pourront suivre cet exemple. Il faut acquitter les factures ; on a consacré de fortes sommes à la construction de magasins et de bâtiments qui, si on les abandonne, ne valent plus rien.

Le ministre des Finances a laissé entendre, et c'est là un espoir pour moi, qu'on pourrait, au lieu d'imposer des droits, accorder des primes pour encourager cette industrie. Cette déclaration m'a fait plaisir, et j'ose espérer que cette gratification sera libérale. Nous pourrons alors sortir des difficultés que nous traversons, et attendre que le gouvernement remanie le tarif de façon à protéger l'industrie du plomb, comme celle des autres produits du pays.

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

M. GALLIHER : Si le gouvernement se décide à nous accorder des primes, il faudra que celles-ci soient assez élevées pour nous aider au point de vue pratique, car autrement cela ne vaudrait rien.

Quelques VOIX : Très bien !

M. GALLIHER : Il nous faut des primes suffisantes et libérales.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GALLIHER : Il y a deux choses dont il faut tenir compte relativement à cette question. D'abord, M. l'Orateur, il ne faut pas perdre de vue que la Colombie Anglaise si l'on tient compte de sa population, contribue plus que toute autre province du pays, et même trois fois plus que ces dernières, aux revenus de l'Etat. Le gouvernement reçoit de cette province $2,000,000 de plus qu'il n'y dépense, et cela, tous les ans. En faisant cette remarque, je n'ai pas l'intention de dire que le gouvernement doit dépenser, exclusivement, dans chaque province, l'argent que cette dernière lui rapporte ; je veux seulement démontrer qu'en demandant des primes assez fortes, la Colombie Anglaise ne veut pas s'approprier les revenus des autres provinces du Canada. Il y a deux ans, on a adopté une loi accordant des primes pour l'affinage du plomb. On voulait, par là, encourager nos industriels à donner cette perfection qu'avait le plomb de San Francisco et d'autres endroits des Etats-Unis, et les exempter de payer les frais de transport et de traitement du plomb. On accordait une prime de $5 par tonne, pour la première année, de $4 pour la deuxième année, de $3 pour la troisième année, de $2 pour la quatrième année, et de $1 pour la cinquième année, mais le montant total des primes ne devait pas dépasser $100,000 par année. Pour obtenir toute cette gratification, il aurait fallu retirer 20,000 tonnes de plomb des mines du Canada. Ces primes n'ont presque rien coûté au pays, car le matériel nécessaire à la réduction du plomb coûte très cher. C'est la Compagnie d'affinage du Pacifique Canadien, de Trail, ville située dans le district où se fait l'exploitation des mines de plomb argentifère, qui a profité d'abord de ces primes. Cette compagnie a dépensé de $40,000 à $50,000 pour acheter des machines lui permettant de tenter une expérience qu'on n'avait jamais faite en dehors des laboratoires. L'essai réussit. Je fais allusion au système connu sous le nom d'électrolytique. Ces machines ne peuvent fondre et couler que 8,000 ou 10,000 tonnes de plomb, par année. Lorsque l'exploitation des mines de la Colombie Anglaise aura repris son allure normale, le matériel de la Compagnie devra être considérablement augmenté. Attendu que la Compagnie a fait preuve d'initiative et qu'elle a introduit au pays une méthode nouvelle conforme aux données de la science et qui a donné les meilleurs résultats, et vu que $10,000 seulement du bonus voté pour l'année qui finira le 30 juin prochain ont été acquis à la Compagnie, je demanderai que le bonus soit offert encore pour une autre année pendant laquelle la Compagnie pourra l'acquérir au taux de $5 de prime par tonne. Mais cette prime et celle que nous voulons demander, forment deux sujets différents qu'on doit traiter séparément. Déjà le raffineur de plomb reçoit une prime. Ce que nous demandons, pour le développement de cette industrie, c'est que le gouvernement accorde une prime directement au propriétaire même d'une mine de plomb. Voilà l'homme à qui l'on doit accorder cette aide, si nous sommes pour recevoir des gratifications du gouvernement. Depuis vingt ans, si l'on tient compte des prix du marché anglais, le propriétaire de mine canadien a réalisé environ $1.75 par cent livres.

D'après des calculs très précis, ceux qui se sont occupés sérieusement de cette ques-

tion, ont déclaré que les propriétaires des mines de ce district ne pouvaient exploiter celles-ci avec avantage, à moins de retirer $2.50 par cent livres de plomb. Si l'on vend ce produit $1.75, le montant de la prime devra rendre au producteur la différence entre $1.75 et $2.50, soit 75 cents par cent, ou $15 par tonne. C'est la prime que nous demandons. Je dois dire que, depuis que le discours du ministre des Finances a été publié, j'ai reçu nombre de télégrammes, de résolutions de différentes chambres de commerce des territoires et de toutes les parties de la Colombie Anglaise, me suppliant d'insister auprès du gouvernement pour obtenir une modification du tarif, au moins en ce qui se rapporte à l'industrie du plomb.

Mon expérience comme député ne date pas de longtemps ; j'ignore si l'on peut opérer le changement que je suggère. Cependant, je ne vois pas pourquoi le gouvernement refuserait d'accéder à cette demande. A tout événement, je demanderai au ministre des Finances d'étudier de nouveau la question du remaniement du tarif et des primes, en ce qui se rapporte à l'industrie du plomb. Quant au tarif, je lui demanderai simplement de le changer en ce qui regarde le plomb corrodé. Deux compagnies sont venues nous dire que, si l'on imposait un droit de 30 pour 100 sur ce produit, elles établiraient immédiatement des usines dans l'est du Canada. Si elles le font—et je n'ai pas raison de douter de la parole de leurs directeurs qui sont des hommes d'affaires dont le crédit est bien établi—leur proposition nous assure l'établissement d'une nouvelle industrie au Canada, et assure à nos ouvriers un travail lucratif. Le producteur de plomb canadien se trouvera protégé sur notre propre marché. Cela mérite considération. S'il était possible, d'après les règlements de cette Chambre, d'étudier à nouveau cette question et d'insérer au budget supplémentaire un certain crédit à cette fin, je demanderais au ministre des Finances et au gouvernement de le faire. Il nous faut la protection du gouvernement, sous une forme ou sur une autre, si nous voulons conserver les villes et les villages qui se sont établis si rapidement dans la Colombie Anglaise. La population du district que j'ai l'honneur de représenter, s'intéresse vivement à cette question. L'état de choses actuel est grave, et si le gouvernement ne vient pas à notre aide, je m'adresserai à la Chambre pour lui demander d'étudier à fond ce sujet important. Je crois avoir prouvé que nous avons absolument besoin d'aide, d'une façon ou d'une autre, relativement à cette industrie importante. Nous ne voulons pas voir disparaître celle-ci. Pourquoi nos marchands seraient-ils obligés de s'adresser à des étrangers pour acheter ce que notre pays peut produire ? Ce n'est pas ce que nous voulons. Aussi, je m'occupe fort peu de la façon dont le gouvernement réglera cette difficulté, du moment que celle-ci sera disparue.

M. GALLIHER.

J'en ai fini avec cette question du plomb. Cependant, avant de terminer, je veux appeler l'attention du gouvernement sur un autre sujet. Dans mon district dans cette vallée qu'on appelle la Kelowna, le long des rives du lac Okanagan, dans le comté d'Yale, on trouve les terrains les plus propices à la culture du tabac. Il y a 10,000 acres de terre consacrés à cette exploitation. On y peut récolter 8,000,000 livres de tabac en feuille et dont la qualité est égale à celle de n'importe quel tabac importé des Etats-Unis. Je demanderais au gouvernement de faire deux choses : d'abord, de rapporter l'arrêté ministériel adopté en juin 1901, accordant aux manufactures qui importent du tabac en feuille au Canada une détaxe de 10 cents par livre sur les déchets de tabac en feuille étranger qu'elles réexpédient hors du Canada.

Voici ce que cela signifie : quand des fabriques importent au Canada certaines quantités de tabac étranger, elles ont un droit à payer; et lorsqu'elles exportent le déchet de ce tabac importé, elles reçoivent du gouvernement une remise de 10 cents par livre.

Si l'on veut encourager l'importation des tabacs étrangers pour faire concurrence à notre tabac canadien, on ne saurait se servir d'un moyen plus sûr. Si l'on démontre au gouvernement que, dans la vallée de Kelowna, nous récoltons du tabac qui vaut le meilleur produit du même genre importé des Etats-Unis ; si l'on prouve que cette industrie ne prend pas tout son développement, parce que nous ne pouvons vendre une livre de notre tabac à ces manufactures qui importent des produits étrangers, le gouvernement devra comprendre qu'il lui faut agir. Aussi devrait-il révoquer l'arrêté ministériel dont j'ai parlé, et qui favorise les produits étrangers plutôt que les nôtres. Les fabricants n'achèteront pas de tabac de vous, parce qu'en le faisant ils perdraient le bénéfice de la détaxe sur les déchets. Pourquoi ne pas fermer immédiatement les fabriques au producteur de ce tabac? Cette question intéresse la population des comtés de Kent, d'Essex, et autres du Canada où l'on cultive le tabac. Tous les connaisseurs des Etats-Unis, de Toronto, de Montréal et des autres principales villes du pays, où l'on s'occupe de cette industrie, ont proclamé que notre tabac en feuille valait le meilleur tabac américain. L'an dernier, je crois, on n'a récolté que 60,000 livres de tabac dans mon district. Il y a une grande marge entre ce chiffre et celui de 8,000,000 de livres que nous produisions, auparavant. Je demande donc que les règlements actuels soient modifiés; cela nous permettrait de vendre à tous les manufacturiers du Canada. Voici un extrait d'une lettre d'un des plus grands planteurs de tabac de la vallée de Kelowna:

Des échantillons du tabac que j'ai actuellement en magasin, ont été montrés aux plus

grands fabricants de Montréal, London, Toronto, etc., et tous se sont accordés à le déclarer égal à tout ce que produit les Etats-Unis. Mais, grâce à cet arrêté ministériel, je ne puis pas le vendre aux fabricants qui se servent de tabacs étrangers. A un seul établissement j'en avais vendu 6,000 livres à un prix très avantageux, mais à la condition qu'il pourra être livré à la fabrique sans droit. Le fabricant s'informa, et on lui répondit que la chose était possible, mais que, s'il acceptait ce tabac, il perdrait sa remise sur les déchets. Comme cette remise s'élevait, chaque année, à plus que la valeur du tabac, il va sans dire que la vente a été annulée. Je me suis adressé à maintes autres fabriques, mais toujours avec le même résultat. Jamais on ne s'est plaint de la quantité du tabac. La seule objection était cet arrêté ministériel, et tant qu'il restera en vigueur, nous serons virtuellement dans l'impossibilité de vendre aux fabriques qui emploient du tabac étranger——

Il y a un remède qu'on pourrait appliquer sans toucher au tarif, et on devrait s'en servir sans retard. C'est une injustice pour nos cultivateurs de tabac au Canada, c'est un encouragement que l'on donne à l'importation des tabacs étrangers, quand nous pouvons produire ici un article d'aussi bonne qualité.

Je demanderai ensuite qu'il n'y ait qu'un seul timbre d'accise et que l'on permette aux manufacturiers d'utiliser le tabac canadien ou le tabac importé dans la proportion qu'ils voudront. Il y, si je ne me trompe, un règlement du ministère du Revenu de l'intérieur qui permet l'usage libre du tabac canadien par les fabriques de tabac canadiennes. Tant mieux, mais je demande que l'on ne fasse plus de distinction dans les timbres. Autrefois, on émettait deux genres de licence ; une de ces licences était pour les fabriques où l'on n'employait que du tabac étranger dans la fabrication des cigares. Cette licence exigeait l'emploi d'un timbre gris, qui était la marque distinctive, indiquant que le tabac était importé. L'autre licence était pour les fabriques où l'on n'employait que du tabac canadien dans la fabrication des cigares, et le timbre dans ce cas était vert. Mais lorsque les producteurs de tabac canadien eurent acquis de l'expérience dans la culture du tabac et qu'ils furent parvenus à produire un tabac de bonne qualité, le gouvernement accorda un troisième genre de licence, qui permettait aux fabriques de faire des cigares, partie avec du tabac importé et partie avec du tabac canadien, pourvu que la proportion de l'un des deux tabacs ne fut pas moindre que 25 par 100. Plus tard cette proportion a été réduite à 10 par 100 de tabac canadien ou importé. Le timbre, dans ce cas-ci, est rouge. Pourquoi cela ? Nous récoltons au Canada un tabac d'aussi bonne qualité que celui que l'on récolte aux Etats-Unis, et quelle est la nécessité d'avoir alors des timbres de deux couleurs sur nos boîtes de cigares ? Il y en a qui prétendent que le timbre indique seulement que le cigare est fait exclusivement de tabac importé mêlés, ou exclusivement de tabac importé. Je ne crois pas qu'un fumeur sur cent sache cela. Il connaît la marque de cigares qu'il préfère, il achète ce cigare et le fume, et je prétends que l'usage de timbres distinctifs ne sert qu'à nuire aux produits du pays et à encourager le public à acheter des produits de pays étrangers.

Or, si le but est de protéger le fumeur, vu que c'est lui qui est le plus intéressé, ses marques distinctives atteignent-elles ce but? Nous savons qu'il y a autant de qualités de cigares importés qu'il y en a de cigares domestiques. Ces cigares varient probablement de $20 ou $30 à $120 le mille. Toutes ces qualités différentes portent la même estampille. Y a-t-il là une protection pour le fumeur? Non. Vous achetez un cigare d'une certaine qualité, vous le fumez et si vous ne l'aimez pas, vous achetez une autre marque. Le fumeur est parfaitement capable de se protéger lui-même, et si l'usage de ces timbres de couleur différente a l'effet de marquer le produit canadien comme inférieur au produit importé, alors on doit faire disparaître cette distinction, et n'avoir qu'une seule estampille, pour tous les cigares manufacturés au Canada. J'ai discuté cette question avec l'honorable ministre de l'Intérieru, et il m'a semblé y voir quelque difficulté à mettre ce projet à exécution; cela se peut; cependant, je soumets la question au gouvernement. Je crois moi-même et je crois que toute personne qui étudierait la question en viendrait à la même conclusion, savoir que nous ne devrions pas estampiller nos marchandises ou exclure la vente de tout article manufacturé au Canada au profit de l'article fabriqué aux Etats-Unis, et des industries de ce pays.

M. WILSON : Venez à nous, nous vous recevrons comme un des nôtres.

M. GALLIHER : Je ne voyage pas.

M. WILSON : Vous feriez aussi bien de voyager.

M. GALLIHER : Examinons un instant les effets du système actuel. La Chambre connaît l'étendue de l'industrie aux Etats-Unis. Je connais peu de choses de la culture du tabac dans les comtés d'Essex ou de Kent ou dans les autres comtés de l'Est, mais je sais que nous sommes capables de produire le tabac dans l'ouest. Je sais que ce pays est propre à la culture du tabac, et je sais aussi qu'aussitôt que le peuple pourra agir en toute liberté, cette industrie s'établira et se développera énormément. Conséquemment, M. l'Orateur, j'appelle l'attention du gouvernement sur cette question. Mais une question plus importante encore est certainement celle de l'exploitaion des mines de plomb. Je considère l'autre aussi comme étant de grande importance et j'espère que si le gouvernement se décide de ne pas reviser le tarif sur le plomb pendant la session actuelle, il ne laissera pas

s'écouler une autre session sans nous donner l'aide que nous demandons.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : M. l'Orateur, je suis sûr que l'honorable député de Yale et Cariboo (M. Galliher) qui vient de reprendre son siège a droit au plus grandes sympathies des deux côtés de cette Chambre. Il a certainement fait un appel très puissant en faveur des industries de la Colombie Anglaise. Il a indiqué au gouvernement les erreurs qu'il a faites à l'égard de cette province, et quant à moi, je dois dire que je sympathise profondément avec lui, à cause de la position dans laquelle il se trouve placé. Lorsque l'honorable député a commencé son discours, ou peu de temps après qu'il l'eut commencé, j'ai remarqué que pas un seul ministre de la Couronne n'était dans la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'étais ici.

M. HENDERSON : Non pas. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) est très rarement absent.

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose n'a pas une très grande importance, mais je dois dire que je ne me suis pas absenté de la Chambre un seul instant, pendant que l'honorable M. Galliher parlait.

M. TAYLOR : L'honorable ministre était dans la galerie.

M. HENDERSON : Je sais parfaitement où était l'honorable ministre. Il était caché derrière un pilastre dans la galerie d'en haut, dans une position très sûre pour se garantir contre les balles de plomb qu'il savait que l'honorable député de Yale et Caribou devait lui lancer, mais ces balles ne pouvaient l'atteindre, parce que le pilastre était entre lui et l'honorable député.

M. COWAN : Il était en bonne compagnie.

M. HENDERSON : L'honorable député de Yale et Cariboo a dit à cette Chambre que l'exposé budgétaire était très beau, qu'il était tout rose, et qu'il en avait été charmé. Nul doute lorsqu'il a entendu mentionner l'excédent énorme de l'année dernière, et que l'on a annoncé la perspective d'un autre excédent pour l'année courante, il s'attendait certainement que la Colombie Anglaise serait traitée avec justice, mais à la fin de son discours, il nous a dit quel'on présentait à la Colombie Anglaise une pilule très amère. L'honorable député, M. l'Orateur, n'est pas seul à trouver des pilules amères dans l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances. L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) s'est plaint que l'industrie du sel dans sa propre ville ne recevait pas beaucoup d'attention de la part du gouvernement. Il est protectionniste sur le sel, mais ne l'est pas peut-être sur aucune autre chose. Je ne veux pas dire que l'honorable député est un politicien de carre-

four, mais je n'ai pas une très forte opinion de ces protectionnistes qui ne le sont que pour une localité. Je suis d'avis que nous devrions avoir la même politique pour toutes les industries du pays. Si l'honorable député a raison lorsqu'il prétend que l'industrie du sel devrait recevoir un soin paternel de la part du gouvernement, pourquoi refuserait-il ce soin paternel aux autres industries du pays qui ont tout autant d'importance et peut-être plus encore ? L'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) est dans la même position que l'honorable député de Yale. Des milliers de personnes sont engagées dans la production des légumes pour les marchés de Toronto et d'ailleurs. Lorsque cet honorable député a été élu la dernière fois, il a, je crois, gagné son élection en s'engageant vis-à-vis de ses électeurs à leur obtenir plus de protection pour cette industrie importante. Cependant, nous le voyons ici, comme un membre inutile, n'ayant rien à dire et laissant souffrir ses électeurs pendant que le gouvernement ne fait rien. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) est devenu protectionniste des manufacturiers d'écremeuses. Où sera-t-il lorsqu'il faudra voter sur la résolution de l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) ? Déclarera-t-il que les manufacturiers d'écrémeuses de Guelph n'ont pas droit à une protection adéquate? Je soupçonne fort qu'il préférerait être en dehors de la Chambre, lorsque le vote sera pris, quand bien même il ne serait que dans la galerie.

Puis, nous avons l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) demandant plus de protection pour les industries de la ville de Brantford. La ficelle à engerber lui a donné beaucoup de tracas, et le gouvernement croit l'avoir bien traité en lui donnant la petite protection de § de centin par livre. tandis que les fabriquants de Brantford sont obligés de payer deux centins par livre sur leur ficelle, s'ils veulent l'exporter aux Etats-Unis. Ensuite, il y a l'honorable député de Yale (M. Galliher) demandant plus de protection pour l'industrie du plomb et du tabac dans la Colombie Anglaise. Si j'ai bonne souvenance, l'honorable député d'Alberta (M. Davis) s'est prononcé fortement en faveur d'un droit sur les chevaux. ou au moins d'une évaluation plus élevée sur les chevaux, de façon à rendre le tarif actuel plus effectif pour la protection des éleveurs de chevaux dans l'ouest. Mais, celui qui m'a le plus amusé, est l'honorable député de Yale (M. Galliher). J'ai beaucoup admiré la manière avec laquelle il a accepté la pilule amère que lui offrait le gouvernement. Il nous a dit qu'il avait des espérances. Nous connaissons le proverbe de " Vivre dans l'espoir et mourir dans le désespoir " et je crains fort que ce ne soit là le sort de l'honorable député de Yale. Ce n'est pas la première fois que nous entendons les honorables députés de la Colombie Anglaise demander de l'aide pour l'industrie

du plomb, mais les années s'écoulent et les gouvernements déclarent qu'il n'y a pas nécessité de faire quelque chose dans cette direction, parce qu'il sait parfaitement que l'honorable député de Yale et autres de sa trempe lui donneront leur appui quand même.

Ce que l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a dit dans son discours au sujet du revenu des postes du pays, m'a plu beaucoup, et l'honorable ministre avait probablement de bonnes raisons pour parler comme il a parlé. Son devoir était de donner un état exact du revenu et des dépenses et son discours m'a plu, parce que jusqu'à un certain point il corrige ce que l'on a fait circuler dans le pays—je dois suposer que ce n'était pas dans l'intention de tromper personne—que le ministère des Postes a été si bien administré qu'il donne un excédent du revenu sur les dépenses. Les amis du gouvernement ont répondu à cette nouvelle avec beaucoup de plaisir et de joie dans tout le pays. On pratiquait l'économie dans ce ministère, et on signalait ce fait comme une preuve du désir du gouvernement de remplir ses promesses d'économie. Quoi qu'il en soit, je ne vois pas pourquoi on en parlerait toujours dans un exposé budgétaire. Mon opinion est, et je crois qu'elle est bien fondée, parce que j'ai examiné la question avec soin, que l'on a réussi à faire de l'économie dans le ministère des Postes simplement en rognant les services. Les employés de ce ministère travaillent aujourd'hui pour des salaires de famine. Il est injuste que dans un pays comme celui-ci, que l'on fasse travailler les fonctionnaires de ce ministère pour la pitance misérable qu'ils reçoivent. Je veux surtout parler des maîtres de poste à la campagne, et aussi des courriers de la malle qui ont des devoirs très ardus à remplir, et qui comme règle générale ne sont pas suffisamment payés. J'ai dit et je suis prêt à appuyer mes dires de preuves directes que ce système de famine est seul responsable de la prétendue économie dans l'administration des postes. Le 30 juin 1891, il y avait 8,061 bureaux de poste dans le Canada, et en 1896, lorsque le gouvernement conservateur a quitté le pouvoir, il y en avait 9,103, soit une augmentation dans cinq ans de 1,042 bureaux de poste, ou une moyenne de 208 par année. Examinons maintenant l'état de choses sous le gouvernement actuel. Le 30 juin 1902, il y avait 9,958 bureaux de poste dans le Canada, soit une augmentation de seulement 855 depuis 1896, contre une augmentation pendant les dernières cinq années du régime conservateur de 1,042. La moyenne d'augmentation sous le régime libéral a été de 142 par année, tandis que la moyenne pendant les cinq dernières années du gouvernement conservateur a été de 208. On nous a dit que de nouveaux districts avaient été récemment ouverts à la colonisation et dans le nouvel Ontario, et pendant ces cinq ou six dernières années, les demandes de communication postale ont dû être beaucoup plus grandes que pendant les cinq années précédentes ; mais malgré cela, nous constatons que l'on refuse aux habitants du Canada les communications postales nécessaires, simplement pour qu'un membre du cabinet puisse dire qu'il a administré son ministère avec bien peu de pertes. Si l'on avait maintenu pendant les six dernières années l'augmentation des bureaux de poste, dans la même proportion que pendant les dernières cinq années du régime conservateur, nous aurions aujourd'hui dans le Canada, 400 bureaux de poste de plus que nous n'en avons aujourd'hui. Or, M. l'Orateur, si nous avons de gros excédents, si nous avons de l'argent à gaspiller, pourquoi ne l'emploierions-nous pas à des choses utiles, à donner des facilités et du confort à notre population ; or, je ne vois d'autre meilleure manière de dépenser l'argent du peuple, qu'en lui donnant de meilleures communications postales.

Je n'ai que quelques mots à dire au sujet de l'exposé financier de l'honorable ministre des Finances. Je félicite les honorables députés qui m'ont précédé, surtout pendant la dernière partie de ce débat, d'avoir su se borner dans leurs remarques, et je me propose, ce soir, de me conformer à cette sage partique.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. HENDERSON : Conséquemment, ce que j'aurai à dire sur les dépenses du pays sera court. Le ministre des Finances nous a dit qu'il s'attendait d'avoir pendant l'année courante un revenu de $67,000,000. Ceci semble une somme très forte, et cependant je n'ai aucun doute que son estimation est correcte. L'année dernière le revenu s'est élevé à environ $58,000,000, de sorte que l'augmentation pendant l'année courante sera de $7,000,000. La dépense prévue imputable au revenu consolidé, pour l'année courante, est de $51,650,000, laissant, ainsi qu'il l'a dit, un excédent de revenus sur les dépenses de $13,350,000. J'ai déjà dit dans cette Chambre que je n'aimais pas cette manière d'arranger les chiffres, parce qu'elle montre au pays que le gouvernement a un excédent de $13,350,000, et je suis certain qu'il y a un grand nombre de personnes qui croient réellement que le gouvernement aura cet excédent à la fin de l'année courante après avoir payé toutes les dépenses. Le ministre des Finances n'a pas cependant trompé la Chambre, parce qu'il nous a dit que la dépense au fonds du capital cette année sera d'environ $10,000,000. Ce à quoi je m'oppose est cette méthode de tenir deux comptes au lieu d'un. Je crois que le temps est arrivé dans ce pays où il serait mieux dans l'intérêt du gouvernement, mieux aussi certainement dans l'intérêt du peuple, de permettre à tous de se faire une idée plus juste de l'état réel de nos finances, savoir que l'on devrait supprimer des comptes publics le compte de capital et ne tenir qu'un seul grand livre.

Au sujet des excédents l'opinion est loin d'être unanime, non seulement parmi les partisans du gouvernement, mais il y a des différences d'opinion entre les membres du gouvernement même. Pourquoi n'avons-nous pas de revision du tarif cette année ? Je crois qu'une raison très forte est qu'il y a d'ardents libre-échangistes dans le cabinet, et aussi quelques chauds protectionnistes, et comme il était très difficile pour le premier ministre de faire accorder ces deux éléments, on a décidé qu'il était mieux de ne rien faire et de laisser souffrir le pays.

L'honorable ministre des Douanes se glorifie de son excédent. Mais que pensent ses propres amis à propos d'excédents. En 1883 sir Leonard Tiley avait un fort excédent, et voyons ce que disent les " Débats " à ce sujet. Les membres et les amis du gouvernement actuel étaient alors dans l'opposition, et ils exprimèrent alors très ouvertement leurs opinions. Je vois par les " Débats " que l'honorable ministre des Douanes, aujourd'hui (l'honorable M. Paterson), dit alors des choses qui, si elles étaient appliquées au présent ministre de Finances, indiqueraient que ces deux ministres ne sont pas plus d'accord que leurs partisans sur l'à-propos des excédents. L'honorable ministre des Douanes disait alors :

> Lorsque le gouvernement découvre qu'il a sans le moindre doute un excédent, ou lorsqu'il peut prévoir avec certitude qu'il en aura un, il est de son devoir de réduire les taxes.

Voilà ce que pensait l'honorable ministre des Douanes en 1883. A-t-il changé d'opinion ? Avait-il tort alors ou a-t-il tort aujourd'hui ? Il ne nous l'a pas encore dit. Il est possible que lorsqu'il parlera il nous répète son discours de 1883, parce que nous avons raison de croire qu'il y a des divisions dans le cabinet, qui deviendront publiques comme celles entre ses partisans le sont devenues. L'honorable ministre des Douanes disait aussi en 1884 :

> Un ministre des Finances ne doit pas tirer du peuple plus qu'il n'est absolument nécessaire pour l'administration de la chose publique.

Que pense l'honorable ministre des Finances de son collègue. Il n'y a aucun doute que le ministre des Finances a tiré du peuple de très fortes sommes dont il n'a pas besoin pour l'administration des affaires du pays. Il se vante d'avoir un excédent de $13,500,000. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie qu'il a taxé le peuple, qu'il en a tiré tout l'argent possible sans considérer si cela était nécessaire ou non. Tout l'outillage du ministre des Finances semble être détraqué. Il marche au hasard, il se gouverne apparemment lui-même ; personne ne le guide ; s'il produit un excédent c'est très bien ; si c'est un déficit, c'est encore très bien. Le ministre ne semble pas s'occuper du résultat ; mais qu'il soit bon ou mauvais, cela n'empêchera pas ses amis derrière lui de l'approuver et de l'applaudir.

M. HENDERSON.

Les honorables députés de la droite nous disent que pendant la dernière année du régime conservateur, M. Foster a eu un déficit. C'est très vrai, mais M. Foster était un financier qui s'occupait d'abord des intérêts du pays. M. Foster n'était pas obligé d'avoir un déficit, pas du tout ; il aurait pu l'éviter. En 1891, d'un seul trait de plume, il a supprimé $20,000,000 de taxes sur le sucre brut, qu'il aurait pu percevoir pendant les cinq années de 1891 à 1896, mais il ne l'a pas voulu, afin de permettre au pays de supporter la crise qui sévissait à cette époque. Naturellement, cela a produit un déficit ; mais c'était une mesure sage, car il était mieux que ces $20,000,000 fussent laissés dans les goussets du peuple pendant ses cinq années que de les en avoir fait sortir, simplement pour qu'il eut la satisfaction de se glorifier d'avoir un excédent.

Hier soir l'honorable ministre des Douanes a interrompu l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) pour lui dire que M. Foster avait rétabli les droits sur le sucre. Très vrai ; il les a rétablis jusqu'à un certain point. M. Foster avait supprimé complètement les droits sur le sucre brut ; mais il constata dans le cours de cinq années qu'il était allé trop loin, et afin de rétablir l'équilibre entre le revenu et la dépense, il a remis un demi-centin de droits sur le sucre brut, et si M. Foster était resté ministre des Finances il aurait sans doute enlevé cette taxe d'un demi-centin, parce que la politique du parti conservateur était d'admettre le sucre brut en franchise. Cet article faisait partie du programme de la politique nationale et l'on ne s'en est écarté que lorsque les besoins du pays exigeaient l'imposition d'une taxe additionnelle pour augmenter le revenu. Nous savons que la taxe sur le sucre brut n'a été établi que dans un but de revenu.

Elle n'était pas dans un but de protection ; c'eut été absurde, parce que nous n'avons pas de sucre dans le pays à protéger ; et je dis que la véritable politique à suivre pendant que le revenu est bon et que nous n'avons pas besoin de ces excédents énormes, serait de donner au peuple le sucre à bon marché, meilleur marché qu'il est à présent. Nous n'avons pas droit de faire payer $2,000,000 par année au peuple en droits de douanes sur le sucre brut, lorsqu'il n'y a pas besoin de cette taxe. Mais, vous direz peut-être : Que faites-vous de l'industrie du sucre de betterave qui demande d'être protégée, et si vous enlevez le droit sur le sucre brut, vous nuirez beaucoup à cette jeune industrie qui vient de commencer dans Ontario plus particulièrement, car le sol de cette province est spécialement préparé à la culture des betteraves. Eh bien ! M. l'Orateur, je proposerai un remède qui, je crois, aura plus d'effet que n'importe quel droit de donane sur le sucre brut. La quantité de sucre qui peut être produite au Canada, d'ici à plusieurs années, sera toujours comparativement petite auprès des

quatre cent millions de livres de sucre qui se consomment dans le pays. On ne peut guère produire plus du dixième de la consommation et je dirai : Donnez au peuple le sucre brut libre, mais donnez à chaque cultivateur qui cultiverait la betterave, une prime raisonnable par livre, afin d'aider à cette industrie naissante. Je crois que ce serait la véritable politique à adopter, et qu'une prime sur le dixième de la quantité de sucre consommé dans le pays serait une très petite taxe comparée à celle que nous payons sur quatre cent millions de livres que nous consommons présentement. Je voudrais donner le sucre à bon marché au peuple, mais j'aiderais au moyen d'une prime aux cultivateurs dans les districts où l'on peut produire le sucre de betterave. La culture du blé a cessé d'être profitable dans la province d'Ontario. Nos cultivateurs vous diront qu'aujourd'hui dans notre province, nous ne mangeons pas de pain sec fait avec la farine de notre propre blé, mais avec la farine que nous importons du Manitoba. Conséquemment, la culture du blé, dans la province d'Ontario, n'est pas profitable comme elle l'était. L'élevage des animaux donne aussi des signes de diminution, et nos cultivateurs d'Ontario n'ont virtuellement que deux industries sur lesquelles ils peuvent compter : la laiterie et l'élevage des porcs; et ils essaient d'ajouter à ces industries une nouvelle, celle de la fabrication locale du sucre. J'espère donc que le gouvernement trouvera moyen de donner une prime raisonnable à cette nouvelle industrie afin qu'elle puisse réussir dans la province d'Ontario et dans les autres provinces où on en fait l'essai.

On nous parle beaucoup pendant ces débats de réduction des taxes, mais je dois avouer que dans mon examen du tarif et de ses résultats tels que nous les donnent les rapports du commerce et de la navigation, je n'ai pu découvrir où cette prétendue réduction a été faite. Je trouve que la moyenne de la taxe est à peu près ce qu'elle était sous le régime conservateur. Je ne crois pas qu'il y ait un centième de centin de différence aujourd'hui entre la moyenne de la taxe pendant les cinq premières années du régime libéral et les cinq dernières années du régime conservateur. Tous ceux qui prendront la peine d'aller aux renseignements et de faire une comparaison équitable trouveront que tel est le cas, et c'est justement ce que l'honorable ministre des Finances voulait. Il nous a dit, il y a trois années, qu'il n'avait jamais eu l'intention de réduire les taxes. Permettez-moi de citer ces propres paroles :

> Il était de la plus haute importance que le Canada maintint forte sa position financière, vu l'incertitude dans le revenu que pouvait causer cette diminution du tarif, et il devint nécessaire de prendre des moyens de nous protéger contre toute perte qui pourrait résulter de ce chef. On a cru que l'on pouvait avec justice pourvoir à cette éventualité en prélevant une taxe additionnelle afin de contrebalancer la perte causée par la réduction des droits. . . Il nous fallait augmenter le revenu quelque part, s'il devait diminuer d'une autre part.

Telle est la politique que l'honorable ministre a suivie. Il a enlevé un peu ici, et ajouté un peu ailleurs, mais malheureusement il a bouleversé le commerce du pays par cette méthode injuste dont il s'est servie pour augmenter le revenu. Par exemple, il taxe lourdement l'ouvrier sur son sucre.

M. TAYLOR : Et sur son tabac.

M. HENDERSON : Oui, énormément sur le tabac. Peut-être ceux qui font usage de tabac ne recevront pas beaucoup de sympathies, mais ils ont autant de droit à être traités avec justice que tout autre classe de la société. Puis, sous le tarif de préférence, plusieurs institutions industrielles de ce pays ont beaucoup souffert, mais apparemment le seul objet que mon honorable ami le ministre des Finances a en vue est de prélever un revenu sans s'occuper des intérêts du pays. Ce soir, par exemple, nous avons entendu l'honorable député de Yale, M. Galliher, accuser le gouvernement de ne porter aucune attention à la Colombie Anglaise, et de ne pas s'occuper du tort qu'il peut faire aux mines de cette province tant qu'il percevra trente pour cent sur tous les articles dont se servent les mineurs. Je pourrais vous donner des masses de chiffres pour appuyer ces faits, mais, je me bornerai à donner une récapitulation des taux moyens de la taxe dans différentes années.

En 1892,	la moyenne	de	la taxe était	17.56
En 1893	"	"	"	17.38
En 1894	"	"	"	17.13
En 1895	"	"	"	16.99
En 1896	"	"	"	18.28

Pendant ces cinq années la moyenne de la taxe sur les marchandises entrant dans ce pays imposables et en franchise était de 17:46. Comparez cela avec les cinq premières années du régime libéral. Je ne me servirai pas du tableau publié dans les rapports du commerce et de la navigation, parce que le ministre des Finances nous a dit qu'il ne s'accordait pas avec le ministre des Douanes et que ce tableau n'est pas correct. Je l'ai conséquemment corrigé de façon à le faire accorder avec ce que dit mon honorable ami, le ministre des Finances. L'honorable ministre nous a dit il y a quelques années, qu'il n'était que juste que nous éliminions de nos importations le blé qui passe à travers notre pays en transit, et afin de faire ce calcul avec justesse, j'ai éliminé le blé et je trouve ce résultat:

TAUX MOYEN DE LA TAXE SUR LES MARCHANDISES POUR LA CONSOMMATION.

En 1898	18.34
En 1899	18.14
En 1900	16.96
En 1901	17.25
En 1902	16.60

Et la moyenne pour ces cinq années est de 17:46 contre une moyenne de 17:46 pour

les cinq dernières années du régime conservateur, de sorte que le ministre des Finances n'a pas du tout réduit la taxe, qui est restée exactement au chiffre qu'elle était. Il n'y a que la différence suivante: Sous la politique nationale, la taxe était arrangée de façon à bénéficier aux industries du pays, tandis qu'aujourd'hui elle a un effet contraire. Aujourd'hui, les droits sont arrangés de telle façon qu'ils pèsent plus sur le peuple parce que celui qui est soumis à une taxe élevée, ne reçoit pas du gouvernement l'aide qui lui permette de mieux poursuivre ses affaires.

L'honorable député de Glengarry (M. Schell) s'est, cet après-midi, un peu écarté de la voie, je crois, lorsqu'il a voulu montrer ce que le gouvernement avait fait pour les cultivateurs. Je dis qu'il a fait fausse route, parce que l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes), nous a dit qu'il était absolument impossible pour un gouvernement de protéger les cultivateurs.

Il y a donc une singulière différence dans l'attitude de ces deux personnes, dont l'une affirme hautement qu'on ne saurait protéger le cultivateur et l'autre qui soutient mordicus que le gouvernement a protégé la classe agricole. J'ai parcouru le rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année 1897, la première du régime libéral ; ce rapport fut publié peu de temps après l'arrivée des libéraux au pouvoir. Je l'ai donc feuilleté dans le but de découvrir quels sont en réalité les auteurs de notre système de réfrigération. Il me semble que je ferai bien de lire un passage de ce rapport, car je suis sous l'impression que nombre de nos compatriotes ne comprennent pas très bien la question. Le rapport est l'expression de ce que pensait le ministre de l'Agriculture en 1897, à l'époque où il n'était pas encore imbu des idées qui semblent prévaloir dans les rangs de la droite. Il était alors tout frais émolu de ses terres—car vous n'ignorez pas, M. l'Orateur, que le ministre de l'Agriculture est cultivateur et cultivateur d'expérience ; c'était un jeune homme plein de candeur qui, à cette époque-là, sortant de ses terres, ne savait pas encore présenter les choses sous un faux jour et se contentait de les dire telles qu'elles étaient. Un collègue me dit que c'était un naïf, mais je ne le crois pas ; il était fraîchement éclos de la campagne et tout imprégné de la bonne foi propre au cultivateur. Mais je m'étonne qu'après s'être tant vanté d'être un cultivateur, le ministre de l'Agriculture ait jugé convenable de confier la direction de son ministère à un avocat. Aurait-il perdu confiance en sa propre valeur ? En serait-il arrivé à la conclusion qu'un cultivateur n'est pas capable de diriger le ministère de l'Agriculture ? L'administration de ce dernier lui aurait-elle causé des ennuis ? Ou quelle est donc la circonstance difficile qui l'a ainsi contraint à avoir recours aux services d'un avocat ? Voici ce que disait le ministre à l'époque où, tout jeune encore, plein de candeur et tout frais éclos de ses terres, il ne savait dire que la vérité :

C'est en 1895 qu'on a commencé à se servir des wagons-glacières pour effectuer en toute sécurité le transport du beurre.

Qui est-ce qui détenait le pouvoir en 1895 ? Le parti conservateur.

Des arrangements ont été faits pour avoir sur les principaux réseaux de chemin de fer conduisant à Montréal des wagons destinés à transporter le beurre en été. Ces wagons ont servi à recevoir le beurre apporté en petites quantités aux diverses stations de chemin de fer. Les expéditeurs qui ont employé ces wagons-glacières ont été taxés sur le pied du tarif régulier sur les " chargements moindres qu'un wagon," et ils n'ont eu à payer aucune surtaxe pour le service du réfrigérateur. Autant que l'espace a rendu la chose possible, il a été loisible aux négociants de se servir de ces wagons pour transporter le beurre entre tous les endroits ainsi desservis. Ces wagons ont été mis en circulation en 1899, du moins durant le dernière partie de la saison, sur les réseaux du Grand Tronc et du Pacifique.

Des arrangements ont été faits pour munir de compartiments frigorifiques isolés des steamers faisant le service entre Montréal, Avonmouth, Liverpool et Glasgow. Les compartiments ont été construits de façon à ce que leur contenu fût complètement isolé——

Qu'on veuille bien noter le mot " complètement " et le rapprocher de ce qu'a dit l'honorable député——

—et soustrait à l'influence de toute élévation de la température à l'extérieur, durant le cours de la traversée. Des cylindres en fer galvanisé furent remplis de glace afin de rafrîchir l'intérieur du compartiment et de faire sortir des colis de beurre toute la chaleur qui y aurait pu pénétrer pendant l'opération du transport de l'entrepôt frigorifique à bord des steamers.

Je vois aussi qu'il a été expédié du port de Montréal, durant la saison d'expédition de 1894, 32,055 colis de beurre, 69,664 en 1895, et 157,321 en 1896. Et cependant, l'honorable député de Glengarry s'est évertué pendant plus d'une demi-heure à convaincre la Chambre que le transport en compartiments frigorifiques a été institué par le gouvernement actuel. Je serais curieux de savoir si, après sept années d'expérience, aujourd'hui que la question du transport en compartiments frigorifiques est mieux comprise qu'en 1895, les libéraux ont sensiblement amélioré le système établi par l'ancien gouvernement. C'est au docteur Montague, autrefois ministre de l'Agriculture, que le pays est redevable de l'insigne bienfait de ce mode de transport. En ceci comme en toute autre chose, ce sont les conservateurs qui ont toujours pris l'initiative des mesures destinées à favoriser la classe agricole.

L'honorable représentant de Huron-ouest (M. Holmes) réclame la protection de l'industrie du sel pour le plus grand avantage de la ville de Clinton où le hasard veut qu'il habite. Est-ce le fabricant ou le cultivateur qu'il entend protéger par là ? C'est ce que j'ignore. Si le prix du sel devait monter, c'est le cultivateur qui en souffrirait ; mais

il n'aurait à craindre de la réforme suggérée, parce qu'il pourrait toujours acheter du sel canadien à aussi bon marché, les droits fussent-ils même doublés. En vérité, je crois que si l'on doublait les droits, le cultivateur canadien paierait le sel moins cher. Sous ce rapport, l'honorable député est vraiment protectionniste ; il est dans la bonne voie ; mais il s'en tient à la seule protection de l'industrie du sel. S'il lui plaisait d'honorer de sa sollicitude d'autres industries comme celles des lainages, des cotons et autres, la gauche serait heureuse de l'accueilliir dans ses rangs et de le voir mettre son talent au service d'une politique aussi avantageuse au pays.

Certains députés de la droite prétendent qu'on ne peut pas protéger la classe agricole. Je suis d'opinion qu'on protège les cultivateurs. Tout le monde ne partage pas l'idée que je me fais de la protection, je le sais ; mais, à mon sens, la protection de telle ou telle industrie n'a pas nécessairement pour effet de mettre cette industrie en mesure de vendre ses produits plus cher.

Protéger le cultivateur ou le fabricant de lainages ou de cotonnades, c'est assurer au cultivateur ou au fabricant le marché de ce pays. C'est protéger le cultivateur canadien que de lui réserver le marché national. Ainsi, nous imposons sur les moutons un droit de trente-cinq pour cent et ce droit empêche l'importation des moutons des Etats-Unis. L'année dernière, la valeur des moutons et agneaux entrés au pays ne s'est élevée qu'à $2,879. A cette exception près, le cultivateur canadien était le maître incontesté du marché national. C'était là de la protection suffisante, puisque les députés de la droite veulent savoir ce que c'est qu'une protection suffisante.

A part les agneaux et les moutons, nous avons importé pour $38,198 valant de viandes fraîches. Cet article est frappé d'un droit de trois cents par livre. Selon moi, un droit de trois cents par livre protège suffisamment une marchandise qui coûte à peu près six cents par livre. C'est une excellente protection et c'est celle qu'il faut accorder, croyons-nous, aux cultivateurs canadiens. Ce n'est pas que nous songions à leur permettre d'obtenir deux prix différents pour leurs produits, ce n'est pas ainsi qu'il faut interpréter nos paroles ; mais nous voulons construire une muraille de Chine autour du Canada, et empêcher les Américains qui ne contribuent rien aux dépenses publiques de venir accaparer nos marchés. Le cultivateur canadien doit être maître de nos marchés, et les droits que nous imposons ont pour objet de les lui assurer une fois pour toutes. Sur le lard, il y a un droit de deux cents par livre. Ce droit ne donne pas une protection suffisante, il me semble, car nous avons importé pour $561,414 valant de lard. Il serait bon de porter ce droit à trois cents et d'accorder par là une protection suffisante aux cultivateurs du Canada. Nous avons importé pour $77,554 valant de bœuf en conserves ou en barils. Nos cultivateurs sont suffisamment protégés quant à cet article. Ils ont la haute main sur tous les marchés du pays. Le droit sur le lard fumé et le jambon est de deux cents par livre, seulement. Cette protection ne me semble pas suffisante. S'il était de trois cents, nous pourrions empêcher l'importation d'une grande partie des $635,831 valant de lard fumé et de jambon entrés au Canada, où nous pouvons produire des articles d'aussi bonne et même de meilleure qualité que ceux que nous allons chercher de l'autre côté de la frontière. Beurre, $160,459. Le cultivateur de ce pays est protégé par un droit de quatre cents par livre. Ce droit a pour objet d'empêcher le cultivateur des Etats-Unis d'envahir le marché du Canada qu'il réussit assez bien à conserver aux nôtres. Pour $31,368 valant de fromage a été importé sous un tarif protecteur de trois cents. Si ce droit de trois cents ne suffit pas, je conseillerais de l'augmenter. Cette augmentation ne renchérirait pas le fromage au pays, car qu'est-ce que $31,368 valant de fromage comparativement à tout le fromage consommé au Canada ou exporté à l'étranger. Ce droit de trois cents n'influe nullement sur le prix que le consommateur paie pour cette denrée. Il n'en fait pas monter le prix d'un millième de cent, mais il assure au cultivateur canadien tout le marché du pays et c'est ce que le cultivateur a le droit d'exiger. Je regrette que le gouvernement du jour lorsqu'il a été élu pour remanier le tarif, ait touché au droit sur la farine. L'ancien droit était de 75 cents par baril, on l'a diminué à 60 cents et on n'y a pas touché depuis. Le droit sur le blé était auparavant de 15 cents, il a été diminué à 12 cents ; pourtant nous avons importé pour $89,470 valant de blé. Comment, on importe du froment américain au Canada ! Ontario et le vaste Nord-Ouest ne peuvent-ils pas produire tout le froment nécessaire à l'alimentation de la population du Canada ? Pourquoi importerions-nous même cette minime quantité de $89,407 valant de blé ? Je déclare que le droit devrait être assez élevé pour assurer aux nôtres la vente exclusive de cette denrée. Pour $67,223 valant d'avoine, a été importé, malgré un droit de 10 cents par boisseau qui accorde une protection assez sensible. Le droit sur les pois est de 10 cents par boisseau et $15,119 valant de pois ont été importés.

En feuilletant le tarif, je constate qu'il accorde une protection suffisante aux agriculteurs canadiens en leur assurant la suprématie sur le marché national, ce qui est l'un des objets de la protection dont on entoure l'agriculture. Personne n'a cru que nous mettions les cultivateurs en état d'exiger $2 par boisseau de blé; personne n'a songé à lui permettre de vendre cette céréale à 50 cents, par boisseau, de plus que sa valeur. Un tel projet n'a jamais été entretenu. Mais il est arrivé au Canada, et il pourrait encore arriver, que les cultivateurs ont vendu leur blé au-dessus du prix normal.

Je me rappelle qu'en juin 1895, après une récolte déficitaire, le blé s'est vendu à Toronto 20 cents plus cher qu'il se vendait dans la grande ville de Liverpool. Le cultivateur ne retire un bénéfice considérable que lorsque la récolte est déficitaire ; tant que les moissons sont abondantes—et nous espérons qu'elles le seront toujours—le cultivateur n'espère pas vendre ses produits plus cher à la faveur d'une minime augmentation des droits. Mais celle-ci lui assure la haute main sur le marché national. Je dirai de quelle manière. Il y a au Manitoba d'immenses moulins à farine; je crois qu'il y en a un à Winnipeg dont le rendement est d'environ 3,500 barils par jour. A Minneapolis, il y a un grand moulin à farine qui moud du blé de la même qualité, du n° 1 dur. La farine est expédiée de Minneapolis vers le littoral, vers Boston probablement. La farine est également expédiée de Winnipeg vers le littoral et elle est probablement exportée par la route de Boston. Supposons qu'un vaisseau chargé de poissons parte d'Halifax et désire obtenir un chargement au retour. L'armateur va trouver le marchand de farine et lui dit : Quel est le prix de la farine et quelle farine avez-vous ? L'autre lui répond : J'ai de la farine de Minneapolis et j'en ai de Winnipeg; toutes deux proviennent de blé dur n° 1, laquelle vous faut-il ? Eh bien ! dit l'armateur, je prendrai la farine canadienne. Pourquoi prend-il la canadienne? Parce qu'il sait fort bien qu'à son retour à Halifax, la farine canadienne, qui a été transitée, entrera en franchise, tandis qu'en prenant de la farine américaine il aurait à payer au trésor 60 cents par baril avant de pouvoir mettre cette farine en vente. Le droit de 60 cents par baril assure au cultivateur canadien l'avantage de ce marché des provinces maritimes et de la province de Québec. On peut en dire autant du marché d'Ontario, car je le répète la population de cette province ne fait pas usage du blé cultivé sur son territoire.

L'honorable représentant de Huron (M. Holmes) nous dit : Il est complètement impossible de protéger le cultivateur. Mais, que disent les cultivateurs, eux ? Jetons un coup d'œil sur la députation. En 1900, eut lieu une élection générale et le tarif a été la principale question discutée dans la province d'Ontario. Je consens à laisser aux cultivateurs la solution de cette question. L'honorable représentant de Peel (M. Blain) est une preuve vivante de ce que les cultivateurs pensent de la protection.

Middlesex-nord a élu un conservateur (M. Sherritt) au lieu d'un partisan de la droite. Lambton-est a aussi élu un conservateur (M. Simmons) que la maladie, je le regrette, tient éloigné de cette Chambre depuis quelque temps. Il a remplacé un libéral. Mon honorable ami, le représentant de Grey-nord (M. Thomson) est une autre exemple vivant de ce que les cultivatures pensent de la protection. L'élection de l'honorable député de Grey-est (M. Richardson) est une nouvelle preuve que ses commettants sont en faveur de la même doctrine. Le collège électoral de Lincoln a élu notre honorable ami (M. Lancaster) ; autre preuve de l'opinion qu'entretient sur la protection la population de l'ouest. Wentworth-sud (M. Smith)—mais vous en trouvez partout, la Chambre en est pleine. Waterloo-sud (M. Clare), autre témoignage en faveur de la protection. Le représentant d'Elgin-ouest (M. Robinson) remplace également l'un des libéraux et s'il n'est pas aussi protectionniste que nous le voudrions, je crois qu'il penche de notre côté. Mais il représente une circonscription fort douteuse, et il croit bon de rendre justice à tout le monde. Toutefois, j'espère que lorsque la motion sera mise aux voix, sa conscience lui indiquera le droit chemin, et je suis certain qu'il en suivra les dictées. Le représentant d'Hastings-est (M. Northrup) est une nouvelle preuve de ce que les cultivateurs pensent de la protection. Les députés de Stormont et de Victoria-sud (M. Vrooman), aussi. Que dirai-je de York-ouest (M. Campbell) ? Si ce n'eut été de la protection, je ne crois pas que le représentant actuel ferait partie de la députation. Voilà ce que disent les cultivateurs mêmes. Ils disent qu'on peut les protéger et qu'ils appuieront le parti qui est en faveur du principe d'une protection suffisante. Alors, comment donc protégerez-vous le cultivateur ? J'ai entrepris de vous l'apprendre en vous disant que vous protégez le cultivateur en protégeant son marché. Donnez-lui le marché intérieur pour la vente de ses produits. Vous lui donnerez par là même la protection qu'il est au pouvoir du parlement de lui accorder. Lui conserver le marché intérieur, c'est faire beaucoup pour lui. Le devoir nous incombe également de lui procurer au dehors des débouchés pour la vente de sa marchandise, mais le cultivateur, qui cherche des marchés à l'étranger, subit la concurrence de pays producteurs de blé, tels que la République Argentine et autres, où la main-d'œuvre est peu coûteuse, ce qui le met dans un état d'infériorité. Si nous pouvons faire vendre au Canada 80 pour 100 des produits agricoles canadiens, nous avons beaucoup fait à l'avantage de nos cultivateurs. On estime que le rendement entier des terres cultivées du pays est d'environ $500,000,000. L'année dernière, nous avons exporté pour $100,000,000 valant d'animaux et de produits de la ferme; nous avons donc consommé au pays $400,000,000 valant, ou 80 pour 100, de produits du sol. N'importe-t-il pas de protéger ce marché national qui absorbe 80 pour 100 de la production des exploitations agricoles, même s'il est impossible d'obtenir un débouché aussi avantageux pour les autres 20 pour 100 ? Je déclare qu'il est d'une sage politique d'entourer notre pays d'une protection suffisante en faveur des agriculteurs et de procurer à ceux-ci tous les avantages qu'ils peuvent retirer de la vente de cette

forte proportion de leurs produits sur le marché national. La population de la ville de Montréal est d'environ 267,000 habitants.

M. CASGRAIN : De 300,000 âmes.

M. HENDERSON : Je m'en rapporte au dernier recensement. Elle est peut-être de 300,000 aujourd'hui. Puisque nous consommons au Canada pour $400,000,000 de produits canadiens, la consommation des produits canadiens est en moyenne, de $70 par tête. Voilà le chiffre de la consommation moyenne de la production du sol pour chaque homme, femme et enfant, en ce pays. Je ne dis pas que chaque homme, femme et enfant mange pour $70 valant d'aliments, loin de là; beaucoup des produits de l'exploitation agricole, tels que chevaux, bêtes à cornes, foin, ne sont pas consommés. La consommation moyenne, d'une année à l'autre, de chaque individu est de $70. Considérons ce que vaut la ville de Montréal avec ses diverses industries. Je n'entreprendrai pas d'énumérer ces dernières, car il y a dans cette enceinte des députés qui les connaissent mieux que moi. Sur ce pied-là, ce marché vaut $18,000,000 aux cultivateurs du Canada et celui de Toronto vient immédiatement après. Que deviendraient les exploitations agricoles du pays si ces établissement industriels disparaissaient ou péricitaient ? Notre pays resterait stationnaire et serait déprécié. J'étais dans la ville de Winnipeg dans le mois d'octobre dernier. J'admirais cette ville florissante. Je crois qu'elle est appelée à de grandes destinées. J'ignore quelle est présentement sa population, mais elle était de 42,000 âmes, d'après le dernier recensement. Je ne crains pas de dire qu'elle est aujourd'hui de 50,000 âmes, ou plus.

M. EARLE : De 60,000.

M. HENDERSON : Et je suppose que d'ici à cinq ou dix ans, la population de Winnipeg sera de 100,000 âmes. Je me demande si les habitants de la province ont une juste notion de ce que vaut la ville de Winnipeg pour le Manitoba ? D'après mon calcul, 42,000 personnes consommeraient annuellement $3,000,000 valant des produits de la ferme au Manitoba. Dans cinq ou dix ans, la population de cette ville aura doublé et, au lieu de $3,000,000, elle consommera $6,000,000 valant des produits agricoles de la province, et fournira un excellent marché. Que feraient ces cultivateurs du Manitoba sans Winnipeg et les autres villes qui s'élèvent dans cette contrée ? Ils seraient forcés d'expédier à l'étranger tout le surplus de leurs productions. Il leur faudrait, chaque année, exporter près d'un demi-million de dollars valant de blé, de plus, ainsi que d'immenses quantités des autres produits qui se consomment sur place. Ne vaut-il pas mieux favoriser les progrès de l'industrie dans un endroit tel que Winnipeg et attirer non des producteurs, mais des consommateurs qui utiliserait les produits du sol de cette belle province ? Je déclare que les citoyens du Manitoba méconnaîtraient leurs propres intérêts, s'ils hésitaient un seul instant à appuyer un parti qui leur accorderait une protection suffisante à eux et à chaque industrie qui surgirait à Winnipeg. Pourquoi ne fabriqueraient-ils pas leurs propres instruments aratoires, les harnais dont ils ont besoin, leurs chaussures, leurs vêtements et leurs meubles? Tout cela est possible et, si ces industries étaient établies et encouragées là-bas, cette ville deviendrait incontestablement une ville prospère et offrirait un débouché important aux produits de la province, ce qui augmenterait la valeur de chaque exploitation agricole dans le voisinage de ce foyer industriel. Si les citoyens du Manitoba sont en faveur de ce projet qu'ils envoient au parlement des représentants favorables à la doctrine d'une protection suffisante de l'industrie et ils obtiendront en temps propice les capitaux nécessaires à l'établissement des fabriques et à la création d'un marché.

La droite nous a demandé ce que nous entendons par une protection suffisante. Je suis étonné, je l'avoue, de voir qu'elle ne peut pas se faire une idée exacte de ce que ces mots signifient. Certes, ils ont un sens plus clair.

On fabrique dans la ville de Guelph un article connu sous le nom de crémeuse. Il s'en vend beaucoup au Canada. Les crémeuses sont admises en franchise. Le représentant de Huron-ouest (M. Holmes) veut protéger l'industrie du sel. Pourquoi veut-il protéger celle-ci et ne rien faire pour les crémeuses ? Selon moi, la fabrication des crémeuses est aussi importante que l'industrie du sel ou du plomb. L'année dernière, le Canada a importé pour $487,734 valant de crémeuses. Deux établissements seulement, tous deux situés à Guelph, fabriquent cet article. Qu'on me permette de dire que les crémeuses fabriquées à Guelph ne le cèdent en rien quant au fini aux articles importés et que, pour des dimensions égales, elles sont aussi bon marché que les crémeuses importées des Etats-Unis, d'Allemagne ou de Suède. Les unes et les autres se vendent indifféremment. Celui-ci en achète une, celui-là en achète une autre. L'acheteur achète celle-ci parce que c'est un tel agent qui la vend. Il n'a pas de préférence pour aucune ; pourtant, l'année dernière nous avons importé 10,000 crémeuses. Réfléchissons à l'avantage que retirerait la ville de Guelph si elle fournissait toute la main-d'œuvre nécessaire à la fabrication de cet article. La fabrication de dix mille crémeuses exige beaucoup de travail. De plus, les ouvriers de Guelph recevraient en salaires l'argent qui serait payé pour la construction de ces machines. A leur tour, les ouvriers donneraient cet argent aux cultivateurs en échange de leur bœuf, de leurs œufs, de leurs pommes de terre, de leur farine et de tous les produits de la ferme. Le cultivateur rentrerait dans ses

fonds et les emploierait au paiement de sa crémeuse. L'argent circulerait sans sortir du pays pour n'y jamais rentrer, comme cela arrive lorsque le cultivateur achète une crémeuse des Etats-Unis, d'Allemagne ou de Suède. Le cultivateur ne l'ignore pas et il commence à comprendre qu'il est de son intérêt bien entendu de protéger les industries qui le protègent lui-même. Voilà l'une des manières de protéger le cultivateur. Si vous désirez le protéger véritablement et dans la mesure la plus large, vous devrez accorder aux industries nationales une protection marquée qui nous obligera à fabriquer au pays une grande partie des articles manufacturés, afin d'augmenter le nombre des consommateurs du surcroît de cette population industrielle qui devra de toute nécessité consommer les produits de la ferme, ce qui augmentera la valeur de ces dernières.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. HENDERSON : Ce raisonnement ne s'applique pas uniquement aux crémeuses, mais, aussi, à l'industrie lainière et cotonnière, et à chaque exploitation industrielle du Canada.

M. TAYLOR : A la fabrication des instruments aratoires également ?

M. HENDERSON : Oui ; il s'applique également à la fabrication des instruments aratoires. Le malheur c'est que nous avons présentement trop de taxes et trop peu de protection au Canada. Notre seul désir est de voir le ministre des Finances renverser cet ordre de choses et nous donner un peu plus de protection et un peu moins de taxes.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. HENDERSON : Plusieurs membres de cette Chambre semblent croire qu'une protection élevée entraîne une taxation élevée. Cette notion est des plus fausses. Je ne crois pas que le ministre des Finances émette une pareille opinion. Je ne crois pas qu'il veuille compromettre sa réputation en déclarant devant nous qu'une protection élevée entraîne nécessairement une taxation élevée. Allons donc ! c'est tout le contraire. La droite dit que son tarif n'est qu'un tarif de revenu. Eh bien ! il n'en est rien. Il n'est ni l'un ni l'autre. La viande fraîche est frappée d'un droit de trois cents par livre et il s'en importe très peu au Canada. Si le gouvernement veut n'avoir qu'un tarif pour le revenu, qu'il diminue le droit à un cent par livre et je me fais fort de dire qu'il retirera trois fois plus de revenus qu'il n'en retire aujourd'hui à l'aide d'un droit de trois cents par livre. Si le tarif n'est qu'un tarif de revenu, pourquoi n'impose-t-on pas un droit sur le thé et le café? Nous ne pouvons pas les cultiver au Canada. Craint-on de protéger et de favoriser les habitants de ce pays ; craint-on que notre politique fiscale profite à quelque industrie, qu'on prélève un revenu au moyen d'un droit sur le thé, le café et d'autres articles que nous ne pouvons pas produire, droit qui ne nuirait à aucune industrie et qui tiendrait de la nature d'un tarif pour le revenu seulement. Mais, ce n'est pas là ce que fait le gouvernement. Il a si bien adopté l'ancien tarif conservateur qu'il admet en franchise le thé et le café. Je le répète, ce que nous voulons c'est plus de protection et moins de taxation; alors nous n'aurions plus de ces excédents considérables que le ministre des Finances ne sait comment employer. Une protection suffisante ne signifie pas une taxation plus élevée, mais plus basse. J'irai plus loin et je dirai qu'une protection suffisante n'entraîne pas des prix plus élevés. Je sais que certains députés ne conviendront pas qu'une protection suffisante n'entraîne pas nécessairement le renchérissement des marchandises; néanmoins je puis leur dire que, si les crémeuses étaient frappées d'un droit de 25 pour 100, les cultivateurs d'Ontario les achèteraient à $5 meilleur marché et, si le ministre n'ajoute pas foi à mes paroles, je me fais fort d'obtenir des fabricants la promesse formelle qu'ils abaisseront leurs prix. Si le ministre veut accorder une protection raisonnable à ces fabricants et leur réserver le marché intérieur, je ne crains pas de dire que les cultivateurs canadiens économiseront de $5 à $10 sur l'achat de chaque crémeuse. Et voici pourquoi. Le manufacturier de Guelph confie la vente de ses crémeuses à un agent qui se rencontre avec d'autres agents des Etats-Unis, d'Allemagne, de Suède et d'Angleterre, qui tous vendent le même article. Le pays est inondé de la marchandise étrangère et l'agent du fabricant de Guelph ne peut peut-être vendre qu'une machine par jour, tandis que s'il était le maître du marché de tout le voisinage, il pourrait en vendre trois fois plus. La vente de trois machines n'entraînerait donc pas plus de frais que la vente d'une seule. De cette façon le fabricant canadien pourrait vendre sa crémeuse aux cultivateurs à raison de $5 ou $10 de moins et faire les mêmes bénéfices qu'aujourd'hui. Cette démonstration pourrait s'appliquer à plusieurs autres articles. Comme je m'en allais au Manitoba, l'année dernière, un manufacturier de la ville où j'habite m'a dit : Dites aux gens de là-bas qu'une protection suffisante qui nous assurerait, à moi et aux autres fabricants des mêmes produits, le marché national, nous permettrait de diminuer nos prix de 10 pour 100; et ils pourraient ainsi abaisser leurs prix grâce aux seules économies réalisées sur les dépenses de leurs voyageurs de commerce qui vendraient deux fois plus qu'aujourd'hui aux mêmes frais. Je ne suis pas de ceux qui croient qu'une protection élevée est une cause de renchérissement. A vrai dire, si vous adoptez un tarif prohibitif, la situation change, mais un tarif prohibitif n'est pas ce que signifie une protection suffisante. Nous ne demandons pas une protection exclusive, nous

ne voulons pas que tout soit exclu. Nous ne demandons que ce qui est suffisant, ce qui est juste assez pour assurer aux fabricants et aux agriculteurs du Canada la suprématie sur le marché national, afin qu'ils puissent raisonnablement gagner leur vie.

J'ai déjà dit qu'une protection suffisante n'entraine ni une taxation plus élevée ni le renchérissement des produits, mais je dois vous avouer franchement qu'elle cause un redoublement de prospérité. Si vous en voulez la preuve, vous la trouverez dans le discours que l'honorable représentant de Huron (M. Holmes) a prononcé hier. Il a cité un extrait d'une brochure qui lui est tombée entre les mains, a-t-il dit, et dont il ne semble pas contester l'autorité. Selon lui, l'association des fabricants de coton a publié cette brochure dans laquelle se trouve le paragraphe suivant sous la rubrique " articles canadiens à bon marché pour le consommateur " :

Il n'y a pas le moindre doute que le consommateur canadien n'économise rien en achetant des articles importés.

Le représentant de Huron (M. Holmes) a cité cette autorité. Mais il donne un exemple, et un exemple excellent :

Cela a été récemment démontré. Un marchand de gros a importé une ligne de beau coton à chemises qui lui coûtait 8¾ cents la verge. Il le vendit à raison de 11½ cents aux détailleurs qui le revendirent 17 cents.

Un joli bénéfice, soit dit en passant.

Une maison canadienne copia le patron, vendit ce coton à 8 cents ; le marchand de gros le revendit 10 cents, ce qui signifie une économie de 4½ cents la verge réalisée par ceux qui portent des chemises confectionnées avec ce coton.

Voilà qui parle hautement en faveur des marchandises canadiennes. Quel est celui qui prétendra que le prix de revient des articles canadiens est plus élevé que celui des marchandises importées ? Le fabricant canadien a pu lutter contre son rival étranger, il a pu fabriquer le même article à meilleur marché et le vendre moins cher que l'article importé. Mais à quoi cela lui a-t-il servi ? Admettons qu'il était en état d'agir ainsi, où aurait-il vendu ce coton ? Les importateurs ont inondé le pays de cette marchandise, chacun a fait ses emplettes et, quand le fabricant canadien a mis son article sur le marché, il n'a pas trouvé d'acheteurs. Quand même il l'offrirait à un demi-cent ou même deux cents moins cher, il ne pourrait s'en défaire, car il n'y a plus de demande pour cette marchandise. Il en est ainsi de toutes les marchandises.

Prenons les indiennes, par exemple, afin de montrer que le fabricant canadien a moins d'avantages que le manufacturier anglais. Ce dernier a des débouchés dans les pays froids comme dans les climats chauds. L'imprimeur d'indiennes lui fournit les patrons. La première année les indiennes imprimées avec ces patrons sont vendues en Angleterre; l'année suivante, au Canada et aux Etats-Unis ; la troisième année, en Australie, peut-être dans l'Amérique du Sud ; la quatrième année, dans le Sud-africain, et dans d'autres pays éloignés, et la cinquième dans les Indes et au Japon où les exigences de la dernière mode entrent moins en ligne de compte. Le fabricant anglais peut pendant cinq ans employer les mêmes planches à la fabrication de ses produits et les utiliser toute l'année durant, car les pays chauds et les pays froids de tout l'univers lui offrent des débouchés, tandis que le manufacturier canadien n'a qu'un marché restreint au Canada et ne peut employer les mêmes planches qu'une seule fois. Il n'y a pas à douter qu'il soit dans un état d'infériorité et que le gouvernement devrait venir en aide à une telle industrie.

Le représentant de Huron-ouest nous a fourni la preuve que le fabricant canadien peut fabriquer ces articles à un demi cent meilleur marché que le prix que l'importateur aurait à payer en Angleterre. Mais il n'obtient pas justice ; il n'est pas suffisamment protégé. Peu importe qu'il fabrique ces articles. S'il les fabrique, il ne peut les vendre parce que le gros producteur d'Angleterre a accaparé le marché. Si la protection avait été suffisante pour écarter la marchandise anglaise, le fabricant canadien pourrait vendre à un juste prix ses produits au sortir de a filature, et le consommateur du pays pourrait les acheter à 4½ cents de moins que le prix qu'il paie à l'importateur. Inutile de s'attendre que les gens engageront leurs capitaux dans de semblables entreprises, si le gouvernement ne leur laisse pas entendre d'avance qu'il entourera ces dernières de sa protection bénévole afin qu'elles donnent un bénéfice raisonnable à l'industriel. Les députés de la droite ne cessent de répéter que ces marchandises renchérissaient sous un tarif protecteur et nous voyons qu'ils ont tort.

Il est un problème que je n'ai jamais pu résoudre à la lumière des renseignements fournis par les membres de la droite. Abolissez le tarif, disent-ils, et ouvrez-nous les portes des Etats-Unis, et tout coûtera bon marché. Abolissez les droits de 20 pour 100 et nous achèterons à Chicago et ailleurs aux Etats-Unis nos instruments aratoires bien meilleur marché qu'aujourd'hui. Ce qui est surprenant de la part de ceux qui tiennent ce langage, c'est qu'ils veulent s'approvisionner dans le pays de l'univers où la protection est la plus élevée. Pour obtenir des articles à bon marché, ils désirent s'adresser aux Etats-Unis protectionnistes ou à la protectionniste Allemagne. Un moment de réflexion ne les convaincrait-il pas qu'ils devraient s'unir à nous et accorder une protection suffisante aux industriels du Canada, afin de pouvoir sans sortir du pays avoir des marchandises à bas prix ? Si une protection élevée abaisse le prix des articles aux Etats-Unis elle aurait le même effet au Canada. J'ai démontré qu'un tarif élevé n'est pas

une cause de renchérissement. Je crois pouvoir, sans craindre la contradiction, dire que jamais les instruments aratoires ne se sont vendus aussi bon marché au Canada que sous l'empire du tarif de 35 pour 100, dans les beaux jours de la politique nationale. Nous avons enlevé 15 pour 100, mais les prix n'ont pas baissé de 15 pour 100. Je ne dis pas qu'une engerbeuse ou une moissonneuse ne coûtent pas plus cher aujourd'hui qu'il y a dix ou quinze ans ; mais ces instruments sont bien différents de ce qu'ils étaient. Ils sont pourvus d'améliorations et d'accessoires qui étaient alors inconnus et ils valent plus cher. A titre d'homme d'affaires, ayant vendu ces marchandises pendant plusieurs années, j'ajouterai que jamais les cotonnades n'ont coûté moins cher que du temps de la politique nationale dans ses plus beaux jours ; jamais les lainages ne furent meilleurs et à plus bas prix qu'à cette époque-là.

Jamais l'huile de pétrole n'a été à meilleur marché que sous l'empire de la politique nationale. Combien la payons-nous à l'heure qu'il est ? Dans la partie du pays que j'habite, il vous faut payer aujourd'hui, pour un baril d'huile, au taux de 19½ cents le gallon, tandis que le prix était autrefois de 12½ cents, différence de 7 cents, bien qu'on ait abaissé le droit de 1 cent. Le fil de fer barbelé également était moins cher sous le régime de la protection nationale qu'il n'est aujourd'hui, bien que, si je ne me trompe, il soit maintenant admis en franchise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les salaires aussi étaient moins élevés.

M. HENDERSON : Sous le régime de la protection nationale ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans aucun doute; les salaires étaient moins élevés.

M. HENDERSON : Et les salaires baisseront encore, peut-être. Ils étaient moins élevés avant que la politique nationale eût été introduite. L'honorable ministre voudra bien se rappeler le temps des cuisines populaires, sous le régime Mackenzie, lorsque les classes ouvrières demandaient à grands cris un régime de protection nationale, et que le gouvernement fut chassé du pouvoir pour n'avoir pas voulu l'accorder. C'est ce qui se produira pour le gouvernement actuel s'il refuse de donner au pays une protection suffisante. Le fil d'engerbage est deux fois plus cher aujourd'hui qu'il n'était sous l'empire de la politique nationale. Il n'en est pas meilleur, je pense. Les salaires sont plus élevés, dites-vous. Combien cela prend-il de main-d'œuvre pour faire une livre de ficelle? Sept cents et demi de façon pour une livre de ficelle? Grands dieux! voilà une industrie importante. Est-ce le prix de la main-d'œuvre qui fait ici la différence? mais n'est-elle pas confectionnée dans les pénitenciers, où la main-d'œuvre est pour rien? Et pourtant le prix est très élevé. Assurément, Monsieur le ministre, vous devez être dans l'erreur, ce n'est pas le prix de la main-d'œuvre qui fait la différence. Prenons maintenant un article des plus ordinaires : le fil à coudre. Sous le régime de la protection nationale, en 1895, une femme de cultivateur pouvait en acheter deux rouleaux de deux cents verges chacun pour 5 cents. Aujourd'hui, il lui faut payer 5 cents pour un seul rouleau. Est-ce la différence dans les salaires qui fait la différence dans le prix ? ou si ce n'est pas plutôt la différence dans les droits dont est frappé cet article. Le gouvernement ayant supprimé la protection dont jouissait l'industrie du fil, nos fabricants ont dû se joindre à la coalition des fabricants anglais, et les prix en conséquence ont haussé. Prenez maintenant le sucre. Je me souviens parfaitement que sous le régime de la protection nationale nous vendions les 30 livres de sucre moyennant un dollar. Est-ce encore le taux des salaires qui est en cause ? Je suis presque tenté, en ma qualité de commerçant, de remercier l'administration d'avoir opéré ce changement; car à ce prix, si l'on tient compte du temps requis par la pesée, les profits étaient minces. Je regrette vivement que le ministre des Douanes soit sorti; j'allais lui soumettre un cas. Il va nous répéter, sans doute, la vieille histoire qu'un tarif élevé a pour effet de hausser les prix et que plus les droits sont hauts plus les marchandises renchérissent. Il est lui-même engagé dans une industrie, la confection des biscuits. C'est un objet d'alimentation qui se vend presque toujours au comptant et pour laquelle la demande est très active par tout le pays. Il existe un droit de 25 pour 100 sur les biscuits communs, non sucrés, et de 27½ pour 100 sur les biscuits sucrés. Ce droit sur les biscuits, ce n'est pas le ministre actuel qui l'a imposé; c'est nous qui l'avions établi. Nous considérions que cette industrie avait droit à ce degré de protection. Nous trouvions que c'était là une protection suffisante, et l'honorable ministre n'a jamais jugé à propos de la modifier. S'il avait cru que ce tarif avait pour but de le mettre à même de hausser les prix et d'extorquer de l'argent au consommateur, sans doute, il l'aurait abaissé. Qu'il ne l'ait pas fait montre bien qu'à son avis ces droits sont parfaitement légitimes. S'il avait considéré ces droits trop élevés, s'il avait pensé qu'ils permettaient à son établissement, ou à quelque autre, d'exiger des prix exorbitants pour un article qui se vend au comptant et qui entre dans la consommation de toutes les familles canadiennes, je suis persuadé qu'en honnête homme qu'il est, il aurait réduit ces droits. Il ne l'a pas fait : c'est donc qu'il y voit simplement une mesure raisonnable de protection, qui lui assure à lui et aux autres dans la même industrie, le monopole du marché canadien. C'est là ce qu'on a eu en vue en imposant ces droits, et non pas de lui permettre, à lui ou aux au-

tres fabricants de biscuits, d'obtenir des prix exorbitants pour ses produits. C'est ce que nous conservateurs cherchions en établissant ce tarif: nous voulions autant que possible assurer aux fabricants canadiens le monopole du marché canadien. Les fabricants de biscuits le détiennent, ce monopole. Je vois que nous n'avons importé que pour $14,496 de biscuits sucrés.

M. SCOTT : De quel pays ?

M. HENDERSON : C'est là tout ce que nous avons importé de biscuits sucrés.

M. SCOTT : De quel pays ?

M. HENDERSON : La moitié est à provenance de la Grande-Bretagne.

M. SCOTT : Sous l'empire du tarif différentiel ?

M. HENDERSON : Certainement.

M. SCOTT : Alors, le droit s'est trouvé réduit du tiers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous voyez donc que le ministre des Douanes a réduit les droits sur cet article. Il y a un instant vous disiez qu'il ne l'avait pas fait.

M. HENDERSON : Il n'a pas abaissé le droit général ; et les quantités insignifiantes importées de la Grande-Bretagne n'ont pas eu d'effet sensible sur les prix dans notre pays. Les membres de la droite ne prétendront pas assûrément que s'il se consomme, au Canada, pour $100,000 d'une marchandise, et qu'il s'en importe de la Grande-Bretagne pour $1 seulement, sous l'empire du tarif de faveur, la réduction du droit sur ce dollar de marchandises pourra influencer les cours. C'est par trop absurde, et nous pouvons juger par là de l'étroitesse des idées de certains de ces messieurs.

M. SCOTT : L'honorable député ne veut donc pas croire que l'eau trouve toujours son niveau ?

M. HENDERSON : Oui, et je pense aussi que vous avez trouvé le vôtre. Que l'honorable député me permette de lui dire pour quelle valeur de biscuits nous avons importé d'Angleterre. Il soutiendra peut-être que notre importation de biscuits de l'Angleterre au montant de $2,189, a eu pour effet d'abaisser le prix des biscuits que nous avons fabriqués au Canada au montant de $1,000,000 ? Je me proposais d'être bref, et si j'ai parlé plus longuement que je n'en avais d'abord l'intention, du moins j'ai ajouté un nouvel élément au débat. Je me suis efforcé de faire comprendre ce que c'est que la protection suffisante, et d'indiquer à la Chambre les avantages de cette politique. Je me suis attaché à combattre l'idée absurde que la protection a pour effet nécessaire de hausser les prix, et que tarif élevé signifie prix élevés, impôts élevés. Il ne signifie ni l'un ni l'autre, mais il signifie prospérité plus grande. Si vous voulez une augmentation d'impôts, abaissez les droits. Abaissez-les de 10 pour 100, et au lieu d'un excédent de $13,500,000, le ministre des Finances en aura un de $20,000,000. Importez plus de marchandises et les droits prélevés seront plus considérables, mais ce n'est pas ce que le peuple veut. Nous voulons fabriquer davantage des marchandises que nous consommons.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député soutient qu'un surcroît de protection n'aurait pas pour effet d'augmenter les prix. Ne pense-t-il pas, par exemple, qu'un droit additionnel sur le plomb aurait pour effet de faire monter le prix de ce métal ?

M. CASGRAIN : Demandez-le à M. Galliher.

M. HENDERSON : Voilà une question difficile à poser à brûle-pourpoint.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est ce que je pense.

M. HENDERSON : Le plomb est une substance assez lourde. Supposons que le prix en soit augmenté——

Le MINISTRE DES FINANCES : Ah ! voilà.

M. HENDERSON : Je ne l'affirme pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député dit que le prix ne serait pas augmenté ?

M. HENDERSON: Je ne voudrais pas l'assurer. Cela dépend beaucoup du degré de protection que vous accorderiez. Si c'était une protection simplement suffisante, je ne pense pas qu'elle aurait cet effet. Mais si c'était une protection excessive, il en serait autrement. Tout dépend du degré de protection. Le ministre des Finances, j'en ai la certitude, règlera la question avec l'honorable député d'Yale (M. Galliher), qui semble très inquiet ce soir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami m'a aidé à la régler.

M. HENDERSON : Je suis très heureux d'avoir pu aider l'honorable ministre, et s'il y met du sien, je suis persuadé que nous pourrons régler la politique fiscale au mieux des intérêts du pays.

M. GRANT propose l'ajournement du débat.

Adopté.

LE DESASTRE A FRANK.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la séance soit levée.

M. SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Le gouvernement a-t-il reçu quelque confirmation de l'étonnante nouvelle d'une éruption volca-

nique qui aurait eu lieu dans les Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A mon regret, je ne suis pas en mesure de rien ajouter aux informations contenues dans les journaux. Le premier ministre a reçu un court télégramme à ce sujet, cet après-midi. Nous comptons être à même de fournir de plus amples renseignements à la séance de demain.

Motion adoptée. La Chambre suspend ses travaux à 11.55 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 30 avril 1903.

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

PREMIERES LECTURES.

Le bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley.—(M. Boyd.)

Le bill (n° 135) constituant en corporation la "Quebec, New Brunswick and Nova Scotia Railway Company."—(M. Logan.)

Le bill (n° 136) amendant l'Acte pour l'inspection des bateaux à vapeur.—(M. McCarthy.)

Le bill (n° 138) amendant l'Acte du pilotage.—(Honorable M. Préfontaine.)

INSPECTION DES TISSUS.

M. SCOTT (Assiniboïa-ouest) propose la première lecture du bill (n° 137) règlementant la vente et pourvoyant à l'inspection des tissus. L'objet du bill est d'empêcher la vente de chiffe comme laine pure. Il règle que toute chiffe sera exactement marquée ou étiquetée, et impose des amendes pour infraction de cette disposition. Ce projet de loi est d'une grande importance pour les fabricants de lainage et les producteurs de laine, et lors de sa seconde lecture, nous aurons amplement occasion d'en discuter les détails.

QUESTIONS.

AMELIORATION DU PORT DE DIGBY.

M. FOWLER (par M. Lancaster) :

1. Des demandes ont-elles été faites au gouvernement pour l'ouverture de crédits applicables aux objets suivants :—(a) L'élargissement du quai public à Digby de manière à permettre la pose d'une seconde voie de chemin de fer ; (b) Le rallongement dudit quai d'au moins 250 pieds ; (c) Le dragage du port aux côtés et à l'extrémité dudit quai à une profondeur d'au moins 25 pieds ?

2. Par qui et quand ces demandes ont-elles été faites ?

3. Une correspondance a-t-elle été échangée entre le maire de Digby ou le conseil de ville ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement ou quelqu'un de ses membres au sujet des objets ci-dessus mentionnés, ou de quelqu'un de ces objets, ou entre Albert J. S. Copp, M.P., et le gouvernement ou quelqu'un de ses membres relativement à l'ouverture d'un crédit pour les objets ci-dessus ou quelqu'un de ces objets, au cours des années 1902 et 1903 ?

4. Le gouvernement se propose-t-il de faire un octroi de deniers publics ou de demander au cours de la présente session l'ouverture d'un crédit applicable à l'amélioration du quai et du port de Digby, N.-E.? Et, dans l'affirmative, quel en sera le montant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

En réponse aux questions 1 et 2, je dois dire que M. Copp, député au parlement fédéral, a écrit à l'ingénieur en chef du département des Travaux publics, demandant que certaines améliorations fussent faites au port de Digby.

En réponse à la troisième question, je dois dire que nous n'avons pas d'autre correspondance.

En réponse à la quatrième question, un crédit de $2,000 est déjà inscrit dans le budget principal de 1903-4 soumis à la Chambre, pour réparations seulement à ce quai.

CONCESSIONS DE TERRES AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. SCOTT :

1. Quels sont les noms de toutes les compagnies de chemins de fer auxquelles des octrois de terres ont été donnés par le parlement, et quelle est la superficie octroyée dans chaque cas ?

2. Combien de milles de chemins de fer ainsi subventionnés ont été construits par chaque compagnie, (a) dans le Manitoba, (b) dans les Territoires du Nord-Ouest, et (c) dans d'autres parties du Canada ?

3. Quelle étendue a été acquise à chaque compagnie à raison de ses travaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) : En réponse, j'ai l'honneur de présenter l'état suivant :

(1.)

Nom du chemin de fer.	Superficie octroyée. Acres.
Alberta Railway and Coal Company (naguère North-west Coal and Navigation Company)..	1,498,368
Alberta and Athabasca Railway Company..	1,920,000
Brandon and South-western Railway Company.....	108,800
Calgary and Edmonton Railway Company..	2,176,000
Canadian Northern Railway Company (reliant un point de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique à la Baie d'Hudson)..	6,880,000
Canadian Northern Railway Company (naguère Lake Manitoba Railway and Canal Company)..	900,400
Chemin de fer Canadien du Pacifique (ligne principale)	25,000,000
Chemin de fer Canadien du Pacique (embranchement de Souris)...	1,408,704

Nom du chemin de fer.	Superficie octroyée. Acres.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (prolongement jusqu'à Pipestone de l'embranchement de Souris)....	200,320
Great North-west Central Railway Company (naguère North-west Central Railway Company)..	2,880,000
Lac Seul Railway Company..	115,200
Medicine Hat Railway and Coal Company..	51,200
Manitoba and North-western Railway Company..	2,918,400
Manitoba South-western Colonization Railway Company	1,396,800
Manitoba and South-eastern Railway Company	704,000
North-western Railway Company of Canada..	3,350,000
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company..	2,208,000
Red Deer Valley Railway and Coal Company..	352,000
Rocky Mountain Railway and Coal Company..	384,000
Saskatchewan and Western Railway Company..	98,880
Wood Mountain and Qu'Appelle Railway Company..	1,536,000
Total..	56,087,972

MANITOBA.

	Milles
Canadian Northern Railway..	249.75
Chemin de fer Canadien du Pacifique..	229.00
Chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Souris)..	144.00
Chemin de fer Canadien du Pacifique (prolongement jusqu'à Pipestone de l'embranchement de Souris)....	31.30
Great North-west Central Railway.. ..	50.00
Manitoba and South-eastern Railway ..	98.00
Manitoba and North-western Railway Company of Canada..	182.00
Manitoba and South-western Colonization Railway..	218.25
Saskatchewan and Western Railway.. ..	15.45
Total..	1,217.75

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

	Milles
Alberta Railway and Coal Company.. ..	174.12
Calgary and Edmonton Railway	295.07
Chemin de fer Canadien du Pacifique.. ..	755.00
Chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Souris)..	76.11
Manitoba and North-western Railway Company of Canada..	52.59
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.	253.96
Total..	1,606.85

ONTARIO.

	Milles
Chemin de fer Canadien du Pacifique.. ..	650.00

COLOMBIE ANGLAISE.

	Milles.
Chemin de fer Canadien du Pacifique.. ..	268.00

(3.)

Nom du chemin de fer.	Superficie acquise. Acres.
Alberta Railway and Coal Company..	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway.. ..	1,888,448
Canadian Northern Railway.. .. .. .. (Lake Manitoba and Canal Company, 798,400 acres.) (Winnipeg Great Northern Railway, 800,000 acres.)	1,598,400
Chemin de fer Canadien du Pacifique..	18,206,986
Chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Souris)....	1,408,704
Chemin de fer Canadien du Pacifique (prolongement jusqu'à Pipestone de l'embranchement de Souris)..	200,320
Great North-Western Railway..	320,000
Manitoba and South-eastern Railway.	627,200
Manitoba and North-western Railway Company of Canada..	1,501,376
Manitoba South-western Colonization Railway..	1,396,800
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company..	1,625,344
Saskatchewan and Western Railway..	98,880
Total de la superficie acquise..	29,986,826

CARICATURE INSULTANTE.

M. HUGHES (Victoria)—par M. Fowler :

1. Le journal militaire canadien. "The Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine", est-il publié officiellement par le gouvernement ?

2. Le gouvernement approuve-t-il la caricature insultante publiée à la page 11 du numéro du 7 avril 1903 pour ridiculiser les citoyens canadiens originaires du nord de l'Irlande ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (Honorable sir Frederick Borden) : En réponse à ces deux questions le gouvernement canadien n'a absolument rien à faire avec la publication du "Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine."

DROITS SUR LE TABAC.

M. HENDERSON :

1. Quel est le montant total des droits perçus sur le tabac pendant l'exercice expiré le 30 juin 1902 ?

2. Quelle partie de ce montant provient du droit additionnel imposé au cours de la session de 1897 ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M.-E. Bernier) :

1. $4,442,232.15.
2. $1,335,723.87.

NEGLIGENCE DANS L'ENTRETIEN DES TERRAINS DU PARLEMENT.

M. TAYLOR (Leeds) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention de la Chambre, et particulièrement du ministre des Travaux publics ce que toute la députation, je pense, sera d'accord à déclarer un abus. Je ne dirai rien de la ville même ; c'est aux contribuables

d'Ottawa à régler l'affaire avec le conseil municipal en temps opportun. Mais l'Etat, si je ne me trompe, verse annuellement à la ville d'Ottawa une forte somme en vue de l'exécution de certaines améliorations d'un caractère permanent, et en retour il a droit à toute la quantité d'eau requise pour le service des édifices publics et des terrains avoisinants, ainsi qu'à certains autres avantages d'assez peu d'importance. Pourquoi l'administration ne se sert-elle pas de l'eau pour l'arrosage des terrains ? Aujourd'hui c'est presque au risque de perdre la vie qu'on traverse les terrains d'ici à la barrière principale. Comme j'allais dîner, je fus presque aveuglé par un tourbillon de poussière qui s'éleva de l'avenue. Puisque l'administration a droit à toute la quantité d'eau requise pour le service, et qu'il y a certainement assez d'hommes à ne rien faire dans les divers départements, pourquoi ne se sert-on pas de l'eau pour arroser les chemins et abattre la poussière. Il suffira, j'en suis sûr, de mentionner la chose pour que le ministre des Travaux publics prenne les mesures nécessaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous reconnaissons tous que c'est un grand inconvénient que la poussière sur les terrains du parlement dans le moment actuel. De plus, je puis assurer mon honorable ami que je suis disposé à faire tout ce que je puis pour soulager sa vue, qui a grandement besoin d'être éclaircie. Pour parler sérieusement, nous avons été très incommodés, depuis plusieurs années, par suite de l'état des terrains sous ce rapport. C'est non seulement très désagréable, mais la Chambre, les bureaux publics et les terrains avoisinants en souffrent.

M. CLARKE : Le ministre ne peut-il nous procurer quelque soulagement en attendant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dès que je m'aperçus de l'état des terrains, les chariots d'arrosage furent mis en fonctionnement, et ils fonctionnent cet après-midi. Il serait mieux, je pense, que nous eussions un crédit spécial dans le but de nous procurer, pour les avenues avoisinant les édifices publics, des matériaux de remblai autres que le sable et la poussière qui s'y trouvent actuellement. Je vais demander aux fonctionnaires préposés à cette besogne d'y voir particulièrement, et j'espère que nous pourrons corriger le mal.

LES PROVINCES MARITIMES ET LES TOURISTES DE DISTINCTION.

L'honorable WILLLAM ROSS (Victoria, Nouvelle-Ecosse) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, il est une question d'assez d'importance, à mon avis, que je désire porter à l'attention des ministres. Les journaux nous disent que, dans le mois d'août prochain, un groupe d'excursionnistes composé de soixante-et-quinze membres du parlement et de vingt-cinq pairs d'Angleterre débarquera à Québec et parcourra le Canada dans la direction de l'Ouest. J'aimerais beaucoup que ces hommes distingués fussent informés qu'il est une parti du Canada appelée les provinces maritimes, et que certains d'entre eux fussent induits à visiter l'Est aussi bien que l'Ouest. Je sais bien que le gouvernement ne règle pas les mouvements de ces voyageurs. Toutefois, certaines influences pourraient être mises en jeu qui en amèneraient quelques-uns au Nouveau-Brunswick, à la Nouvellle-Ecosse et à l'Ile du Prince-Edouard. Si l'état de choses actuel persiste, l'attention publique sera tellement absorbée par l'Ouest, qu'on oubliera tout à fait que le Canada a des provinces dans l'est.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député de Victoria (M. Ross) espère que le groupe d'excursionnistes, composé de membres de la Chambre des lords et de la Chambre des communes d'Angleterre, qui doit nous arriver au mois d'août prochain, ne manquera pas de visiter les provinces maritimes. Ces provinces, à mon avis, n'ont pas besoin qu'on leur fasse de réclame. Je ne pense pas que ces excursionnistes traversent le Canada sans visiter les provinces en question. Cette affaire, mon ami ne l'ignore pas, ne regarde aucunement les ministres, soit en leur qualité officielle ou autrement. Mais si un mot de ma part, ou de la part de mes collègues, pouvait aider mon honorable ami à atteindre son but, il pourra compter sur nous.

LE DESASTRE A FRANK.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler au ministère les rumeurs étonnantes qui circulent depuis vingt-quatre heures au sujet de tremblements de terre et d'éruptions volcaniques dans le voisinage du village de Frank, dans l'Alberta. De toute apparence, il est faux que des commotions de cette nature se soient produites, et que les pertes de vie et les dommages à la propriété aient été aussi considérables qu'on le dit. Je me permets de porter cette affaire à la connaissance du gouvernement et de la Chambre ; car c'est un crime punissable que de répandre ainsi de fausses nouvelles de nature à troubler l'esprit public, à causer de l'angoisse aux parents et à jeter du doute sur la valeur des propriétés. Le gouvernement, suivant moi, devrait s'efforcer de découvrir les coupables et voir à ce qu'ils reçoivent le châtiment qu'ils méritent. D'autre part, si les faits ont été très exagérés, et d'une manière impardonnable, nous avons à enregistrer de sérieuses pertes de vie par suite de cet accident, et les circonstances, demandent, semble-t-il, qu'on fasse une enquête minutieuse. Aux dernières nouvelles, il s'était produit un éboulement qui avait eu pour effet d'obstruer les galeries dans les

mines en exploitation dans le moment. Avant qu'on puisse reprendre les travaux dans ces mines, il faudrait, semble-t-il, que des mesures fussent prises pour donner aux intéressés l'assurance qu'un second éboulement de cette nature, ou plus sérieux encore, ne devra pas se produire. Je suggèrerais, en conséquence, qu'une enquête fût faite sur les lieux, relativement aux causes qui ont déterminé cet éboulement, à ses résultats et à la probabilité d'une répétition de la même catastrophe.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Les renseignements qui nous sont parvenus à cet égard sont, malheureusement, de nature à nous convaincre que la commotion ressentie à Frank, tout en étant moins désastreuse qu'on ne l'avait dit en premier lieu, n'en a pas moins eu des résultats très graves. Le premier avis que j'en reçus fut la dépêche télégraphique suivante :

Frank, T.N.-O., 29 avril 1903.

A sir Wilfrid Laurier, Ottawa.

Terrible catastrophe ici. Une éruption de la montagne à la Tortue a dévasté des milles carrés de territoire. Cent tués. Il nous faut le secours du gouvernement sans retard pour ouvrir un passage à la rivière qui est obstruée sur une hauteur de plusieurs cents pieds ; danger des plus imminents de pertes de vie et de dommages à la propriété par suite d'une inondation ; éloigné de nous tout au plus d'une journée. Répondez promptement.

(Signé) D. W. CHALMERS,
MARK DRUMM,
Président et secrétaire de la chambre de commerce.

Sur réception de ce télégramme, nous donnâmes ordre à la gendarmerie à cheval et au département de l'Intérieur d'expédier tous les secours possibles ; et les dépêches suivantes furent échangées entre nous et nos fonctionnaires dans l'Ouest :

Ottawa, 29 avril 1903.

Au major A. B. Perry, Régina, T.N.-O.

Nouvelle reçue d'un sérieux désastre ; éruption de la montagne à la Tortue, près de Frank, chemin de fer du Nid-de-Corbeau. Plusieurs personnes tuées ; rivière obstruée par les matériaux rejetés de la montagne. Dépêchez sans retard sur les lieux l'officier commandant McLeod avec tous les hommes disponibles ; et prenez des mesures pour expédier à sa suite une troupe de vingt-cinq hommes tirés des détachements les plus à portée et munis de tentes et de moyens de secours. De nouvelles instructions vous seront transmises plus tard. Il y aura probablement un train spécial pour transporter les hommes de Calgary à McLeod. Donnez ordre à Sanders de se mettre en rapport avec M. Pearce.

(Signé) FRED WHITE.

M. Pearce est l'inspecteur des arpentages au Nord-Ouest.

Régina, T.N.-O., 29 avril 1903.
(Reçu à 7.30 p.m.)

Au surintendant de la
gendarmerie à cheval du Nord-Ouest,
Ottawa.

Vos ordres au sujet de l'accident à Frank en voie d'exécution.

(Signé) A. B. PERRY.

Ottawa, 29 avril 1903.
8.30 p.m.

Au major A. B. Perry,
Régina, T.N.-O.

L'état de choses à Frank beaucoup plus sérieux qu'on ne l'avait d'abord annoncé. M. Pearce part pour Calgary prendre la direction des services de secours du gouvernement. Tenez-vous au courant des besoins et donnez toute l'assistance possible à la gendarmerie.

(Signé) FRED WHITE.

En même temps, M. Smart, sous-ministre de l'Intérieur, se mettait en rapport avec les fonctionnaires du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce matin, les pièces suivantes furent placées entre mes mains :

Frank, T.N.-O., 30 avril 1903.

A James A Smart, Ottawa.

Tués 83, dont à peu près 15 femmes et 15 enfants. On pense que l'endiguement de la rivière n'aura pas de mauvaises suites. L'éboulis de rochers est d'une longueur de 4,000 pieds s'étendant jusqu'au point le plus élevé de la montagne à la Tortue ; l'extrémité ouest de l'éboulis est à trente-trois pieds à l'ouest de l'ouverture du tunnel ; il traverse toute la vallée, et remonte sur le versant opposé jusqu'à 1¼ mille du front de la montagne à la Tortue, il se développe en forme d'éventail, de sorte qu'à son extrémité la plus éloignée, il a presque deux milles de largeur.

Aucune trace de la rivière sur un parcours d'un mille, mais l'eau maintenant passe à travers les rochers aussi vite qu'elle y arrive. Tout est bien paisible ce matin. Il n'est pas probable qu'il se produise d'autre éboulement considérable. Douze hommes et deux officiers ici, tout ce qu'il faut pour maintenir l'ordre et la tranquillité. Pas de tremblement de terre ni de volcan ; tous ceux travaillant à la mine ont pu se sauver excepté deux.

(Signé) WM PEARCE.

M. Smart reçut, en outre, la communication téléphonique suivante de M. McNicoll, du chemin de fer Canadien du Pacifique :

Le dérangement sur l'embranchement du Nid-de-Corbeau, à Frank, a été le résultat d'un énorme éboulement. Il n'y a pas eu d'explosion ; mais l'éboulis était tellement considérable que le nuage de possière qui s'en éleva fut pris pour une fumée. Des éboulements de moindre importance qui se produisirent ensuite passèrent pour des explosions intérieures. Toute la partie est de la montagne, à partir de l'entrée de la mine française, s'est éboulée dans la vallée. La montagne a 4,400 pieds de hauteur, et l'éboulis a endigué toute la vallée, qui a trois quarts de mille de largeur et un mille et quart de longueur.

On est à pratiquer une tranchée afin d'éviter une inondation. On n'a pas encore fait l'estimation du nombre des pertes de vie. On dit que trente mineurs sont renfermés dans la mine; mais on a tout lieu de croire qu'ils sont vivants. Un groupe d'hommes cherche en ce mo-

ment à enlever les débris de roc de l'entrée de la mine. A peu près dix maisons, à l'extrémité est du village, ont été détruites; dans certains cas des familles entières. Dans le cas de la famille Leech, trois de ses enfants s'échappèrent, mais les parents et quatre enfants périrent. Le plus jeune enfant fut jeté hors de la maison d'une manière en quelque sorte miraculeuse et ne reçut aucun mal. Tous les voyageurs allant au Kootenay ou en venant sont transportés sur l'ancienne route par la ligne principale et Revelstoke.

Sir Thomas Shaughnessy a reçu le télégramme suivant qu'il m'a remis :

On nous informe de Frank que c'est un énorme éboulement qui s'est produit, non pas une explosion. Il était d'une telle étendue que le nuage de poussière qui s'en est élevé a été pris pour de la fumée, et les éboulement secondaires pour des explosions. Toute l'extrémité est de la montagne, à partir de l'entrée de la mine, s'est éboulée. La hauteur en était de 4,400 pieds et l'éboulis s'étendit sur toute la largeur de la vallée, obstruant notre voie jusqu'à la voie de la mine de Frank, qui est de 40 pieds plus élevée que la nôtre. L'éboulis s'étend à partir d'un point 200 pieds à l'est de la gare de Frank, sur une distance de 1½ mille, et sa largeur est de trois quarts de mille. La voie est recouverte de débris de roche de toutes les grosseurs, quelques-uns atteignant celle d'un fourgon à double pont. Hors de question de faire passer les trains pour le moment. Le nombre des pertes de vie n'a pas encore été estimé. Il reste encore trente mineurs dans la mine, et on a raison de croire qu'ils sont encore vivants.

On cherche à enlever les rochers de l'entrée de la mine. Dix habitations à l'extrémité est du village ont été détruites, dans certains cas des familles entières. Taylor dit qu'il ne voit pas ce qui empêchera une partie du flanc de la montagne, à l'ouest, vers Blairmore, de s'ébouler. Il se produit encore de nombreux éboulements. Le seul endroit où des trains pourraient circuler rapidement se trouve à partir de l'entrée de la mine en descendant le ruisseau ; mais il se produit tant d'éboulements de ce côté, que les hommes ne veulent pas y travailler.

Nous transportons des voyageurs à Macleod et Nelson pour y travailler, par voie de Revelstoke. McHenry et Dennis seront là, ce matin, en vue de faire un rapport complet.

(Signé) D. McNICOLL.

A la lecture de ces télégrammes, nous voyons ce qui a donné lieu à la rumeur d'une explosion, qui circulait hier. Cette rumeur n'était pas une invention malicieuse ; c'est de bonne foi qu'on l'a répandue. Quant à l'opportunité d'une enquête plus complète, ce n'est pas encore le temps peut-être d'exprimer une opinion. Nous avons sur les lieux des hommes très entendus. M. Pearce est très habile, comme tous ceux qui le connaissent le diront. Le major Perry de la gendarmerie à cheval est aussi très compétent, de même que l'agent à McLeod. Lorsque ces hommes auront effectué le déblaiement et exécuté la besogne qui leur a été confiée, il est probable qu'ils nous feront un rapport tel qu'il ne sera pas nécessaire de poursuivre l'enquête davantage. Nous serons alors à même de dire s'il est à propos de nous rendre à la demande du député d'Alberta (M. Oliver).

Sir WILFRID LAURIER.

PLAINTE A PROPOS DE LA COMMUNICATION DE CERTAINS DOCUMENTS.

M. CASGRAIN (Montmorency) : Je désire signaler au gouvernement l'état incomplet de la collection des pièces, produites ces jours derniers, ayant trait à l'établissement de la manufacture de Ross à Québec. Je ne trouve pas parmi ces pièces la pétition de certains citoyens éminents de Québec qui s'opposent à la concession de l'emplacement. J'aimerais que cette pétition s'y trouvât.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'y verrai.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion du ministre des Finances :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté ; et la motion de M. Borden (Halifax) en amendement.

M. GRANT (Ontario-nord) : Monsieur l'Orateur, je n'ai guère l'espoir, à ce point du débat, de rien dire de bien nouveau. Mais je tiens à faire part à la Chambre des opinions et des sentiments de mes électeurs sur la question du tarif et autres sujets qui s'imposent à l'attention. Au sortir d'une lutte politique, dont l'issue a été assez agréable aux députés de la droite qui m'entourent, on ne trouvera pas hors de propos que je fasse connaître ici la décision rendue par mes commettants. Nous avons à chaudement féliciter le Canada du magnifique état de choses révélé par l'exposé budgétaire du ministre des Finances. Jamais auparavant notre prospérité matérielle n'a été aussi marquée.

Le Canada doit se réjouir, non seulement du très haut degré de prospérité qu'il a réussi à atteindre l'année dernière sous le rapport du commerce, comme sous tous les autres, mais aussi de ce que le gouvernement s'est montré déterminé à faire prévaloir les sages principes économiques dans lesquels je crois voir la principale cause de succès de notre commerce. Que les honorables ministres veuillent bien le croire, le peuple approuve absolument l'attitude qu'ils ont déclaré prendre et que nous avons toujours cru qu'ils prendraient. Il n'y a pas à se le cacher, depuis un an et demi, il s'est fait dans ce pays un mouvement très sérieux en faveur de l'élévation des droits de douane et du rétablissement de la protection. Que le gouvernement ait refusé de faire droit à la demande extraordinaire autant que mesquine d'un nombre relativement restreint de citoyens, voilà qui est de nature à satisfaire le peuple en général. A mon avis, ils ne pou-

vaient pas plus mal choisir leur temps pour prêcher le rétablissement de la protection. Non seulement cette campagne a-t-elle été très aggressive et formidable, mais elle a beaucoup attiré l'attention des journaux.

M. l'Orateur, je ne crois pas qu'on réussisse du tout à convaincre le peuple qu'il peut s'enrichir en se taxant. Lorsque la plupart de nos fabriques ont de quoi s'alimenter, reçoivent plus de commandes qu'elles n'en peuvent exécuter, et paient des salaires plus élevés qu'il ne s'en est jamais payé au Canada ; lorsque nous pouvons produire et acheter de plus en plus, et beaucoup plus que jamais, j'ai bien raison de dire que ce n'est pas le moment de songer à modifier notre tarif. S'il m'est permis de parler de la ville que j'habite, je dirai qu'elle possède la plus importante fabrique de voitures qu'il y ait au Canada. Ceux qui en ont la gérance m'ont avoué qu'ils reçoivent plus de commandes que jamais et que l'état de leurs affaires est plus satisfaisant qu'il ne l'a jamais été. A l'heure qu'il est, on est à construire, dans cette même ville, deux ou trois autres grandes fabriques. Je n'ai pas encore entendu dire que ceux qui s'intéressent au développement de ces industries aient demandé au gouvernement de leur accorder une protection plus particulière, ni qu'ils se soient lancés dans ces entreprises avec l'espoir d'une telle protection. Je crois avoir raison de dire que cette agitation ne s'est faite et n'a été entretenue que par un nombre restreint de citoyens. Je me fais l'interprète du sentiment de la classe agricole en exprimant le désir qu'il ne survienne à présent aucun dérangement. M. l'Orateur, je ne voudrais pas voir régner d'antagonisme entre les cultivateurs et les fabricants; l'antagonisme entre ces deux classes sociales n'aurait pas sa raison d'être. Leurs intérêts s'identifient tellement, que en général, ce qui est à l'avantage de l'une profite aussi à l'autre. Cependant, comment blâmer les cultivateurs de tenir à l'expression de leur opinion sur la question du commerce et du tarif, lorsqu'ils ont à faire face à ces organisations riches et puissantes qui demandent avec instance l'élévation des droits de douane ? M. l'Orateur, il me sera peut-être permis de dire sans être taxé de vanité ou d'amour propre, que, dans l'élection partielle qui a eu lieu récemment dans Ontario-nord, c'est précisément la question du tarif qui a servi de thème à la discussion. Mon adversaire a particulièrement insisté sur ce point dès le début de la campagne, à l'assemblée d'Uxbridge, où il a dit :

Il n'y a pas l'ombre d'un doute que le parti conservateur a foi dans la protection.

La question était dès lors définie. La lutte s'est engagée et s'est poursuivie sur ce terrain-là. Il s'est publié en février dernier, dans le journal de mon honorable ami d'York-est et dans d'autres journaux dévoués à l'opposition, plusieurs articles précédés de titres en gros caractères, annonçant que l'élection se faisait surtout sur la question du tarif, dans le comté d'Ontario-nord. J'ose espérer que ces journaux tiendront compte du verdict rendu par les électeurs de cette division.

Le comté d'Ontario-nord est entièrement agricole; on n'y voit pas une seule fabrique, et pourtant il est très étendu. Il n'est pas une municipalité qui n'ait donné plus de voix que dans les élections précédentes au porte-drapeau du parti libéral, qui était dans cette circonstance votre humble serviteur. Par là je veux établir clairement que la population de ce comté, pour la plus grande partie agricole, s'étant déclarée favorable au tarif actuel, sur lequel la lutte s'était faite, on peut voir quelle sera le verdict des comtés agricoles de l'Ontario et du Canada en général lorsqu'il leur sera demandé de dire s'ils aiment mieux un tarif modéré qu'un régime de protection. La classe agricole ne tient nullement à faire tort à l'industrie manufacturière, bien loin de là; elle sait trop que l'avenir de notre beau Canada dépend à la fois des intérêts manufacturiers et des intérêts agricoles. Mais j'exprime la pensée de la grande partie des cultivateurs non seulement de cette province mais du Dominion, en disant que, sans distinction de parti, ils s'oposent absolument à ce que l'établissement des droits de douane soit effectué plus particulièrement à l'avantage d'une classe de la société. Je dois dire que j'ai été heureux de faire la connaissance de l'honorable chef de l'opposition pendant la dernière élection qui a eu lieu dans Ontario-nord, et qu'il s'est montré très gentil. Pendant la lutte, il a su faire preuve de cette courtoisie et de cette aménité qui le distinguent, mais il a cherché à faire accepter par les électeurs de cette circonscription le principe de la protection dite adéquate. Cependant, il l'a si bien enveloppé (probablement pour la prémunir contre la rigueur du climat), que nous n'avons pu savoir au juste ce que c'était. Je m'aperçois que lorsqu'il s'agit de ce principe dans cette Chambre, les députés, tant les membres de l'opposition que les députés ministériels, ne réussissent guère mieux à en saisir la signification. Quoi qu'il en soit, ce système de protection n'a pas été considéré par les électeurs d'Ontario-nord comme répondant suffisamment aux exigences de l'heure actuelle.

Certains membres de l'opposition qui ont adressé la parole au cours de ce débat ont paru plus sincères que d'autres sur ce point, et, pour me servir d'une expression familière, ils ont fait sortir le chat du sac, et se sont appliqués à nous faire comprendre la véritable signification de ces mots "protection adéquate". Si je ne me trompe, l'honorable député de Pictou a dit que "inadéquat" veut dire "pas assez élevé." D'où je conclus tout naturellement que, d'après le dictionnaire du député de Pictou, les mots "protection adéquate" signifient

" droits plus élevés ". Je pensais moi-même qu'il fallait leur reconnaître cette signification. Me voici justifié par ce que viennent de dire l'honorable député de Pictou et un autre député, qui, au moins, en ce qui concerne le tarif, doit trouver plus ou moins agréable de siéger du côté de l'opposition. Je veux parler du député d'Elgin-ouest.

Il a déclaré sans façon qu'il s'opposait à l'amendement présenté en faveur du principe de protection adéquate parce que cela signifiait protection à outrance, et qu'il ne voulait pas de protection outrancière. Sauf ces deux expressions d'opinion, ou ces deux traductions d'un mot qui donne lieu à tant de controverses, je n'ai pu saisir précisément le véritable sens de cette locution, ni celui de la politique qu'elle est supposée indiquer. En tout cas, j'ai lu, l'autre jour, dans les journaux de Montréal, qu'on avait donné un banquet à l'honorable chef de l'opposition en cette ville, et,—cette littérature est toujours intéressante,—qu'une des inscriptions tracées sur les drapeaux suspendus dans la salle du festin, se lisait ainsi : " La même politique, 1878 et 1903." Cela peut nous faire voir peut-être ce qu'est la politique actuelle des conservateurs, c'est-à-dire, la même qu'en 1878, une politique vieille de vingt-cinq ans, complètement discréditée, et qui a déjà été condamnée à deux reprises par le peuple. Cette inscription-là devait avoir été inspirée. Il y en avait une autre qui se lisait comme suit : " L'essor de la victoire." M. l'Orateur, j'ignore ce que le parti conservateur entend par ces mots-là, mais il les a fait inscrire sur ses bannières au banquet donné à son chef et dont celui-ci était sans doute fort digne.

Une autre caractéristique du système protectionniste dont nous avons beaucoup entendu parler depuis quelque temps, c'est le point des représailles. On nous dit que le Canada a intérêt à établir un tarif de représailles contre les Etats-Unis ou une réciprocité de tarifs, comme on l'appelle, pour rendre l'expression plus saisissante, et l'on demande l'adoption d'un tarif comme celui-là, par rapport à nos relations avec les Etats-Unis. Eh bien ! si le tarif de représailles, ou réciprocité de tarifs est de nature à nous faire du bien, je m'en fais humblement l'avocat ; mais, M. l'Orateur, je suis d'avis que l'institution d'un tarif de représailles pour le simple plaisir des représailles, serait l'indice d'une politique boiteuse et trop défectueuse pour être acceptable.

Quelques VOIX : Très bien !

M. GRANT : Chose étrange, ceux qui sont en faveur des représailles sont presque tous les mêmes qui ne cessent de nous citer la politique fiscale des Etats-Unis comme un modèle sur lequel nous devrions calquer la nôtre. Il est évident pour tout homme de sens que sous le rapport du tarif il ne saurait y avoir d'analogie entre le Canada et les Etats-Unis. L'union américaine se compose d'Etats populeux et riches et se trouve sous la zone tropicale et sous la zone tempérée. Notre situation géographique ne ressemble pas à celle-là. D'ailleurs, s'il nous fallait chercher de l'inspiration en dehors de chez nous, lorsqu'il s'agit de questions fiscales ou constitutionnelles, je préférerais m'adresser à la mère patrie.

Quelques VOIX : Très bien !

M. GRANT : M. l'Orateur, l'honorable député de Halton m'a fait sourire lorsqu'il s'est évertué à convaincre les cultivateurs canadiens que le régime de la protection leur conviendrait à merveille. Je crains que l'honorable député ne fasse fausse route ; il ne saurait faire croire aux cultivateurs du Dominion, ni même à ceux de son comté historique de Halton qu'il a raison, et que cette politique offre bien tous les avantages qu'il lui reconnaît. Les Etats-Unis sont probablement le pays le plus protectionniste du monde, et cependant, la comparaison de l'état du cultivateur américain avec celui du cultivateur canadien est tout à l'avantage de celui-ci.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GRANT : Je ne m'attarderai pas à citer des statistiques, mais j'ai ici quelques chiffres établissant de façon concluante que la protection à outrance n'a pas été avantageuse aux cultivateurs américains, et raisonnant par anologie, je prétends qu'elle ne peut favoriser le cultivateur canadien. Je vois dans le douzième recensement des Etats-Unis qu'il y avait là en 1880, 4,008,000 cultivateurs, dont 2,984,000 propriétaires, et 1,024,601 locataires des fermes qu'ils occupaient. Vingt ans plus tard, c'est-à-dire en 1900, il y avait aux Etats-Unis, 5,739,000 cultivateurs, dont 3,713,000 étaient propriétaires, et 2,026,000 locataires. Le nombre des propriétaires diminuant et celui des locataires augmentant, il faut en conclure que la prospérité ne règne pas chez la classe agricole aux Etats-Unis; s'il en était autrement, c'est le nombre des propriétaires qui augmenterait et celui des locataires qui diminuerait. En 1880, sur 1,000 hommes occupés aux travaux de la ferme, 422 étaient propriétaires; et en 1900, il n'y en avait que 423. En 1880, sur 1,000 cultivateurs, 145 étaient locataires, et en 1900, il y en avait 231. En d'autres termes, le nombre des propriétaires de fermes était resté stationnaire, tandis que celui des locataires avait augmenté de 60 pour 100. M. l'Orateur, le cultivateur canadien devrait apprendre de là à ne pas se laisser duper par les arguments spécieux des protectionnistes à outrance. En 1900, il y avait en tout aux Etats-Unis, 8,771,000 cultivateurs, en 1880, 7,075,000, augmentation très faible, si l'on songe à l'augmentation énorme de la population des Etats-Unis, en général, pendant les deux périodes décennales qui se sont écoulées de 1880 à 1900.

Considérons, maintenant, l'état du cultivateur américain à un autre point de vue, voyons quel capital il a placé dans son industrie, et comparons ses revenus a ceux du fabricant des Etats-Unis. Le recensement des Etats-Unis qui vient d'être publié indique que le capital consacré à l'exploitation des fermes, y compris la terre, les bâtiments, les améliorations et les animaux, s'élève à environ $20,514,000,000. Cette somme a produit au cultivateur des Etats-Unis un revenu de $3,764,000,000. Le capital consacré à l'exploitation des diverses industries de fabrication est de $9,874,000,000 seulement; cependant, cette somme a produit $8,370,000,000, abstraction faite de $4,800,000,000, en argent et en stock qui leur restaient en main. Déduction faite de $2,000,000,000 que représentent les salaires et les travaux d'exploitation, etc., somme jugée suffisante par le compilateur de ces statistiques, il reste aux fabricants américains un revenu net de $6,370,000,000 sur un placement de $10,000,000,000 à peine. Le revenu du cultivateur n'est donc pas à comparer avec celui de l'industriel dans ce pays si protectionniste qu'est la république américaine, et pas un honnête homme ne prétendra le contraire. N'ayant pu me procurer des statistiques complètes par rapport au Canada, j'ai pris celles qui concernent la province d'Ontario ; elles paraissent assez bien indiquer ce qui se passe dans le reste du Dominion. Je vois dans un bulletin publié récemment par le ministère de l'Agriculture à Toronto, que le capital placé sur les fermes de l'Ontario est de $975,000,000, qui ont produit en 1900 un revenu de $160,000,000, abstraction faite de ce qui fut consommé par les animaux et qui représente $60,000,000 de plus. Le revenu des cultivateurs d'Ontario, proportion gardée du capital placé, a donc été plus considérable que celui des cultivateurs américains. Le revenu moyen du cultivateur américain est de $288 par année. Je veux bien reconnaître que ce n'est pas là un indice suffisant de sa condition, et qu'il ne faudrait pas se baser uniquement là-dessus pour établir une comparaison entre le revenu du cultivateur américain et celui du cultivateur ontarien. Car, en ce qui concerne le premier, il faut tenir compte de petites propriétés possédées par des noirs et de certaines autres conditions qui seraient de nature à rendre la comparaison défavorable. Prenons plutôt quelques-uns des Etats limitrophes; non seulement, ils sont plus rapprochés de nous, mais le sol, le climat, etc., ressemblent beaucoup aux nôtres. Dans l'Etat de l'Ohio, d'après ces statistiques, où tout indique qu'elles ont été préparées avec le plus grand soin, le revenu moyen du cultivateur est de $312; de $425, dans l'Illinois; de $239, dans le Michigan; de $465, dans le Minnesota; de $755, dans le Dakota-nord; et de $605, dans le Dakota-sud. On peut très bien faire la comparaison entre l'Ohio, l'Illinois et le Michigan, d'un côté, et la province d'Ontario, de l'autre. En 1900, les cultivateurs d'Ontario ont récolté pour $160,000,000 de produits, et ces cultivateurs étaient au nombre de 175,000 à 200,000. Disons plutôt 200,000, et en divisant par ce chiffre les $160,000,000 représentant la valeur de leurs produits, nous verrons que le cultivateur de l'Ontario a un revenu moyen de $800 par année. A mon avis ce calcul est raisonnable, il est logique et il doit nous porter à conclure que les cultivateurs de l'Ontario et du Canada, en général, retirent plus de leur travail et de leur capital que ceux des Etats-Unis. Ces derniers ne progressent pas; ils se plaignent du lourd fardeau des taxes qu'ils doivent à un tarif trop élevé.

Je crois que les honorables députés de la gauche auront beaucoup de peine à convaincre les agriculteurs du Canada qu'un tarif protecteur élevé, ou une protection adéquate, donnez-lui le nom que vous voudrez, est une politique qui est dans leurs intérêts. Il manque quelque chose aux cultivateurs de ce pays, et ce défaut est tout naturel. Ils ne sont pas organisés. Ils n'ont pas les avantages de la cohésion que les autres classes possèdent, et ils ne peuvent pas conséquemment faire connaître au gouvernement et aux autorités quelles sont leurs vues sur ces questions. Ils n'ont que tous les cinq ans, ou quelquefois dans une élection complémentaire, l'avantage de faire connaître leur façon de penser et de dire ce que devrait être la politique du pays. Il est tout naturel alors, M. l'Orateur, que les honorables députés de la gauche désirent avec anxiété convaincre les cultivateurs et les autres classes qui produisent les matières brutes au Canada, qu'ils sont tout autant intéressés à avoir une protection élevée que ces industries que, dans le moment, la demandent à grands cris. Dépouillée de tout artifice, la protection a pour but de diminuer la concurrence et conséquemment d'augmenter les prix. La tentative laborieuse qu'un honorable député de la gauche a faite—je crois que c'était l'honorable député de Halton (M. Henderson), de prouver que le prix des produits de la ferme serait augmenté par la politique qu'il prêche, m'a considérablement intéressé, je l'ai suivi attentivement, mais je dois avouer qu'il ne m'a pas convaincu. Il est vrai qu'il a été un peu embrouillé par la question du plomb que l'on a, malheureusement pour lui, introduite dans le débat, et il a dû trouver le sujet qu'il avait à discuter presque aussi lourd que le plomb, parce qu'il l'a soudainement lâché après l'interpellation du ministre des Finances.

Je ne sais pas quelle valeur on peut donner aux opinions des journaux dans des questions de ce genre, mais si les cultivateurs d'Ontario ont un organe que l'on peut regarder comme exprimant leurs vues en fait de tarif, je crois que l'on peut dire que cet organe est le " Weekly Sun " publié dans la ville de Toronto. J'ai ici une petite coupure d'un numéro récent de ce journal tou-

chant l'agitation actuelle en faveur d'une protection élevée ; elle se lit comme suit :

Une des petites brochures que fait circuler l'Association des Manufacturiers Canadiens dans sa campagne en faveur de la protection, demande aux cultivateurs d'appuyer un tarif élevé, pour la seule raison que les cultivateurs ont appuyé ce tarif dans le passé. On ne peut nier que plusieurs cultivateurs dans le passé ont été assez innocents pour voter en faveur d'un tarif protecteur pour le Canada ; on ne peut nier non plus que plusieurs sont encore prets à voter pour la protection, mais ceci prouve seulement qu'ils ne savent pas protéger aussi bien leurs intérêts que les manufacturiers. On les a trompés et ils ont fait le jeu d'une classe favorisée ou privilégiée, mais ils se raffinent très rapidement.

A ce propos, on a prétendu, chose absurde, qu'un tarif protecteur ferait augmenter les prix des produits de la ferme. Mais, si des droits plus élevés augmentent les prix des produits de la ferme, si une plus grande protection donne à nos cultivateurs de meilleurs prix pour ce qu'ils ont à vendre, alors je demanderai aux honorables députés de la gauche, comment il se fait que dans les années, 1891, '92 et '93, lorsque leur parti était au pouvoir, le grain et les autres produits agricoles se sont vendus à des prix plus bas que dans aucune autre période de l'histoire de ce pays. Peuvent-ils expliquer comment leur politique a été si inefficace pendant ces années, non seulement pour élever les prix des produits de la ferme, mais même pour les établir à un niveau raisonnable ?

La question des excédents en est une qui semble contrarier extraordinairement les honorables députés de la gauche, tout comme la même question a, pendant plusieurs années, dans la province d'Ontario, été le cauchemar de l'opposition dans l'Assemblée législative de cette province. Je ne crois pas que les honorables députés de la gauche puissent être considérés comme des autorités très compétentes en fait d'excédents. Je ne sache pas que les excédents aient gâté leur régime au point de leur permettre de parler avec beaucoup de connaissance sur le sujet.

Cependant, comme l'honorable député de Pictou (M. Bell) a peint l'administration actuelle sans les traits d'un pouvoir qui ne s'appliquait qu'à imposer des taxes, je voudrais savoir quel aurait été le résultat si la politique qu'il prêche avait été suivie en 1902, par exemple. Si le même degré de prospérité avait régné, ce qui n'est pas du tout probable, on aurait perçu, si vous voulez, en droits ou taxes, environ quinze millions de plus qu'il n'aurait été réellement payé dans le trésor. Si la résolution de son chef, M. Borden, signifie quelque chose, elle signifie que si les honorables députés de la gauche avaient été au pouvoir, on aurait extorqué, pour me servir d'un de leurs mots favoris, cette somme des consommateurs canadiens. Mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) pleurait presque l'autre soir, lorsqu'il parlait de la façon dont le gouvernement soutirait les taxes du peuple. Il avait dans la voix des larmes et des gémissements qui rappelaient les lamentations de Jérémie. Mais, lorsque nous comparons les uns aux autres les discours de ces honorables députés, nous trouvons des inconséquences et des contradictions très singulières dans leurs commentaires sur le budget. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a cru à propos de critiquer la dépense du ministère des Postes. A-t-il prétendu que cette dépense n'était pas sage ? Pas du tout, M. l'Orateur. Il a critiqué le directeur général des Postes, parce qu'il n'avait pas suffisamment dépensé l'année dernière. Il a parlé comme suit ou à peu près :

Si l'honorable ministre avait généreusement pourvu aux besoins croissants du pays en fait de facilités postales, son déficit aurait été aussi considérable que le déficit des conservateurs en 1896.

La dépense de l'année dernière, 1902, a été de $3,883,000. Si nous y ajoutons le déficit de $781,000 en 1896, nous avons un total de $4,664,000, ce qui est une augmentation de $999,000 sur 1896 et qui ferait 25 pour 100 de plus que la dépense ordinaire dans un seul ministère. Or, si cette dépense est nécessaire dans un ministère d'après l'honorable député, elle le serait dans tous les autres. Une dépense totale de 25 pour 100 équivaudrait à $12,500,000 de plus dans le bilan du pays, dépense justifiée par l'augmentation des besoins, ce qui porterait le budget à $62,500,000. L'honorable député répond par le fait même à son collègue de Leeds (M. Taylor) qui a critiqué la dépense du gouverenement comme non judicieuse, extravagante et constituant un pesant fardeau pour le pays.

A mon avis, la majorité des électeurs est convaincue qu'un tarif protecteur ne réussirait pas à augmenter le prix de nos produits agricoles. Une autre objection que le peuple soulèvera, je crois, contre l'amendement de l'honorable chef de l'opposition, c'est que la politique qu'il préconise augmentera le coût des choses nécessaires à la vie. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a parlé contre cette proposition hier soir. Il nous a dit que si nous imposions un tarif protecteur ceux dont les industries seraient protégées seront si patriotes qu'ils n'augmenteront pas le prix des articles qu'il fabriqueront. Or, M. l'Orateur, la nature humaine est toujours la nature humaine, en quelque lieu que ce soit, et à mon avis si nous donnons aux industriels l'opp rtunité au moyen de la protection d'augmenter le prix de leurs articles, il n'y a aucun doute qu'ils les augmenteront. Pour vous montrer qu'en parlant ainsi je ne tombe pas dans l'hérésie, laissez-moi citer une partie d'un discours d'un honorable député dont l'autorité ne se sera pas mise en doute par nos honorables amis de la gauche, spécialement sur les questions de finance et de commerce. Voici telles que je les trouve à la page 198 (v.a.) des "Débats," les paroles

que l'honorable M. Foster, alors ministre des Finances, a prononcées le 27 mars 1894:

Une autre objection que l'on a faite à la politique nationale et à son principe de protection, c'est que le prix de plusieurs articles fabriqués a été élevé pour le consommateur, à cause des droits imposés. M. l'Orateur, j'admets cela tout de suite jusqu'à un certain point, et je dis qu'une politique nationale ayant un principe de protection a toujours pour effet, dans ses débuts, d'élever le coût des marchandises et tout d'abord le prix des marchandises sera élevé en proportion de la protection accordée.

Et il continua en faisant cette admission importante, qui est, je crois, une réponse complète à l'argument de l'honorable député de Halton (M. Henderson).

Telle était son opinion quant à l'effet que la protection pourrait avoir sur l'augmentation des prix des choses nécessaires à la vie. Je donne cette opinion pour ce qu'elle vaut. Je ne m'adresse pas présentement aux amis du gouvernement, mais aux honorables députés de la gauche auxquels je demande s'ils n'acceptent pas l'opinion que je viens de citer, comme très définie et portant une grande autorité ?

M. l'Orateur, un honorable député qui a parlé hier, dont je ne connais pas le nom, mais dont la figure m'est très familière, parce que je crois l'avoir rencontré dans la partie nord de cette province, il y a quelques semaines, a dit que les comtés ruraux de la province d'Ontario appuieraient la politique protectionniste. Comme preuve il a dit que ces comtés avaient élu une majorité favorable à la protection et à l'opposition conservatrice dans la Chambre. Numériquement, il est vrai que les élections de 1900 ont eu ce résultat dans la province d'Ontario, mais depuis les élections générales de 1900, il y a eu des élections dans les comtés ruraux, tant dans l'Ontario que dans les autres provinces, et je vois autour de moi assis de ce côté-ci de la Chambre des députés qui ont été élus par des comtés ruraux, et ces comtés, je crois, ont fait connaître clairement leur opinion sur cette question. Je crois que l'honorable député de Lisgar (M. Stewart) représente un comté rural et qu'il a été élu tout récemment. Il en est de même de l'honorable député du comté d'Argenteuil (M. Christie) et de l'honorable député de Yarmouth (M. Law), et parlant plus particulièrement de la province d'Ontario, je crois que certains comtés ruraux tels que Durham-ouest, York-ouest et Russell ont fait connaître leurs vues sur la question. Un honorable député me fait remarquer que nous ne devons pas omettre la victoire signalée de Terrebonne, des Deux-Montagnes et de Maskinongé. Je ne crois pas me tromper en disant que les comtés ruraux de l'Ontario et du Dominion sont irrévocablement oppposés au rétablissement d'une protection élevée, et je crois qu'ils seront fortement appuyés par leurs frères du Manitoba et par ceux du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise. Pour me résumer, je termine comme j'ai commencé, et je dis que ce serait une politique tout à fait erronée de notre part, au moment où une grande prospérité règne dans ce pays, où les fabriques travaillent jour et nuit, où nos ouvriers ont de meilleurs salaires et surtout lorsque nos finances sont dans un état prospère ainsi que le montre l'exposé budgétaire, de changer notre politique douanière. Ainsi, pour cette raison, je suis obligé de voter contre l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition. Nous avons enfin cette autre raison : si cette résolution veut dire quelque chose, elle signifie l'augmentation de tous les droits, et conséquemment, augmente le fardeau de la grande classe des consommateurs, et c'est ce à quoi je m'oppose.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : Il n'y a aucun doute que celui qui voudra parler à cette période avancée de la discussion trouvera difficile de dire quelque chose qui pourra intéresser la Chambre. Je veux d'abord féliciter l'honorable député (M. Grant) sur le discours qu'il vient de prononcer; c'est son premier discours dans cette Chambre et je suis certain que tous ici, nous nous accorderons pour dire que la pratique lui profitera, comme elle a déjà profité à presque nous tous. L'honorable député a parlé d'un certain état de choses et je me permettrai de dire quelques mots sur ce sujet, avant d'entamer la discussion de la motion qui est devant la Chambre. L'honorable député nous parle d'une certaine fabrique de voitures dans le comté voisin du sien, à un endroit appelé Orillia, mais il ne nous a pas dit que cette catégorie de manufacturiers avait obtenu cette augmentation de protection de ses amis politiques. Il ne nous a pas dit que les droits sur les cutters et les traîneaux avaient été augmentés de 5 pour 100 depuis que les honorables députés de la droite sont venus au pouvoir et que le droit est maintenant de 35 pour 100 sur les voitures tel qu'il était avant l'arrivée du gouvernement actuel. Il n'y a donc pas lieu de faire tant d'éloges du tarif de ses amis, et il a été forcé d'admettre comme tout le monde l'admet que cette classe de marchandises ne tombe pas sous le coup de la préférence avec l'Angleterre. L'honorable député a aussi parlé du verdict que le peuple avait rendu en l'envoyant ici dans cette Chambre. Ce ne serait pas lui faire plaisir que de dire que sa présence ici est une preuve des erreurs que le peuple commet très souvent; son comté aurait pu avoir un meilleur représentant, il n'y aucun doute de cela. Mais au sujet de l'arrondissement qui, dans son comté, a le plus changé d'opinion politique à la dernière élection, on doit se rappeler qu'il y a là une certaine compagnie qui fabrique l'alcool de bois et vend ses produits au gouvernement pour $1.40 le gallon, tandis qu'on peut acheter le même article sur le marché à $1 le gallon. Cette industrie avait une protection de $2.25 le gallon sous l'ancien gouvernement, mais le gouvernement actuel l'a augmenté à $2.40 le gallon. Une

autre chose à noter est que cette compagnie avait un contrat de cinq ans qui devait expirer à l'époque de cette élection. Les intéressés, naturellement, se lancèrent dans la lutte avec beaucoup de vigueur en faveur de M. Grant, et depuis l'élection ils sont revenus pour faire renouveler leur arrangement, mais le ministre n'ose pas le renouveler vu qu'il avait été accordé sans que des soumissions eussent été demandées. Cet arrondissement, à une élection précédente, avait donné une majorité conservatrice qui a été changée en une majorité libérale—par l'alcool. Voilà ce que j'avais à dire en réponse aux remarques de l'honorable député, M. Grant, à propos de sa localité, mais il y a un autre point dont je puis aussi bien parler tout de suite pendant que je m'occupe de l'honorable député. Il a parlé des drapeaux qui ornaient les murs de la salle lors du banquet donné à l'honorable député d'Halifax (M. Borden) que je suis heureux de reconnaître comme mon chef. Or, il n'y avait rien de vague à propos de ces drapeaux. Tout le monde savait quels étaient ces drapeaux, et ce qu'ils voulaient dire, mais personne sous le ciel, ne pourrait jamais dire quels drapeaux il faudrait arborer dans un banquet donné aux honorables députés de la droite. Que ferait-on des inscriptions d'il y a dix ans passés ? Les mettrait-on sur les clôtures, sur les granges ou sur les grosses pierres le long du chemin, si les honorables députés se présentaient devant le peuple aujourd'hui. Non, nous n'entendons plus parler.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Oh ! oh !

M. BRODER : On les verrait peut-être encore dans la Nouvelle-Ecosse où réside mon honorable ami—il n'a pas encore appris le changement. Mais, M. l'Orateur, il n'y a pas un homme dans le pays qui pourrait dire quelle sorte de drapeaux il faudrait mettre dans un banquet donné aux honorables députés de la droite. En effet, où en sont-ils rendus ? L'un demande que le ciel de plomb de son comté soit éclairé par le soleil de la protection. Un autre voudrait s'entourer les reins avec une ficelle à engerber plus forte. Un troisième se lève et dit : Le sel ne me sauvera pas si vous ne faites pas quelque chose pour l'industrie du sel. Et voilà comment les choses vont, et il n'y a pas un seul ministre qui a assez de courage pour se lever et défendre la citadelle contre les attaques de ses propres amis. Pas une parcelle de cohésion ou d'unité d'intention parmi les honorables députés de la droite. Un tarif stable—voilà ce qu'ils disent donner au pays; un tarif stable, quelque chose qui est suspendu entre le ciel et la terre, et que personne ne connaît. Ils privent cette Chambre du privilège de fixer les taxes, et donnent à l'exécutif le droit de dire s'il taxera cette industrie ou cette autre en dehors de la connaissance du peuple. Sept dollars la tonne sur les rails—ce droit sera imposé lorsque le gouvernement aura obtenu la conviction que quelqu'un est capable de manufacturer ces rails. Cela contraste étrangement avec la conduite de l'honorable ministre des Chemins de fer lorsqu'il proposait de donner une commande de rails considérable à une compagnie avant que cette compagnie eut l'outillage nécessaire pour les fabriquer. Que disait le gouvernement alors ? Il se disait certain que M. Clergue était en mesure de manufacturer tous les rails qu'on lui commanderait. Mais, M. l'Orateur, aujourd'hui que les usines sont construites au Sault Sainte-Marie et que l'on en construit d'autres à la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement redoute que ces compagnies ne puissent pas remplir leurs commandes, et il va tenir ce droit au-dessus de leur tête. Pourquoi le gouvernement ne met-il pas à exécution la politique qu'il prétend être dans les intérêts du pays ? Un tarif stable. S'il y a quelque chose dans le pays sur quoi il y a eu et il y aura des doutes tant que les honorables députés de la droite occuperont les banquettes du trésor, c'est bien le tarif.

Le gouvernement nous parle de tarif de revenu. L'honorable ministre du Commerce nous a dit, lorsqu'il était dans l'opposition que le tarif de ce temps-là prenait $2 dans les goussets du peuple et les mettait directement dans la caisse des manufacturiers, tandis qu'il ne mettait qu'un dollar dans le trésor. Je voudrais que cet honorable ministre ou quelqu'un de ses amis nous expliquât par exemple comment il se fait, qu'aujourd'hui, sous un tarif de 25 pour 100 sur les voitures, exactement le même tarif qui existait lorsqu'il faisait ce discours, le peuple ne paie plus les $2 aux manufacturiers, et seulement $1 au trésor. Si le tarif avait cet effet autrefois, il doit l'avoir aujourd'hui, parce que c'est le même tarif. Les députés de l'ouest demandent que les droits soient diminués sur les instruments aratoires. Où sont-ils aujourd'hui ? Ils veulent que le tarif reste ce qu'il était. Vingt pour cent sur les faucheuses et sur les moissonneuses, tout comme sous le tarif conservateur de 1894. Ces honorables députés et leurs amis demandaient alors que le droit fût réduit ; aujourd'hui, ils veulent qu'il reste tel qu'il est. Ce droit était un instrument de malheur dans les mains du gouvernement conservateur, aujourd'hui c'est un bien de la part du gouvernement actuel.

Ce tarif me rappelle une histoire, et je puis compter une histoire de temps à autre, M. l'Orateur, tout aussi bien que n'importe qui. Il y avait à Montréal une personne qui était dans le commerce d'épicerie ; cet épicier vendait du sucre, mais il ne se gênait pas de mettre du sable dans son sucre. Un de ses clients lui dit un jour : Monsieur, je crois que je n'achèterai plus de sucre de vous. Qu'y a-t-il donc, demande l'épicier ? Vous ne me donnez pas assez de sucre pour sucrer mon thé et pas assez de sable pour faire du mortier. Voilà le tarif que nous donne aujourd'hui le gouvernement. Il ne

contient ni sucre ni sable en quantité suffisante.

On a beaucoup parlé de la préférence. S'il y a une faute que le gouvernement regrette aujourd hui d'avoir commise, c'est bien d'avoir jeté cette préférence à ses amis comme on jette une planche dans la rivière à un homme qui se noie, sur laquelle il puisse gagner la terre. Les ministres avaient à faire face à la phalange solide de leurs amis qui revenaient des élections après avoir prêché le libre-échange pendant des années, et il leur fallait faire des changements dans le tarif conformément à leurs principes et à leurs promesses. Leurs partisans dirent : Il faut que vous nous donniez quelque chose, et la montagne en travail accoucha de la préférence, et ce fut tout. Ils l'ont jetée à leurs amis pour leur aider à gagner la rive et depuis ils n'ont cessé de vanter les bienfaits de cette préférence. Or, quels en ont été les effets L'Angletere dit qu'elle en a reçu très peu de bénéfices. Elle compte peu pour l'Angleterre, vu le peu de commerce qu'elle fait avec le Canada, mais elle compte beaucoup pour nous. Telle est la raison.

Cette politique a eu pour effet de nous mettre l'Allemagne à dos. C'est à cause de cette préférence que l'Allemagne a élevé son tarif contre nous. Bien que l'on eût autrefois demandé à l'Angleterre de dénoncer auprès de l'Allemagne et des autres nations, les traités contenant la clause de la nation la plus favorisée, lorsque cette loi a été mise dans notre statut, l'Angleterre a immédiatement notifié l'Allemagne et les autres pays de l'abrogation de ces traités. L'Allemagne blâme la préférence, surtout à cause de cela, et elle use et usera de représailles. Cette surtaxe que l'on propose de mettre sur les marchandises allemandes montre le peu de sagesse de la mesure ; car nous n'achetons à l'Allemagne que pour environ trois quarts d'un pour cent des marchandises exportées par ce pays ; en d'autres mots, nous n'importons au Canada que pour 75 cents sur chaque cent dollars que l'Allemagne exporte. M. l'Orateur, cette surtaxe est le résultat de la faute que le gouvernement a commise en décrétant la préférence.

Il ne peut pas l'abolir maintenant, car s'il l'abolissait, cet acte serait mal interprété en Angleterre et nous ferait beaucoup de tort. Il aurait mieux valu ne jamais la mettre dans nos statuts.

Le gouvernement, M. l'Orateur, n'a pas su comprendre les besoins du pays. Tous ceux qui étudient l'histoire du commerce des autres nations du monde, constatent que lorsqu'un pays est en position de gagner un avantage commercial sur un autre pays il le fait invariablement. En vertu de ce principe, nous voyons l'Allemagne et les Etats-Unis envahir les marchés de l'Angleterre. Et, quelle est la position du Canada ? Nous sommes laissés presque entièrement à la merci des autres pays. Le gouvernement n'a pas su comprendre notre situation et n'a pas donné au peuple le remède qu'il était en son pouvoir de lui donner. Je veux maintenant toucher une autre question, et il est étrange qu'aucun membre du gouvernement n'y ait fait allusion. Je veux parler des révélations de l'ex-ministre des Travaux publics qui a accusé certaines personnes d'avoir à sa connaissance et de son consentement—et ces personnes étaient sous ses yeux dans cette Chambre—promis secrètement aux manufacturiers de Montréal que leurs intérêts ne seraient pas mis en péril, qu'ils seraient protégés, s'ils voulaient appuyer le parti libéral—et ils l'ont appuyé. Voilà M. l'Orateur, ce que l'on nous dévoile au sujet d'hommes publics qui parcourent le pays en prêchant le libre-échange comme ils le voulaient, et le libre-échange tel qu'il est en Angleterre. J'ai entendu l'honorable chef du gouvernement dire dans mon propre comté que son ambition était d'avoir le libre-échange tel qu'il est en Angleterre, pendant que ses amis faisaient secrètement un marché direct avec les manufacturiers de Montréal. Pas un député de la droite n'a condamné cette manière d'agir chez un homme public. Pas un seul ministre n'a osé se lever et contredire les révélations faites dans cette Chambre il y a quelques jours.

Voilà des choses qui ne devraient être permises à aucun gouvernement canadien. C'est là ce qui fait que nous voyons tant d'hésitations et de tergiversations à propos du tarif. Les honorables ministres sont pieds et poings liés livrés à certaines personnes et ils ont fait des promesses à d'autres. Nous devrions avoir un tarif stable et des hommes stables, non pas des hommes sans principes arrêtés ; pas des hommes qui défendent une politique qui convient à leur seule localité ou des hommes qui condamnent et demandent la protection en même temps. Ce gouvernement veut plaire à tout le monde. Il faut satisfaire tel ou tel, puis les députés s'en vont dire à leurs électeurs qu'ils ont fait telles ou telles déclarations à la Chambre et que le gouvernement ne les a pas contredites. Ils espèrent ainsi pouvoir tromper le peuple et se dispenser de tout principe ou politique arrêtée, et, M. l'Orateur, s'il y a une chose dont ils veulent se débarrasser plus que de toute autre, c'est leur passé. Je le voudrais comme eux, si j'appartenais à ce parti. Si j'avais un passé comme le leur, il n'y aurait pas un homme plus heureux que moi de voir sceller le livre. On n'érigera pas de monument pour marquer l'endroit où sera déposé ce livre après qu'il aura été fermé. Je soupire après le temps où l'opinion publique n'excusera plus une conduite semblable de la part des gouvernemnts.

Je veux maintenant parler d'une question qui complète celles que nous avons discutées jusqu'à présent. On a parlé beaucoup des intérêts des cultivateurs et des intérêts des manufacturiers, et il est étrange de voir les honorables députés de la droite regarder ces deux classes comme étant distinctes dans leurs intérêts et dans leurs efforts pour le

bien du pays. Ceux qui déclarent que les intérêts de ces deux classes sont identiques, font comme Canadiens plus de bien à leurs pays que ceux qui fomentent entre elles la discorde et les querelles. L'intérêt du cultivateur réside dans le succès de celui qui par son esprit d'entreprise fournit un marché pour la consommation des produits agricoles. La ville de Toronto seule consomme plus de produits agricoles du Canada que le Canada n'en exporte aux Etats-Unis. Si vous regardez dans les Etats de l'Ouest et du Sud-Ouest, vous verrez que là où sont les plus grands centres de population, formés en grande partie par les manufactures, les cultivateurs dans les districts environnants sont plus prospères que dans les endroits où ces centres de population n'existent pas.

Si nous voulons que l'histoire des Etats de l'ouest américain se répète pour nous, nous devons adopter une politique qui créera des centres de population. Je suis bien prêt à admettre que les conditions ne sont pas exactement les mêmes. Les Etats-Unis ont des facteurs que nous ne pouvons pas avoir ici. Par exemple nous n'avons pas comme eux le soleil du sud pour la culture du maïs, mais nous avons un sol dont la fertilité n'a jamais été égalée aucune part au monde. Les Américains ont pu, grâce à la culture du maïs,engraisser des porcs et autres animaux pour l'exportation sur les marchés du monde, mais notre sol a des qualités durables, les récoltes successives ne l'appauvrissent pas, et nous devrions pouvoir faire dans nos prairies ce que Américains ont fait chez eux. Je ne vois pas pourquoi les ministres actuels ou d'autres qui prendront leur place n'auraient pas une politique de nature à créer de grands centres de population dans notre Nord-Ouest. Le gouvernement ne voit pas l'importance qu'il y a de développer les ressources de ces prairies et de les lier solidement à notre développement national. Que trouvons-nous à l'ouest du lac Winnipeg ? Entre le lac Winnipeg et la côte du Pacifique, il n'y a pas moins de onze chemins de fer allant directement aux Etats-Unis. Cette question du transport au sujet de laquelle nous devrions avoir quelque plan défini, afin d'aider au développement de notre grand pays, devrait être réglée par l'exécutif. Il est impossible d'ignorer que nous n'avons pas de politique arrêtée au sujet de cette question. Quelques-uns peuvent dire, et quelques honorables députés l'ont dit, que cela fait peu de différence au point de vue du développement du pays, que le chemin de fer qui transporte nos produits passe par les Etats-Unis, ou ailleurs, pourvu que nos produits soient transportés. Ce n'est pas ce que l'histoire nous enseigne. Voyez le petit royaume de Hollande, par exemple : le commerce de transit de l'Allemagne a fait la Hollande ce qu'elle est aujourd'hui, et si l'Allemagne décidait aujourd'hui pour demain de lui enlever ce commerce, la Hollande serait à sa merci. On ne peut pas comparer la petite Hollande à notre grand ouest, mais cela n'empêche pas que nous devrions avoir, au sujet de la question de transport, une politique bien définie et qui protégerait les intérêts du peuple en mettant une fin à la pratique de donner notre trafic à un pays étranger? C'est étrange, mais c'est vrai que sur chaque dollar payé aux chemins de fer, soixante et dix cents retournent au peuple pour travail et matériaux; les autres trente cents vont ailleurs. Quelqu'un osera-t-il prétendre que le gouvernement ne se rend pas coupable de négligence en laissant nos chemins de fer avoir leurs ports d'exportations en territoire étranger ? Cette négligence est certainement coupable. Le gouvernement n'a pas de politique sur la question, pas plus qu'il n'en a à propos de tarif; sa politique est comme celle de Macawber, il attend.

On nous a beaucoup parlé de transport en compartiments froids. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) devrait être ici. L'absence de l'honorable ministre de la Milice et celle de l'honorable ministre de l'Agriculture sont très significatives. Les affaires du recensement ne sont pas en état très satisfaisant, et les résultats du système de l'emmagasinage à froid ne sont pas ce qu'ils devraient être. Cet emmagasinage aurait pourtant, plus que toute autre chose, dû être l'objet de soins judicieux, et ce qui aurait été facilement un grand bienfait pour les cultivateurs, tournera peut-être à leur désavantage. A entendre les honorables ministres parler dans les campagnes on croirait que tous les cultivateurs du pays sont prospères parce que le système des entrepôts frigorifiques fonctionne sous le direction de l'honorable ministre de l'Agriculture. La misère a été gelée et tous les cultivateurs doivent être riches.

J'ai recueilli les chiffres suivants dans le rapport du ministre du Commerce. Ils montrent que l'exportation de la volaille parée et non parée a été comme suit :

1900	$210,822
1901	145,158
1902	238,047

On nous a parlé aussi beaucoup de l'exportation des petits fruits. Voici les résultats :

1900	$59,412
1901	38,326
1902	26,311

Je crois que cette exportation sera moindre encore cette année. Elle n'a pas eu le succès qu'elle aurait dû avoir. L'honorable député a dit l'année dernière que le gros du fromage était exporté comme fret ordinaire et non dans les compartiments à air froid. Pourquoi cela? Une des raisons est que le coût de transport est plus élevé. L'autre raison, et celle-là est très sérieuse pour les cultivateurs de ce pays, et j'y appelle tout spécialement l'attention du gouvernement, car je ne crois pas que le ministre de l'Agricul-

ture soit capable de la résoudre—l'autre raison, dis-je, est que les commerçants achètent notre fromage comparativement frais, lorsqu'il n'est vieux que de deux ou trois jours, et le gouvernement veut le mettre dans les compartiments froids. Si l'on met du fromage dans des compartiments froids lorsqu'il mûrit encore, l'opération est arrêtée par la température trop basse, et au lieu de mûrir dans la condition qu'il devrait mûrir, le fromage devient amer par les acides qui l'impreignent. Cette tentative de mettre le fromage dans les compartiments froids a jeté le commerce de fromage dans un état très précaire. Tout homme de bon sens dira qu'un fromage de cette nature ne devrait pas être exposé à une température trop basse, mais qu'on devrait l'exposer à une température plus élevée afin que le procédé de maturation puisse continuer. Lorsque le fromage sera suffisamment mûr, on pourra alors l'exposer à une température plus basse. Voilà pourquoi les expéditeurs de fromage ne veulent pas en risquer le transport dans les compartiments froids. Le beurre naturellement est dans une position différente, parce que le froid n'a pas sur cet article le même effet que sur le fromage, au contraire, il en arrête la décomposition et le tient frais. Je veux appeler l'attention du gouvernement et de la Chambre sur le fait que l'emmagasinage à froid ne donne pas les résultats qu'on en attendait dans l'intérêt du pays. Il est encore à la période expérimentale. Le gouvernement ne sait pas encore par exemple, ce qu'il fera des pommes et des petits fruits ou du fromage ou du beurre : et M. l'Orateur, la grande augmentation actuelle du revenu et du commerce dépend plus de l'énergie et de l'esprit d'entreprise des hommes d'affaires du pays que du gouvernement.

M. FRASER : Ecoutez ! écoutez !—ou de n'importe quel gouvernement.

M. BRODER : Oui, de n'importe quel gouvernement.

M. FRASER : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : Particulièrement du gouvernement que nous avons présentement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : Mais laissez-moi vous rapporter ce que disait l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) il y a quelques années. C'est de l'histoire, mais vous ne pouvez nous empêcher de vous lire de l'histoire, que vous l'aimiez ou non. L'honorable député a dit que le gouvernement était comme la mouche du coche, et c'est le rôle que remplit le gouvernement actuel.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je demande pardon à mon honorable ami. Je citais un discours de l'honorable sir John A. Macdonald, prononcé à Halifax.

M. BRODER : Vous avez été en bonne compagnie une fois dans votre vie.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : On avait habitude de nous parler beaucoup d'exode. L'honorable ministre lui-même (sir Richard Cartwright), parlait tellement d'exode qu'on l'aurait pris pour un fils d'Israël.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : Oui, M. l'Orateur, on aurait cru que c'était Moïse lui-même. Mais voyons ce qui en est—malheureusement cet exode continue. D'après les chiffres de son propre rapport, il est sorti du pays l'an dernier pour une valeur de $1,538,186 d'effets de colon. Nous avons eu des années de prospérité, mais cependant l'exode se continuait malgré l'honorable ministre (sir Richard Cartwright). Quels sont les faits ? Ils sont très simples. Les voici :

Nos compatriotes de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et surtout de Québec vont aux Etats-Unis plutôt que dans notre Nord-Ouest lorsqu'il leur faut émigrer, mais si la population d'Ontario a été affaiblie, elle l'a été au profit de l'ouest canadien où se dirigent nos jeunes gens. L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) invoquait cet exode comme argument contre le gouvernement qu'il combattait à cette époque. Qu'a-t-il à dire aujourd'hui pour justifier la politique que le gouvernement actuel a adoptée. Si ce qu'il disait alors était vrai ce doit l'être encore aujourd'hui.

Je veux, M. l'Orateur, aborder cette question de front. Que voyons-nous ? Nous constatons que, malgré tout ce que l'honorable ministre de l'Agriculture et le gouvernement prétendent faire pour les cultivateurs, leurs fils lorsqu'ils sont devenus grands quittent la ferme. Je serais le dernier à proposer de restreindre la liberté du jeune homme, ou de mettre un frein à son ambition, mais je dis que s'il y a une question économique qui prime toutes autres en ce pays, c'est bien celle de garder notre population aux champs. La politique du gouvernement ne produit pas ce résultat. Il y a moins d'agriculteurs aujourd'hui qu'il y en avait lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. Nous savons que les habitants des villes sont moins stables que ceux des campagnes; qu'ils sont plus portés à quitter le pays ou à changer leur condition, et je voudrais voir le gouvernement faire quelques efforts pour résoudre cette question. Le ministre de l'Agriculture devrait étudier la question; il devrait chercher ce qu'il faudrait faire pour rendre la vie agricole plus attrayante aux jeunes gens. Ce qui contribuera peut-être plus que toute autre chose à le retenir à la terre sera la certitude d'y trouver le bien-être. Le ministre de l'Agriculture devrait essayer de rendre la ferme plus confortable. Je suppose que le ministre de l'Agriculture n'a pas beaucoup d'expérience de la vie de famille, mais il devrait en avoir, ou ne pas être ministre.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : Il est très sérieux de penser qu'il n'y a pas dans le pays de gens pour faire les travaux agricoles ordinaires. La tendance est de lancer nos fils dans les professions. Il est possible que la raison en soit qu'un cultivateur à l'aise aimerait à voir un ou deux de ses fils membres d'une profession libérale, et lorsqu'il a quelques économies il fait instruire son garçon, et c'est ce qui jusqu'à un certain point produit l'état de choses actuel. Mais je veux dire ceci : c'est que si le ministère de l'Agriculture s'occupe de la question, et par l'éducation rend la terre plus attrayante, il y aura moins de jeunes gens qui l'abandonneront. On s'occupe trop de chercher si l'Agriculture paie ou non; car le point principal est qu'il n'y a pas dans la société de classe qui, comme celle des cultivateurs soit aussi assurée d'un emploi constant pour eux et pour leur famille. C'est là la première chose à considérer. Il n'y a pas de profession dans laquelle l'emploi soit aussi certain. Et lorsque mon honorable ami (M. Grant) comparait les revenus que le cultivateur et le manufacturier retirent de leurs placements, il oubliait ce point très important, que tous comptes tirés le cultivateur avait mené la vie la plus agréable des deux. Lui et sa famille avaient bien vécu; ils avaient mangé le meilleur pain, le meilleur beurre et le meilleur fromage et les œufs les plus frais, et vous avaient vendu le reste.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : C'est un côté de la question que l'on est trop souvent porté à oublier. Le cultivateur a eu sa nourriture et nous ne pouvons lui enlever cela. C'est un point très important, mais je voudrais à part cela rendre la culture plus attrayante: encourager les garçons à rester sur la terre. Le ministère de l'Agriculture prétend enseigner aux cultivateurs comment cultiver l'avoine et le blé, les pommes de terre, les navets, élever les animaux et tout le reste et lorsqu'un cultivateur vient visiter la ferme expérimentale à Ottawa, il lui trouve toute aussi mauvaise apparence qu'à sa propre ferme. Le drainage n'est guère meilleur, les animaux ne sont pas beaucoup plus beaux. Il en résulte que le vieux cultivateur commence à se demander: Qu'est-ce que cela veut dire; le gouvernement à Ottawa ne paraît pas en connaître plus long que moi. Je dis donc au gouvernement: N'envoyez pas chez les cultivateurs un homme qui ne connaît pas son affaire. Il n'y a pas une classe qui, aussi vite que celle des cultivateurs, découvrira la faiblesse de l'individu. C'est un conseil que je donne surtout à l'honorable premier ministre.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : Je veux maintenant m'occuper de notre ancien ami, le partisan de la réciprocité. L'année dernière il frappait à coup de bâton sur les Américains; aujourd'hui il les caresse avec une plume.

L'année dernière c'était un tarif de représailles aussi élevé que possible ; aujourd'hui il veut la réciprocité. Oserait-on prétendre que lorsque la situation financière de l'agriculture et des autres classes ouvrières est plus misérable aux Etats-Unis qu'au Canada, comme vient de le démontrer l'honorable préopinant (M. Grant), qu'un traité de réciprocité avec ce pays serait d'un grand avantage pour nous? Il faut commercer avec quelqu'un qui est plus à l'aise que soi pour en retirer des avantages. De 1854 à 1866, un traité de réciprocité entre les deux pays avait alors sa raison d'être, car les Américains étaient en guerre et nous pouvions obtenir des prix très élevés pour nos produits agricoles de tous genres. Cependant, qu'est-il arrivé ? Durant ces douze années de réciprocité, et malgré les circonstances les plus favorables, nos importations des Etats-Unis ont excédé nos exportations de $150,000,000.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Nous ferions la même chose aujourd'hui.

M. BRODER : Je sais que vous commettrez des erreurs toute votre vie.

M. CASGRAIN : Revenez-y !

M. BRODER : En 1874, quand il fut question de conclure un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, feu George Brown se rendit à Washington, et il constata que les hommes d'Etat américains étaient dans une telle ignorance des affaires publiques du Canada, qu'il résolut de leur fournir quelques renseignements à ce sujet, et il publia un document—dont j'ai une copie chez moi—renfermant une foule de renseignements puisés dans leurs propres rapports imprimés à Londres, Angleterre, et indiquant que le chiffre de nos importations des Etats-Unis avait excédé celui de nos exportations de $150,000,000. Et quand vinrent les jours sombres de 1857, alors que nos intérêts commerciaux étaient liés à ceux du peuple américain, notre pays eut énormément à souffrir de la crise commerciale qui se fit sentir aux Etats-Unis ; et j'espère bien que nous ne nous trouverons jamais placés de nouveau dans une pareille position.

L'honorable député parle de réciprocité, parce qu'il espère retourner à Washington et passer agréalement le temps avec les Américains. Mais nous ne pouvons songer à conclure un marché de ce genre avec eux, si nous ne sommes pas disposés à leur abandonner la part du lion. Les honorables membres de la droite sont déjà allés à Washington, et ils ressemblaient à ce jeune homme que son père envoie à l'étranger pour faire des affaires et apprendre quelque chose. C'était un jeune homme de belle apparence, appartenant à une famille à l'aise. Je suis d'avis que c'est quand le père est présent que l'enfant doit commettre des erreurs et

non quand il n'est plus là pour le reprendre. C'est la même chose pour mes honorables amis. Ce vieillard avait confié à son fils une mission d'affaires et lui avait donné quelque argent pour ses dépenses. Le fils fut absent durant plusieurs jours, et son père attendait son retour avec beaucoup d'impatience. Enfin, il revint, et le vieillard lui demanda : "Eh bien ! mon fils quelles nouvelles m'apportez-vous " ? " Aucune nouvelle," lui répondit l'enfant, " mais je me suis bien amusé." Cela a coûté joliment cher ", reprit le père, " cependant, une chose me console, c'est que vous n'avez pas fait d'affaires."

C'est exactement là la position de la haute commission mixte. C'était la première affaire sérieuse que le pays confiait aux honorables ministres. Ils se rendirent à Washington, où l'on eut bien soin d'eux, où ils s'amusèrent beaucoup et dépensèrent des sommes considérables ; et quand ils revinrent au Canada, le peuple de ce pays s'écria : " s'il y a une chose dont je suis content, c'est que vous n'ayez pas fait d'affaires." Mais voici que le député de Norfolk (M. Charlton) sonne le rappel, il veut qu'ils recommencent ce voyage de plaisir.

Le temps est arrivé de ne plus nous occuper de nos voisins. Conservons le Canada pour les Canadiens, dans l'acception la plus complète du mot. Au lieu de laisser nos enfants gagner les Etats-Unis pour essayer d'améliorer leur position, comme le font des centaines de nos jeunes gens élevés par des parents pauvres, qui luttent aussi courageusement qu'ils le peuvent pour gagner leur vie, et qui sont plus habitués au climat et à la vie du Canada, dépensons quelques dollars pour les garder ici au lieu de nous acharner à faire venir des Doukhobors. Il y a de nombreuses familles qui vivaient de l'exploitation des réserves forestières à travers les montagnes et les sables arides du nord de notre pays, mais qui ne retirent plus maintenant aucun revenu de ce côté, et qui ne possèdent pas les ressources nécessaires pour sortir de ces régions. Le gouvernement ferait mieux d'aider ces gens à aller s'établir dans le Nord-Ouest, afin d'y créer un courant d'idées vraiment canadiennes, qui contribuerait à l'assimilation de tous ces étrangers qui se dirigent vers ce pays, et qui aiderait à faire du Canada ce qu'il doit être, c'est-à-dire, un pays où les Canadiens pourront vivre heureux et prospères.

M. FRASER (Guysborough) : Après avoir entendu un si grand nombre d'honorables députés de la gauche décrire la faiblesse du gouvernement actuel, le sentiment qui existe dans le pays à son égard, et le désire du peuple de s'en débarrasser au plus tôt, je suis surpris qu'ils aient jugé nécessaire de dépenser autant d'éloquence et de perdre autant de temps à discuter les voies et moyens de la présente administration. Ce flot de paroles serait de nature à faire croire que le pays est maintenant si bien renseigné et si bien déterminé que lorsque le temps sera arrivé, il ne pourra résulter de tout cela qu'une chose, la destruction complète du gouvernement. Voici bientôt quinze jours que nous entendons les honorables membres de la gauche se lamenter sur les malheurs du pays, et l'honorable député (M. Broder), qui vient de sortir a clos la série de ces jérémiades, de ces tentatives faites dans le but de préparer de la littérature pour les prochaines élections, et qui ont contribué à faire rire la Chambre plutôt qu'autre chose.

M. COCHRANE : Nous avons toujours entendu quelque chose.

M. FRASER : L'honorable député rirait quand même s'il n'y avait pas de quoi rire, pourvu que l'esprit de parti le demanderait.

M. COCHRANE : C'est pour cela que vous me faites rire .

M. FRASER : Je considère que l'honorable député qui a précédé mon honorable ami a eu tort de prétendre qu'Ontario-nord aurait pu envoyer un meilleur représentant dans cette Chambre. Un homme plus juste se serait contenté de dire qu'il est au moins un bon représentant. Je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable député s'est rendu lui-même dans Ontario-nord pour essayer, mais sans succès, de faire battre l'honorable député, et nous avons une preuve de la force de la présente opposition dans le fait que leur plus habile conseiller dans les questions financières et, si vous voulez les en croire, dans toutes les question imaginables——

M. HUGHES (Victoria) :——a été supprimé brutalement.

M. FRASER : A été défait, et cela principalement parce l'honorable député qui vient de parler s'est mêlé de son élection. J'ai entendu dire par de bons conservateurs que si l'honorable député n'avait pas mis les pieds dans le comté, M. Foster aurait peut-être eu une chance. Il n'en est pas moins vrai que le meilleur homme de leur parti, malgré une majorité antérieure de 518 votes, et tout ce qu'il a pu mettre en cause pour remporter l'élection, sans oublier le bouillant colonel de Victoria, n'a pu réussir à remporter le vote électoral. Et je ne crains pas de dire que le comté d'Ontario-nord a dans cette Chambre un représentant dont il a droit d'être fier. L'honorable député a mentionné un certain endroit où les conservateurs avaient eu cinq de majorité à l'élection précédente et où les libéraux en ont eu cinquante cette année. Et il prétend que ce changement s'est opéré grâce à l'alcool. Devons-nous conclure de cette assertion de mon honorable ami, qu'il y avait là soixante conservateurs que l'on pouvait faire voter pour le parti libéral en leur donnant du rhum? Nous avons là un exemple de la moralité des amis des honorables députés

de la gauche qui n'est guère à leur avantage.

J'aimerais à savoir des honorables députés de la gauche s'ils considèrent que le tatif actuel est, à leur avis, le même que le tarif du gouvernement conservateur? J'attends une réponse de leur part à cette question. Mais personne n'ose formuler une opinion à ce sujet. Comme je veux être juste, je tiens à bien définir la position des deux partis et à savoir exactement où nous en sommes.

M. COCHRANE : Vous avez la parole.

M. FRASER : Vous n'êtes pas une autorité sur ce point. Les honorables membres de l'opposition prétendent-ils que le tarif actuel du parti libéral est le même que le tarif du parti conservateur quand il était au pouvoir ?

Une VOIX : Non.

M. FRASER : Certainement que non. Est-il plus élevé ou moins élevé? Sur ce point encore je ne puis obtenir de réponse. L'honorable préopinant (M. Broder) a essayé de démontrer que le tarif actuel est plus élevé que son prédécesseur, mais s'il en est ainsi, je ne puis comprendre pourquoi il le combat. Il a également prétendu que toute surtaxe était injuste, et, cependant, avant de reprendre son siège, il a demandé que l'on impose des droits très élevés sur les marchandises américaines, ce qui, après tout, équivaut à une surtaxe. Pour ma part, je considère que, économiquement parlant, la surtaxe est injuste, mais que politiquement parlant, elle est juste. Le gouvernement ne pouvait faire autre chose. Un gentilhomme se défendra toujours avec ses poings, mais si son adversaire le menace d'un stylet ou d'un poignard, alors il se servira du premier objet qui lui tombera sous la main pour le mettre hors de combat. Et en présence de l'hostilité systématique de l'Allemagne à notre égard, nous n'avions pas d'autre ressource à notre disposition que d'agir comme nous l'avons fait.

L'honorable député a aussi prétendu que notre situation actuelle plaçait le Canada à la merci des fabricants étrangers. Il me semble que c'est tout le contraire qui est vrai. Le fabricant européen est obligé, dans plusieurs cas, d'importer la matière première qu'il emploie, à part cela il lui faut payer des droits qui atteignent en moyenne 17 pour 100 et de plus les frais de transport et autres frais, et si un étranger peut faire tout cela et rester avec un avantage sur les Canadiens, cela ne prouve guère en faveur de l'esprit d'entreprise et de l'énergie de la population canadienne. Que pense l'honorable député des Canadiens qui ne peuvent soutenir la concurrence dans de pareilles conditions économiques? Est-il surprenant après cela, qu'avant de terminer son discours il ait pu suggérer au gouvernement, avec un semblant de sérieux, que l'un des devoirs les plus importants d'un gouvernement était de rendre le séjour du pays agréable aux jeunes gens ? Comment le gouvernement peut-il arriver à ce résultat ? Est-ce en indiquant à la mère la manière de les tenir propres ? Est-ce en disant au cultivateur le nombre de corrections qu'il devra infliger à son fils ? Est-ce en indiquant aux jeunes filles de quelle manière elles devront s'habiller pour plaire aux jeunes gens du voisinage ? Que doit-on penser d'un député qui, parlant dans les intérêts des cultivateurs, déclare que le devoir du gouvernement doit être de rendre le séjour du Canada agréable aux jeunes gens? Est-il surprenant, après cela, qu'il ait ajouté que l'on doit toujours commercer avec quelqu'un qui est plus riche que soi, si l'on veut en retirer quelque bénéfice? Une semblable prétention est-elle assez ridicule? Ainsi, un cultivateur ne pourrait réussir qu'en vendant ses produits à quelqu'un qui serait plus riche que lui. Et un marchand ne pourrait faire d'argent, s'il achète d'un cultivateur qui n'est pas son égal sous le rapport des richesses. Mais, M. l'Orateur, le commerce ignore toutes ces distinctions. S'il y a plus de profit pour un marchand à faire des affaires avec un homme qui vaut $10,000 qu'avec un autre qui vaut $100,000, ne croyez-vous pas qu'il accordera la préférence au moins riche ?

L'absurdité de ces deux propositions : que le gouvernement devrait enseigner au cultivateur la manière d'élever ses enfants, et que l'on doit toujours commercer avec quelqu'un plus riche que soi, fait voir tout ce que peut dire un homme aussi intelligent que l'honorable député de Dundas (M. Broder), lorsque les connaissances en fait d'économie politique font absolument défaut chez lui.

Je regrette l'absence du chef de la gauche, car je voulais dire quelques mots à son sujet. Cette discussion sur le budget s'est ouverte par un incident assez drôlatique, du moins quant à ce qui le concerne. Il a parlé de certains ministres qui se seraient endormis durant le discours du ministre des Finances. C'était là une remarque qui ne convenait guère à la dignité de chef d'un grand parti. Mais il ne tarda guère à recevoir la juste punition de ses paroles. A peine avait-il commencé à répondre au ministre des Finances, que le représentant, d'ordinaire si éveillé, de Grey-est (M. Sproule) tomba profondément endormi, bercé par la voix dolente de son chef pérorant tout près de lui. Mais je dois dire, en toute justice pour mon honorable ami (M. Borden), qu'il ne lui rendit pas la pareille et demeura éveillé durant le discours de l'honorable député de Grey-est.

Que veut dire l'amendement qu'il a proposé ? Il commence par dire que le tarif actuel n'est pas satisfaisant. Et pourquoi ? Est-ce parce qu'il n'est pas assez élevé ou trop élevé ? Depuis que le tarif actuel est en vigueur nous avons été accusés dans toutes les élections, d'un bout à l'autre du pays, d'avoir volé la politique des conservateurs. Dans

cette Chambre, dans les assemblées politiques, dans les journaux et enfin partout ils ne cessent de nous dire : " vous nous avez volé notre tarif ; vous n'y avez apporté aucun changement ; vous aviez promis de le faire, mais vous avez manqué à votre promesse." Or, si c'est le même tarif, et s'il donnait satisfaction jusqu'en 1896, alors que notre situation financière était bien plus mauvaise qu'aujourd'hui, comment se fait-il qu'il en soit autrement maintenant ? Peuvent-ils nous expliquer comment il se fait que ce tarif, qu'ils considéraient en 1896 comme étant le comble de la perfection, comme un objet digne de vénération, un dieu sur l'autel de qui ils étaient prêts à déposer leurs objets les plus précieux, ne donne plus satisfaction maintenant ? Parmi les honorables membres de la gauche, y en a-t-il un seul qui soit en état de nous expliquer cette divergence d'opinion ? On commence par dire qu'il règne un certain malaise. Est-ce que cela est dû au tarif ? Ils prétendent que le tarif ne donne pas satisfaction. Je suis bien de cet avis, et j'en suis fort aise. Il ne donne pas satisfaction à certaines gens qui veulent s'enrichir aux dépens des autres. Mais puisqu'il ne donne pas satisfaction, aurait-on l'obligeance de me dire si on en arrive à cette conclusion en le comparant avec le tarif qui existait sous le gouvernement conservateur, ou bien avec le tarif que les membres de la gauche mettraient en vigueur s'ils arrivaient au pouvoir ? Nous n'avons pas eu d'explication sur ce point.

M. CLANCY : Demandez cela à l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes).

M. FRASER : Il n'est pas en état de me le dire. C'est aux membres de la gauche que ma question s'adresse. C'est au député de Bothwell (M. Clancy) que je demande cette explication, et il ne peut éviter d'y répondre en cherchant à en faire peser la responsabilité sur un autre. On a dépensé beaucoup de papier et d'encre pour préparer les discours qui ont été prononcés au cours de ce débat, lesquels pourraient remplir des volumes. Mais pas un seul député conservateur ne nous a dit en quoi le tarif ne donnait pas satisfaction. Ils n'ont que deux choses à dire : La première, c'est que nous n'avons pas tenu la promesse que nous avions faite. Et, la deuxième, c'est que la prospérité dont nous jouissons, nous la devons à la munificence de la Providence. Et quand ces deux moyens de défense leur font défaut, ils font comme ils ont toujours fait depuis 1895, et même depuis 1891, ils ont recours à un expédient dont ils se servent avec enthousiasme, ils injurient le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Les honorables membres de la gauche ne s'aperçoivent-ils pas qu'en agissant ainsi, ils ajoutent chaque année de nouveaux lauriers à la réputation de cet homme d'état distingué ? L'énergie résulte des attaques dont il est l'objet de la part de chacun d'eux, depuis le plus petit jusqu'au plus grand—je parle au point de vue de l'habileté et non de la réputation—c'est qu'elles contribuent à convaincre le peuple qu'ils sont eux-mêmes parfaitement convaincus que s'ils pouvaient atteindre la réputation de cet honorable ministre, ils auraient remporté là une grande victoire.

Pour ma part, je tiens principalement à être dans la bonne voie,—quand bien même il me faudrait pour cela faire preuve d'inconséquence. Quand les conservateurs étaient au pouvoir, ils disaient qu'ils allaient réformer le tarif. Etait-ce là une preuve d'inconséquence de leur part ? Je ne le crois pas ; car s'ils avaient à grandir, je suis convaincu qu'ils grandiraient en sagesse.

Le deuxième point, c'est que cet amendement contient une politique définie. Mais est-ce que tout ce qui est dit n'est pas défini? Qui va définir cette politique et quand le sera-t-elle ? Ils nous parlent encore d'une protection adéquate. Voilà, à mon avis, le fond de toute la question. Qui va définir cette protection adéquate—est-ce les fabricants ou bien le chef de l'opposition et ses amis ? Je sais très bien que si ce soin est laissé aux fabricants, ils la mettront adéquate à leurs besoins. Voilà tout le contenu de l'amendement que nous discutons. Est-il destiné à tromper ; a-t-il pour objet de laisser espérer aux fabricants que si les conservateurs arrivent au pouvoir, ils leur donneront une protection adéquate ? Et chaque manufacturier se dit en lui-même : " une protection adéquate," voilà justement ce qui fait mon affaire. Le fabricant de coton dira de son côté, la protection adéquate dont j'ai besoin est de telle et telle manière, et je dois l'obtenir, car voici la résolution; le parti l'a appuyée de son vote ; et je les ai entendu dire qu'ils étaient inébranlables dans leurs idées, par conséquent, j'aurai la protection adéquate tel que je l'entends.

Les honorables membres de la gauche voudraient-ils nous dire qui sera le juge de cette juste proportionnalité ?

Je suis d'avis qu'ils ont cru qu'en se servant du mot " adéquate ", ils réussiraient à atteindre le même but que leur ancien chef sir John A. Macdonald, en 1878, quand il déclara que les changements qu'il entendait faire subir au tarif ne consisteraient pas dans une augmentation dans les droits, mais dans un simple rajustement. Cette idée eut du succès. Il est certain qu'une foule de gens que ne comprennent pas le sens de cette phrase: " protection adéquate ", seront portés à croire qu'elle signifie quelque chose dans leur intérêt. J'ai dit que les honorables membres de la gauche doivent croire que le tarif actuel est le même ou diffèrent de l'ancien tarif. Pour ma part, je sais qu'il diffère de l'ancien, et si mes honorables amis de la gauche voulaient parler franchement, ils le reconnaîtraient comme moi. S'il ne différait pas du tarif de 1896, tous les discours qui ont été prononcés par les députés conservateurs seraient une perte de temps et d'énergie. S'ils croient que le ta-

rif actuel est le même que celui de 1896, la seule chose qui leur reste à faire, c'est de démontrer que leur tarif était mauvais, que le gouvernement actuel a commis une erreur en l'adoptant, qu'il aurait dû aller plus loin, et que c'est bien là ce qu'ils feront s'ils en obtiennent la chance.

M. CLANCY : Oh ! oh !

M. FRASER : Il me semble que cela est aussi clair que possible. Mais qu'on me permette de le répéter pour le plus grand bien de l'honorable député de Bothwell. Si les honorables députés prétendent que le tarif actuel est le même que le tarif de 1896, dans ce cas, ils sont tenus de nous démontrer que cette protection " adéquate " veut dire que l'on doit aller plus loin que l'a fait l'ancien gouvernement et plus loin que le gouvernement actuel. Car, si la protection accordée par le gouvernement libéral n'est pas " adéquate ", quand leur tarif est le même que celui du gouvernement conservateur, il doit y avoir quelque chose——

M. CLANCY : Personne n'a dit cela.

M. FRASER : Voilà justement ce que j'attendais. Ainsi, le tarif actuel n'est pas le même que le tarif du gouvernement conservateur. Donc, le gouvernement libéral a opéré une réduction. Que personne ne vienne plus nous dire que nous avons volé la politique du parti conservateur. Voilà le député de Bothwell (M. Clancy) qui nous dit que les deux tarifs ne sont pas exactement semblables, et je professe le plus grand respect pour l'opinion de mon honorable ami. Si le tarif doit être modifié, doit-on le réduire encore plus qu'il l'est actuellement, ou bien doit-on remettre les droits comme ils étaient avant 1896, ou les élever davantage? Nous savons parfaitement que les conservateurs ne veulent pas retourner à l'ancien tarif, car les fabricants s'y opposeraient, ils veulent des droits plus élevés. Si le tarif actuel est moins élevé que son prédécesseur, toute la question se trouve réglée.

M. CLANCY : Elle n'est pas réglée sur la question de savoir si c'est un tarif moins élevé.

M. FRASER : C'est la première fois que je vois un homme revenir sur sa parole dans un si court espace de temps. Je viens de citer l'honorable député de Bothwell, comme étant une autorité. Et, maintenant qu'il voit le résultat que peut avoir son admission, il veut la retirer. Mais je ne lui permettrai pas de le faire, et sa position sera encore plus difficile dans quelques instants.

Je désire, si cela est possible, donner encore plus de force aux paroles de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant). Les fabricants, aidés de l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte), ont inauguré une véritable croisade. Mais jamais mouvement ne fut organisé dans un plus mauvais temps. Le peuple ne veut pas entendre parler de changement dans ce tarif. Il sait, et les statistiques sont là pour le prouver, que les salaires n'ont jamais été meilleurs. Je crois pouvoir dire sans crainte que jamais, dans l'histoire de notre pays, il fut aussi difficile de trouver des ouvriers qu'à l'heure actuelle et jamais non plus ces derniers n'ont reçu des gages aussi élevés. Si je fais erreur, j'invite les honorables députés à me reprendre et à dire que ce que j'avance là n'est pas vrai dans la partie du pays qu'ils habitent.

Comment ferons-nous apporter une nouvelle amélioration à cet état de choses ? Croit-on que le cultivateur, le pêcheur, ou le marchand de bois, qui comprennent que leur situation n'a jamais été plus satisfaisante qu'elle l'est actuellement, vont commettre l'insigne folie de faire le plongeon que leur suggèrent les honorables membres de la gauche, dans l'espoir de découvrir quelque chose de mieux ? Ce sont là des expédients auxquels on a recours quand on est rendu à la dernière misère; mais des hommes intelligents qui comprennent leur position, se contentent de la prospérité présente et refusent de commettre cette bévue, même quand les hommes d'Etat distingués qui la leur proposent sont prêts à courir le risque de les retrouver, après ce plongeon, grelottant de froid sur une rive étrangère, comme ils l'étaient jusqu'en 1896. Le temps est mal choisi pour proposer un pareil changement.

J'ai lu l'autre jour une lettre que j'ai reçu d'un M. Thomas Wilson, accompagnée d'un journal destiné à instruire les agriculteurs canadiens. Je crois qu'il voulait également m'instruire, parce qu'il disait que ce journal était publié dans le but d'instruire les agriculteurs. Ils ont commencé cette instruction. C'est très bien, Ontario-nord leur a donné la première réponse. D'Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, est venue la deuxième, au moyen d'une immense majorité en faveur du gouvernement libéral. Pouvez-vous croire, M. l'Orateur, que nous allons nous laisser enseigner la vérité par des hommes qui prêchent une doctrine que réprouve la masse de la population ?

La protection peut être une bonne chose pour un citoyen en particulier.

Ce pourrait être une excellente chose pour moi, si j'étais fabricant de chapeaux et que je pourrais réussir à accaparer le commerce de cet article. Il est certain que la protection ainsi comprise ferait parfaitement mon affaire, mais elle serait loin de faire l'affaire de ceux qui sont obligés de s'acheter des chapeaux. Dans ce pays, comme dans tous les pays de l'univers, les citoyens sont liés les uns aux autres, les intérêts de chacun doivent être respectés et protégés, de sorte que ce que je donne pour aider quelqu'un doit m'être remboursé par un autre, ou par plusieurs autres hommes qui sont ainsi aidés. Voilà l'équité. Ils n'ont jamais commis une plus grave erreur. C'est là le renseignement que les fabricants veulent fournir aux agriculteurs, mais ces derniers,

étaient trop occupés pour les écouter, et ils leur rirent au nez.

Quant à moi, je dis bien sincèrement que la politique actuelle doit être maintenue. Il peut être nécessaire d'y apporter certains changements. Les impôts doivent être répartis de manière à rendre justice à tout le monde, et quand un fabricant a un avantage sur un autre, ou qu'un consommateur paie plus qu'un autre, un rajustement plus équitable peut être nécessaire. Que nous ayons un tarif de protection ou un tarif de revenu, aucun fabricant n'a le droit d'avoir un avantage sur un autre, et aucun consommateur n'a le droit d'acheter à meilleur marché qu'un autre. Nous devons marcher de l'avant, mais cette poussée vers le progrès ne doit pas avoir pour résultat de protéger une classe au détriment de l'autre. Que chaque citoyen ait des chances égales de gagner sa vie. Tout autant que n'importe quel autre homme, je désire voir prospérer nos fabricants, je tiens à ce qu'ils améliorent la qualité de leurs marchandises et agrandissent le cercle de leurs affaires, mais je ne veux pas que cela se fasse au détriment des autres citoyens. Je m'opposerais aussi vivement à ce que les agriculteurs, les pêcheurs, les marchands de bois, ou toutes autres classes de la société obtiennent un avantage indu sur les fabricants.

Nous sommes en frais de créer une nouvelle province prospère dans l'ouest de notre pays. Cette année, une population égale à celle de trois comtés ira s'établir dans ce vaste territoire ; et à ce propos, je recommande vivement les paroles du ministère des Finances à nos vaillants amis les fabricants, s'ils emploient leur temps à améliorer leurs méthodes, à perfectionner leurs moyens de production, s'ils agrandissent le rayon de leur commerce en cherchant des débouchés sur tous les marchés disponibles, au lieu de payer pour des délégations dispendieuses, des orateurs illogiques et des tentatives infructueuses pour rendre les cultivateurs plus sages qu'ils le sont eux-mêmes, ils trouveront les autres classes de la société mieux disposées à leur aider et à prêter une oreille plus sympathique à leurs justes réclamations. En soulevant cette question dans un moment aussi mal choisi, il ont fait à leur cause un tort qu'il leur sera difficile de réparer. Ceux qui leur disent ces vérités, posément mais fermement, sont leurs meilleurs amis, ils ont plus à cœur leur intérêt et l'intérêt du pays que ceux qui cherchent à obtenir l'impossible en proclamant sur tous les tons qu'en plus de cette protection de près de 17 pour cent dont ils jouissent actuellement, ils doivent demander au pays d'augmenter, au moyen de subventions, ce qui, s'il était utilisé avec l'énergie et l'habileté convenables, serait de nature à leur permettre de tenir tête à n'importe quelle concurrence et à la renverser. Je suis bien convaincu que cette croisade, avec laquelle on fait tant de tapage, ne rencontre pas la sympathie du plus grand nombre du nos meilleurs fabricants.

Je connais des centaines de ces personnes qui arrivent ici avec la ferme conviction qu'ils pourront en imposer au gouvernement, et que leurs railleries pourront être considérées comme représentant le véritable état de choses qui règne dans le pays. Durant ce temps, les fabricants les plus importants du pays font de meilleures affaires qu'ils n'en ont jamais faites, et ils ne se gênent pas de dire que cette tentative peu sage d'essayer d'obtenir une protection à outrance de ce temps-ci, devra rencontrer le désastre qu'elle a en effet subi et qu'elle méritait.

Maintenant, l'on m'accuse d'être l'ennemi des fabricants, parce que j'ai le courage de leur dire ce que je considère être dans leur intérêt. Nous avons des fabricants dans la Nouvelle-Ecosse, ainsi que dans toutes les provinces, mais, si après toute la protection que les honorables membres de la gauche disent leur avoir donnée durant dix-huit ans, et avec toute la protection qu'ils ont reçue depuis 1896, puisqu'on prétend que les droits n'ont été réduits que de un pour cent, si après tout cela, dis-je, ils n'ont pas acquis l'expérience nécessaire—et la majorité d'entre eux l'ont acquise—pour administrer leurs affaires d'une manière profitable, je ne crois pas que le gouvernement soit justifiable de forcer la masse de notre population à contribuer à augmenter leurs bénéfices.

J'étais un jour à parler à un de nos plus grands fabricants à qui l'on demandait de se rendre à une assemblée de gens faisant le même commerce que lui. Cette demande le fit rire, et il répondit : C'est inutile, ils n'obtiendront rien. Je suis un protectionniste, mais ils ne gagneront rien ; et pour dire la vérité, j'en suis arrivé à la conclusion que nous ne devions rien obtenir, et je vais vous dire pourquoi. A cette assemblée, chacun se levait et disait : Nous voulons être protégés de telle ou telle manière. Aussitôt un autre industriel se levait et s'écriait : Comment, mais vous voulez donc ruiner mon commerce ? Car ce serait là le résultat de ce que vous demandez. Puis, un autre se levait et disait autre chose. Nous étions tous engagés dans le même commerce, et nous utilisions tous la même matière première à différentes fins. Je compris immédiatement que ces gens ne s'entendaient pas entre eux. J'ignore complètement ce que ces délégations peuvent avoir dit ou écrit. Il est à ma connaissance qu'une personne ayant pris part à une délégation venue à Ottawa pour obtenir plus de protection, à son retour chez elle, écrivait à une de mes amis, qui ne fait pas partie de cette Chambre, que la seule chose qu'il avait à demander en allant avec les autres, pour leur rappeler qu'il était avec eux, était exactement le contraire de ce dont il avait besoin. Est-il raisonnable de supposer qu'un pays qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, et qui est limitrophe des Etats-

Unis sur un parcours de 4,000 milles, puisse devenir plus important en imposant des droits plus élevés et plus nombreux. S'il nous faut imposer ces droits, qu'ils servent à payer les avantages que nous recevons. Je m'oppose absolument, M. l'Orateur, et je m'opposerai aussi longtemps que je vivrai, à ce que le gouvernement permette à toute autre personne que lui de percevoir des taxes sur le peuple canadien. Je m'opposerai toujours à ce qu'aucun particulier soit autorisé, dans son propre intérêt, à s'emparer de ce qui appartient au peuple. La somme en jeu n'y fait aucune différence. La gravité de l'offense dépend tout naturellement du montant en jeu, mais, même quand il s'agit d'un seul sou, l'offense existe. Je sais qu'aucun homme ne peut faire un tarif uniforme. Je sais qu'il n'y a pas de gouvernement au monde capable d'être parfaitement juste, mais il existe des principes qui servent à nous guider dans la réglementation de ces questions. Se figure-t-on les agriculteurs, qui forment au moins 65 à 70 pour 100 de la population totale du Canada, s'enrichissant en approvisionnant moins de 15 pour 100 de la population, ce qui représente le nombre total des fabricants canadiens ? N'est-ce pas là une proposition vraiment originale ?

Nous avons entendu hier un membre de la classe agricole, en la personne de l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robertson). Se figure-t-on 65 hommes de ce calibre—des agriculteurs dans le vrai sens du mot—devenant riches en alimentant 15 fabricants ? Il y a une chose certaine, M. l'Orateur, ou ces 65 agriculteurs ne connaissent pas leur métier, ou les 15 fabricants consomment trop. L'une ou l'autre de ces deux choses doit être vraie. L'honorable député qui vient de reprendre son siège nous a dit qu'il voulait que tous les Canadiens fussent unis. Ne s'aperçoit-il pas qu'en demandant une plus grande somme de protection pour les fabricants, il s'expose à semer la discorde parmi les différentes classes de la société ? Peut-on supposer que les agriculteurs, les pêcheurs, les commerçants de bois et les mineurs, vont permettre au gouvernement, sans la moindre protestation de leur part, d'accorder à un groupe d'hommes en particulier des avantages qu'ils croient être de nature à nuire à leurs intérêts ? Non, le tarif actuel a donné d'excellents résultats, et je crois franchement que nous aurions pu aller plus loin.

M. HAGGART: Veuillez nous donner quelques explications relativement à cette prime de $7 par tonne accordée sur les rails d'acier.

M. FRASER : L'explication que j'ai à donner à ce sujet est la suivante : si mon honorable ami avait écouté le dernier orateur qui m'a précédé, il aurait obtenu la réponse à sa question, quand il a dit qu'il n'avait jamais cru que cette prime serait accordée. Quant à moi, je ne dis pas cela. Des collègues de l'honorable député, qui siègent à ses côtés, se sont chargés de lui répondre, et cette réponse a dû être plus satisfaisante pour lui que tout ce que j'aurais pu lui dire. La population de cette partie du pays que j'habite se compose en grande partie de pêcheurs, d'agriculteurs, de mineurs et de marchands de bois. Je ne demande pas pour eux d'avantages spéciaux, et ils n'en veulent pas. Ils ne m'ont jamais demandé, soit individuellement ou tous ensemble, de voir à ce que leur bois, leur poisson ou leurs produits de la ferme reçoivent une protection spéciale. Pour dire la vérité, ce sont les agriculteurs eux-mêmes qui, sur ce point, sont à blâmer. Si je me sentais disposé à soulever l'agriculteur contre le fabricant, cela me serait très facile. Ainsi, je pourrais dire que si l'agriculteur envoyait délégation sur délégation auprès des membres de ce parlement, sans distinction de parti, au lieu de garder le silence comme il le fait, ces démarches de sa part auraient peut-être plus d'effet qu'il se l'imagine. Je ne dis pas que les agriculteurs devraient venir ici pour demander que l'on augmente les droits sur les articles qu'ils produisent, et, de fait, ils n'y viennent pas ; mais ils devraient voir au moins à ce qu'on ne les oblige pas à payer un dollar de plus que le montant requis pour administrer les affaires publiques.

L'attitude prise par l'opposition est tout à fait extraordinaire. Les membres de la gauche nous disent invariablement que le tarif actuel ne doit pas être mis au crédit des libéraux au pouvoir et que tout cela est dû à la Providence. J'admets que la Providence a fait beaucoup. J'admets aussi que pour rendre un pays prospère, un gouvernement doit s'arranger de façon à ce que les produits du travail et de l'industrie reçoivent la plus haute rémunération et à ce que l'impôt soit le plus léger possible. Mais à quoi bon retourner à l'histoire ancienne, comme l'ont fait les députés de la gauche, et nous parler du règne de M. Mackenzie, réveiller des souvenirs qui datent de la Confédération et se promener dans tout le jardin de notre histoire ? Qu'est devenu ce temps où ils avaient invariablement l'habitude de dire que tout ce qui existait de bon dans ce pays était dû à la politique nationale ? C'était cette politique qui avait fait le Canada, et si la politique nationale venait à disparaître, ce serait un désastre. Y a-t-il un homme dans cette Chambre qui ne se rappelle ces prédictions ? J'ai pris une part assez active à nos luttes politiques, et je ne me rappelle pas avoir jamais rencontré un conservateur qui ne se soit servi de cet argument. Parmi ceux qui ont le plus prêché sous ce rapport, se trouve le député de Bothwell (M. Clancy) qui s'est lui aussi beaucoup mêlé d'élection. Si ce n'était pas un bon argument à cette époque ce ne doit pas en être un meilleur aujourd'hui, de prétendre que le gouvernement est tout pour le pays, et que

tout dépend de lui. Je réprouve ce système de protection quasi paternelle, et je considère que nous affaiblissons le respect dû au gouvernement en comptant sur son intervention pour tout faire.

Les membres de l'opposition n'auraient pas dû faire allusion à l'état de choses actuel, ou ils auraient dû faire des excuses dignes de la circonstance. Ils auraient dû dire : Nous étions dans l'erreur autrefois, et, maintenant nous sommes dans la bonne voie, ou, nous étions dans le droit chemin autrefois, et aujourd'hui nous sommes dans l'erreur. Qu'ils admettent l'un ou l'autre. S'ils prétendent que le gouvernement n'a rien à faire dans l'immense développement de la prospérité nationale, ils étaient dans l'erreur autrefois, et ils devraient se repentir. Il me fait plaisir de constater que le gouvernement a résisté à ce mouvement favorisant une protection plus élevée. Quels applaudissements auraient éclaté du côté de la gauche, si le gouvernement eût capitulé devant ces protestations et consenti à se lancer dans cette protection à outrance ! Mais ces messieurs ne nous auraient aidé en aucune manière. Si le tarif actuel est le même que celui de 1896, pourquoi sont-ils contre le gouvernement ? Que signifient leur opposition et leurs efforts pour renverser le gouvernement, si ce dernier a accepté leur tarif et l'a mis en vigueur ? Si ce sont eux qui ont établi le tarif actuel, et si c'est à lui qu'est due la prospérité du pays, pourquoi se plaignent-ils ? Jamais état de choses plus incompréhensible ne pouvait exister. Si les libéraux ont adopté la protection, de quel droit les conservateurs leur font-il de l'opposition ? Pourquoi ne pas dire plutôt : vous vous êtes ralliés à notre manière de voir en matière fiscale, par conséquent, il ne nous reste plus qu'à marcher de concert, car nous sommes du même avis sur cette question ? Les honorables membres de la gauche consentiraient-ils à cela ? Ne s'aperçoivent-ils pas que le peuple doit lire dans leur jeu et qu'ils ne réussiront pas à lui en imposer plus longtemps par des artifices de ce genre ?

Permettez-moi, M. l'Orateur, d'ajouter encore quelques remarques avant que vous quittiez le fauteuil. On a beaucoup parlé du surplus. Dans un état de choses parfait, quand il n'y a pas de déficit il ne devrait pas y avoir de surplus, et s'il n'y a ni dette ni intérêt à payer, le peuple ne devrait pas être appelé à débourser un dollar de plus que ce qui est requis pour les besoins de l'administration. Mais dans des années de prospérité comme celles que nous traversons, je ne trouve pas à redire à ce qu'il y ait un excédent dans nos finances, du moment qu'il est employé avec la sagesse dont le gouvernement actuel a fait preuve sous ce rapport. Au lieu d'emprunter six millions de dollars par année, comme le faisaient les conservateurs, le gouvernement actuel dépense des sommes beaucoup plus élevées pour le bien du pays, en utilisant les excédents à cette fin, de sorte que nous n'aurons pas besoin d'emprunter cet argent et d'en payer l'intérêt. A part cela, le gouvernement, cette année, va diminuer la dette de $5,000,000.

M. CLANCY : Est-ce que cela comprend le fonds d'amortissement ?

M. FRASER : Oui. Le gouvernement actuel diminue la dette tandis que le gouvernement conservateur était par lui-même un gouffre où passait tout l'argent du pays et qui a fini par s'engloutir lui-même en 1896.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! ecoutez !

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. FRASER : Au risque de me répéter, M. le président, je désire expliquer de nouveau bien distinctement la différence qui existe entre le tarif actuel et le tarif de 1896, afin de permettre aux membres de l'opposition de répondre s'ils le désirent. Le tarif actuel est-il le même que celui de l'ancien gouvernement? Est-il plus élevé ou moins élevé? S'il l'est moins, est-ce que les conservateurs ramèneront les droits à ce qu'ils étaient en 1896, ou bient les éleveront-ils davantage? Il est inutile de revenir sur ce que tel ou tel député, de l'un ou l'autre côté de la Chambre, peut avoir dit; c'est le tarif actuel qu'il s'agit de discuter. On a parlé des Etats-Unis. S'il existe un pays au monde qui fasse voir que la prospérité doit jaillir d'un tarif protecteur élevé, c'est bien notre voisin du sud. Mais voici un étrange état de choses. Que se passe-t-il dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, le centre manufacturier par excellence de ce continent? J'ai ici un journal mensuel appelé le " New England Illustrated ", publié par George H. Chapin, 257 rue Washington, Boston. Ce journal donne une description des terres qui sont à louer dans la Nouvelle-Angleterre, ce foyer par excellence du système protecteur le plus accentué qui se soit jamais vu. Je vais lire la description d'une terre qui porte le n° 22,472, dans le journal, et ces numéros vont jusqu'à 40,000 :

Un quart de mille de front sur le lac ; 160 acres ; 1,000 cordes de bois ; rapporte 18 tonnes de foin ; 150 pommiers ; 25 variétés de raisins ; poires ; prunes ; cerisiers ; canneberges ; eau fourni par un aqueduc ; maison peinturée et tapissée, une large galerie; une grange de 40 x 40 avec cave; stalles ouvertes et fermées ; lambrissées ; remise pour les voitures ; boutique de forgeron avec soufflet ; 400 érables ; pêche au saumon et à la truite ; avantage de pouvoir vendre des terrains près du lac pour habitations d'été.

Combien pense-t-on que tout cela coûte dans le pays d'élection de la protection? $900, et seulement partie comptant. S'il existe un endroit au monde où l'on devrait

s'attendre à ce que les terres se vendent bien, n'est-ce pas dans la Nouvelle-Angleterre ? Mais cette liste est intitulée, " terres abandonnées ". Qu'est devenu le marché national? On me répondra peut-être que le développement de l'Ouest américain a rendu la concurrence impossible pour les cultivateurs de la Nouvelle-Angleterre, et ce raisonnement peut avoir un semblant de bon sens, mais la même règle pourrait s'appliquer dans les anciennes provinces du Canada, car c'est l'ouest qui nous nourrit maintenant. Mais, croyez-vous qu'il soit possible de se procurer une terre comme celle-là pour $900 dans n'importe quelle partie du Canada ?

Voyons, maintenant, quelle est la situation des classes ouvrières aux Etats-Unis. John Burns, qui est la plus grande autorité en Angleterre sur les questions ouvrières, a récemment décrit la situation industrielle aux Etats-Unis, comme étant " un véritable enfer ". Est-ce ce résultat que les honorables membres de la gauche veulent atteindre? John Burns est mieux renseigné sur les questions sociales, en Angleterre et dans toutes les parties de l'univers, que n'importe quel autre homme, et voilà l'idée qu'il s'est formée de la situation industrielle aux Etats-Unis. Ceux qui ont lu ce qui s'est écrit au sujet des grèves, des guerres industrielles et des coalitions savent qu'il existe dans ce pays un état de choses de nature à inspirer des craintes sérieuses pour l'avenir, et certains hommes prévoyants ont prédit que d'ici à un quart de siècle et peut-être avant, il se produirait une telle guerre industrielle qu'elle ne pourrait se régler autrement que par l'effusion du sang. Nous ne tenous pas à ce qu'un pareil état de choses existe ici.

Mon attitude sur la question de la réciprocité est celle du gouvernement. Je considère que la réciprocité serait un avantage pour notre pays, dans des conditions convenables. Je ne chercherai pas à obtenir de réciprocité de la part des Etats-Unis, et je ne leur donnerai pas raison de croire, soit par mes paroles ou par mes actes, que nous en avons plus besoin qu'eux. Pour dire la vérité, cette question de réciprocité intéresse maintenant autant les Américains que nous. L'automne dernier, ayant eu l'occasion de prononcer un discours à Boston devant la société des gens venant des provinces maritimes, où se trouvaient trois membres du Congrès et deux sénateurs, j'ai profité de la circonstance pour leur dire qu'ils n'avaient pas besoin d'espérer s'annexer le Canada, car nous ne voulions pas nous joindre à eux, mais qu'ils pourraient avoir la réciprocité s'ils le désiraient. C'est au nom des provinces maritimes que je parle, quand je dis que nous voulons la réciprocité mais nous ne voulons pas de leur système fiscal pitoyable, que les conservateurs veulent adopter. Par suite du traitement infligé à nos produits, les Américains nous ont forcé à chercher ailleurs des débouchés pour nos produits. Aujourd'hui, grâce au traitement privilégié accordé par l'Angleterre, nous avons trouvé ces débouchés, et c'est maintenant à leur tour de demander la réciprocité.

Le député de Dundas (M. Broder) a dit que les libéraux avaient fait un voyage à Washington pour s'y faire banqueter. Deux délégations canadiennes sont allées aux Etats-Unis pour obtenir la réciprocité, et John Howe, l'un des hommes les plus distingués de la Nouvelle-Ecosse, et même de tout le Canada, parlant de cette même démarche du gouvernement conservateur, l'a qualifiée de " tissu d'erreurs ". Sir John Thompson s'y rendit à son tour. L'honorable député nous a dit que le député de Norfolk (M. Charlton) voulait retourner banqueter à Washington. Quand l'ancien chef du parti conservateur s'est rendu à Washington, il y est demeuré à peine trois minutes, et il n'a pas eu même le temps d'y prendre son dîner.

C'est l'ex-ministre de Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) qui a soulevé l'incident le plus drolatique de toute la discussion, en unissant la protection et la question du transport. Il a émis à ce sujet des théories que je ne puis comprendre. Comment voulons-nous alimenter nos voies de transport, si nous excluons du pays les marchandises étrangères ? Nous dépensons des millions pour nous procurer les meilleurs moyens de transporter nos produits à l'étranger ; mais qu'apporteront nos steamers et nos chemins de fer au retour? Est-ce que ce sera des cargaisons d'argent? Chacun sait que ce n'est pas de l'argent qui revient ; les marchandises doivent être échangées pour des marchandises. Si nous élevez suffisamment les droits d'entrée, il n'entrera plus rien dans le pays, mais il n'en sortira plus rien. Joindre la protection à la question du transport est, à mon avis, l'une des idées les plus ridicules qu'il soit possible d'imaginer. Qu'adviendra-t-il de notre vaste grenier de l'ouest destiné à approvisionner les marchés anglais, quand bien même nous posséderions les moyens du transport les plus perfectionnés, si nous élevons une muraille douanière assez haute pour empêcher toutes les marchandises étrangères d'entrer au Canada ? Le transport s'accommode très bien d'un tarif modéré ; il va parfaitement avec un tarif de revenu, mais le transport et la protection sont deux choses qui ne peuvent marcher de pair.

Il m'est inutile de dire que le discours du miuistre des Finances m'a causé un vif plaisir et cela pour plusieurs raisons.

J'ai éprouvé un véritable orgueil de le voir exposer avec tant de clarté la situation financière du pays, cette tâche lui étant rendue plus facile par les magnifiqes résultats obtenus, lesquels n'ont jamais été surpassés. J'étais fier de lui, comme citoyen de la Nouvelle-Ecosse. J'étais fier de lui, parce qu'en sa qualité de ministre des Finances, il ne se trouvait pas dans la cruelle

nécessité de faire comme son prédecesseur et de chercher à excuser nos faibles connaissances en affaires, mais pouvait énumérer les magnifiques progrès accomplis par notre pays. J'en étais d'autant plus flatté, que nos adversaires avaient dû recourir aux lumières d'un compatriote de la Nouvelle-Ecosse pour essayer de les tirer de l'impasse dans laquelle ils se sont placés, bien que l'intervention de cet auxiliaire ne soit pas suffisant, à mon avis, pour les sauver.

Nos dépenses sont plus élevées qu'autrefois—et pourquoi ? Parce que nos moyens nous le permettent. Peut-on reprocher à l'agriculteur qui est deux fois plus prospère cette année qu'il l'était l'année dernière, de dépenser plus ? N'en profitera-t-il pas pour améliorer sa demeure, pour y installer toutes les améliorations modernes destinées à en rendre le séjour plus agréable à sa femme et à ses enfants ? Le marchand qui réalise 20 pour cent de bénéfice cette année, alors qu'il ne faisait que 10 pour cent auparavant, peut se permettre d'agrandir sa résidence. Ce qui est vrai pour le particulier l'est également pour le pays. Bien que nous dépensions plus, le contribuable est bien plus en état de fournir sa quote-part, qu'il ne l'était pour un montant moindre sous l'ancien régime. Le peuple sait cela, et la gauche ne s'en aperçoit pas ; et quand cet excédent dans le revenu est employé à construire de grandes entreprises publiques ou à réduire la dette, le peuple est disposé à payer. Mais bien que le gouvernement perçoive un revenu plus élevé, dont le surplus est employé dans les intérêts du pays, le tarif qui produit ce revenu est de 10 pour cent moins élevé qu'il ne l'était auparavant, en moyenne générale. L'ex-ministre des Finances a déclaré lui-même que le tarif n'avait été réduit que de un pour cent, de 19 pour cent à 18 pour cent. Or, cette manière de poser la question n'est pas exacte. Les droits ont été réduits de 18 pour cent à 16 pour cent, soit une réduction de deux points dans les droits, ce qui représente réellement une réduction de 10 pour cent.

Il n'est peut-être pas à propos de ma part d'établir une comparaison entre la situation actuelle du pays et ce qu'elle était quand les conservateurs ont quitté le pouvoir. Ce qui me frappe le plus, c'est que ces honorables députés ne se rendent pas compte du changement survenu. Quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, ils ont trouvé le pays endetté, et presque sur le point de se révolter—les préjugés de races et de relegions soulevés à leur dernière limite, les différentes classes de la société prêtes à s'entredéchirer, et un état de choses de nature à aggraver la position du Canada plutôt qu'à l'améliorer. Qu'est-il arrivé ? Le chiffre de nos exportations atteint aujourd'hui près de $100 par tête de la population totale du Canada, et à part cela, nous vivons beaucoup mieux qu'auparavant. Voilà quelles sont les conditions actuelles, et chacun est libre de s'en rendre compte par lui-même. Un fabricant, qui est en même temps un ami de la justice, et qui demeure dans une cité de 40,000 à 50,000 âmes, me disait, il n'y a pas très longtemps, qu'il lui était impossible de trouver des ouvriers. N'avons-nous pas là un état de choses dont chacun a raison d'être satisfait ?

M. PUTTEE : Quelle est cette ville ?

L'honorable M. TARTE : Si ce n'est que les agriculteurs acheteraient plus.

M. FRASER : Certainement qu'ils achèteraient plus s'il y avait un plus grand nombre de fabricants ; mais comment l'ex-ministre peut-il supposer que 65 personnes peuvent s'enrichir en en nourrissant quinze autres, puisque c'est là la proportion qui existe entre les agriculteurs et les fabricants? Plus il y a de monde pour consommer les produits de la terre, plus les agriculteurs font d'argent; mais je dis que la protection est incapable de produire ce résultat, car, en admettant qu'elle puisse faire l'affaire de quelques particuliers, elle nuit à la grande masse du peuple. J'entends quelqu'un dire : "le Canada aux Canadiens", mais chaque fois, c'est toujours la devise : le Canada à un groupe d'hommes privilégiés qui triomphe. Je suis en faveur du principe qui veut que le Canada soit aux Canadiens. Je suis bien prêt à forcer tous les pays de l'univers à nous payer un tribut, afin d'augmenter la prospérité et la grandeur du Canada. Mais je m'oppose absolument à ce que la devise : "le Canada aux Canadiens", veuille dire le Canada a certains groupes d'hommes plus favorisés que les autres. Ils veulent construire un mur destiné à leur permettre de tondre les Canadiens plus à leur aise. Est-ce là ce que l'on peut appeler "le Canada aux Canadiens" ? Que l'on donne à chacun une chance égale, et l'on aura obtênu le meilleur résultat possible.

Il y a une chose que je tiens à dire au chef du gouvernement, et je le fais avec d'autant plus d'aise qu'il est absent de son siège en ce moment. Quand bien même il n'aurait pas fait autre chose, il a fait plus, depuis 1896, pour cimenter l'union des races et des croyances au Canada, que tous ceux qui sont passés avant lui. Je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper, que les protestants de ce pays comprennent les sentiments qui animent nos concitoyens catholiques, ils ont aujourd'hui une plus haute idée d'eux qu'autrefois, et je crois pouvoir en dire autant de nos compatriotes catholiques ; ils nous comprennent mieux et entretiennent des relations plus amicales avec nous que par le passé. Nous parlons de la protection destinée à protéger certains particuliers. Mais, celui qui peut réunir les Canadiens, qu'ils soient Anglais, Ecossais, Irlandais, Français, Allemands, ou de n'importe quelle autre origine, pour en faire un tout homogène sous le nom de Canadiens, cet homme est

plus puissant que toutes les combinaisons et que toutes les associations. Notre peuple n'est-il pas animé de meilleurs sentiments ? J'ose dire, M. l'Orateur, qu'à l'avenir il sera impossible de soulever dans ce pays ces préjugés de race et de religion qui y existaient autrefois. Le bon sens de notre peuple ferait échouer toute tentative de cette nature. Il est possible que cela ait pour effet de forcer certains agitateurs politiques à abandonner l'arène, mais nous ne pouvons que nous en réjouir et en remercier la Providence, principalement à une époque où le peuple commence à mieux comprendre ce qui est destiné à favoriser le développement le plus complet de notre pays. Je tiens à dire, en ma qualité de protestant, que l'honorable chef de la droite, pour avoir accompli ce miracle, laissera dans l'esprit du peuple canadien un souvenir qui y restera aussi longtemps que les hommes adoreront Dieu de différentes manières, ou retraceront leurs origines parmi les différentes nations de l'univers.

Le chef de l'opposition a fait un voyage dans l'ouest. Comme je n'avais pas été invité à l'accompagner, je ne puis dire ce qui s'est passé au cours de cette campagne, pour en avoir eu personnellement connaissance. Mais il s'en est suivi quatre événements que tout le monde connaît. Le premier résultat de ce mouvement nous est parvenu de l'ouest, ce fut l'élection par acclamation, dans Burrard, d'un partisan du gouvernement. Même après la visite de son chef, l'opposition, dans cette partie du pays, fut incapable de trouver un candidat. Puis vient la réforme du centre du pays, par l'entremise de l'élection d'Ontario-nord. Tous connaissent le résultat de cette élection. Elle fut suivie de la victoire remportée dans l'extrême est, à Yarmouth, où la majorité libérale, qui avait été de 250, atteignit 800 ou 900 voix de majorité lors de la dernière élection. Voilà quels furent les résultats de la croisade politique entreprise par le chef du parti conservateur. Mais il est fort possible que mon honorable ami n'ait pas eu la main heureuse dans le choix de ses compagnons de voyage, et il se peut qu'ils aient détruit le bien qu'il aurait pu faire sans eux.

L'honorable député (M. Borden) prit part à un banquet qui eut lieu à Sydney, dans sa propre province. A ce sujet, permettez-moi de vous dire ici, M. l'Orateur, que la politique provinciale dans la Nouvelle-Ecosse, se fait sur les mêmes lignes que la politique fédérale. En se rendant au banquet, mon honorable ami traversa le comté d'Antigonish, où une élection provinciale avait lieu, et malgré sa présence, le parti conservateur fut incapable de trouver un candidat pour représenter ses intérêts. Voilà les quatres événements qui suivirent ce voyage remarquable.

Comment expliquer ces résultats ? Je serais porté à dire que notre population n'a pas le temps de s'occuper de questions politiques. Le cultivateur qui sème ou qui récolte son grain aime mieux se livrer à ses travaux, demeurer chez lui, content et heureux, retirer certains bénéfices de son labeur, que d'aller écouter les arguments des orateurs politiques qui veulent le convaincre que son sort est cruel. Que le soleil mûrisse ses moissons, que la Providence bénisse ses travaux, et personne ne pourra le convaincre qu'il doit changer d'état. C'est pourquoi mon honorable ami ne peut raccoler de partisans parmi nos cultivateurs.

M. l'Orateur, notre pays est immense. Il ne faut pas juger de l'état général du Canada par ce qui pourrait se produire dans une localité quelconque. J'ai fait des calculs et j'ai pu, à Boston même, déclarer ce que je vais répéter ici. Dans la circonstance à laquelle je fais allusion, mes auditeurs ont été tout surpris d'apprendre—ce qui est pourtant rigoureusement vrai—que jamais, dans le passé comme dans les temps modernes, un peuple n'avait fait autant de commerce que le peuple canadien, proportion gardée de sa population, depuis les six dernières années. Aucune nation, pas même la mère patrie, cette terre par excellence, la Grande-Bretagne, ne saurait être comparée à la nôtre sous ce rapport. Nous avons surpassé nos voisins du sud, parce que, depuis six ans, nous avons fait par tête de la population, 75 pour 100 plus d'affaires que ces derniers. C'est là l'état du pays. Mais alors, l'homme sage ne doit-il pas constater ce qui serait plus avantageux pour tout le Canada ?

Un honorable membre de la gauche me dit : " Quant à moi, il n'existe aucune différence entre l'ouest et l'est." Cette remarque me fait plaisir, M. l'Orateur. A mon avis, on ne devrait jamais trainer sur le terrain politique des questions de nature à troubler les relations fraternelles qui doivent exister entre nous. Ainsi, en accordant à certains groupes des faveurs dont on prive une autre partie de notre population, on s'éloigne des principes de cette politique qui ne connait ni ouest ni est, mais un Canada uni. Lorsqu'on saisit toute l'importance de cette question, lorsqu'on comprend que nos intérêts sont communs, que, depuis le berceau jusqu'à la tombe, nous devons compter les uns sur les autres, on peut appliquer ces principes qui ramèneront l'âge d'or au Canada, en nous préservant des difficultés où se débattent nos voisins.

Les membres de la droite, comme ceux de la gauche, se demandent la raison de la prospérité dont nous jouissons maintenant. Les partisans du gouvernement constatent eux-mêmes avec étonnement que cet état de choses non seulement continue, mais même s'accentue sensiblement. Nos adversaires ne trouvent aucune raison à invoquer. Ils sont dans l'admiration, mais celle-ci est mêlée de regret. Pourtant la réponse à cette question est facile à trouver : c'est au sol que nous devons la prospérité actuelle. Tout

provient de la terre, et c'est la terre que Dieu a donnée comme mère nourricière à tous les peuples.

Comprenons parfaitement cela, et nous pouvons, indépendamment des attaches de parti, développer nos forces et nos ressources, sans nuire aux manufacturiers, aux autres industriels. Nous travaillerons pour le plus grand bien de notre pays, sans préférence pour l'ouest ou l'est, le nord ou le sud. Nous qui habitons l'est, devons comprendre qu'avant vingt-cinq ans, le centre de la prospérité comme de la population du Canada, se trouvera dans ce territoire si riche qui s'étend au delà du lac Supérieur. Pourquoi agir de façon à empêcher la colonisation de cette partie du pays ? Pourquoi rendre au colon la tâche plus ardue ? Ne devrions-nous pas plutôt lui accorder tous les avantages possibles, en ne lui imposant que des taxes légères ? L'avenir est à nous, grâce au gouvernement bienfaisant qui préside aux destinées du Canada.

Unissons-nous, cependant, pour proclamer que, aussi longtemps que le Canada restera, comme il l'est—et j'espère qu'il en sera toujours ainsi—uni à la patrie des héros et des guerriers au courage indomptable, nous marcherons sur les traces de notre mère patrie, évitant avec soin de revêtir cette défroque de républicanisme outré dans laquelle se drapent nos voisins du sud. Je ne crains point pour l'avenir de mon pays. En comprenant mieux la nature des relations qui doivent exister entre les différentes races qui composent ce pays, en entretenant des vues plus larges et plus modérées sur tout ce qui se rapporte aux sentiments religieux de notre population, en travaillant de toutes nos forces à rendre notre patrie prospère, nous pourrons avancer dans la voie du progrès plus rapidement même que nous ne l'avons fait, au cours des six dernières années. Nous ne passerons pas par ces crises dont ont souffert d'autres pays ; nous n'avons en culture que 5 pour 100 de nos terres fertiles, et nous pourrons toujours nous procurer les produits nécessaires à la vie, que la prospérité règne dans le pays, ou que la disette s'y fasse sentir. Dès que la politique du gouvernement actuel sera mieux appréciée, qu'on en ressentira davantage les effets bienfaisants, nos adversaires comprendront que la lanterne magique dont s'est servi l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), dans une certaine élection, ne suffit pas à persuader le peuple canadien de retirer sa confiance à ce patriote, éminent entre tous, qui dirige le gouvernement actuel, aux partisans heureux de suivre un tel chef, mais qui n'auraient pas peur lui signaler le mal dont le pays pourrait souffrir. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu l'occasion de nous plaindre du cabinet. Avec tous les membres de la droite—et je suis sûr que ceux de la gauche seront d'accord avec eux sur ce point—je crois que les intérêts du Canada sont mieux gardés par les ministres actuels qu'ils ne l'ont jamais été par les gouvernements précédents.

M. W. A. PUTTEE (Winnipeg) : M. l'Orateur, vu le malaise et les conflits qui existent dans notre industrie, à l'heure qu'il est, je crois qu'on ne peut passer sous silence une remarque de l'honorable représentant de Guysborough (M. Fraser). Il a affirmé que la main-d'œuvre était plus rare et que les salaires se trouvaient plus élevés qu'ils ne l'ont été dans le passé. Je ne veux pas m'arrêter à discuter ce point, car nous ne pourrions nous entendre. J'affirme, cependant, que les ouvriers ne se font pas rares au Canada et que les gages ne sont pas élevés, comparativement. En effet, l'ouvrier estime la valeur de son salaire à ce que peut lui procurer celui-ci. Aujourd'hui, l'artisan est obligé de payer très cher ce qu'il achetait, il y a deux ans, bien bon marché. Ce n'est pas une simple affirmation que je fais, car les hommes d'affaires de tout le pays ont reconnu et prouvé ce fait. L'automne dernier, Dunn et Cie annonçaient que, au cours des deux dernières années, par tout le pays, le prix des articles nécessaires avait augmenté de 25 à 35 pour cent. Cela représente, en vérité, une diminution égale de gages. Dans l'ouest, l'augmentation dans le coût de la vie est encore plus sensible ; si l'on tient compte des immigrants qui nous arrivent en si grand nombre, et de la prospérité qui règne dans cette partie du pays, on peut dire, sans exagération, que le coût de l'existence est de 40 pour cent plus élevé qu'il ne l'était il y a trois ans. J'ai donc raison de dire que les gages ne sont relativement pas élevés. Quant à la rareté de la main-d'œuvre, mon honorable ami (M. Fraser) s'est fait l'écho d'une rumeur répandue dans le pays, qui s'est accréditée partout, mais qui est contraire aux faits. On a demandé à la Chambre d'augmenter le traitement des juges, vu le coût excessif de la vie ; au Sénat, on a discuté la question de l'augmentation du traitement des lieutenants-gouverneurs. L'un des sénateurs, partisan de cette mesure, a laissé entendre qu'il ne voulait ni encourager ni soulever une grève des lieutenants-gouverneurs du Canada. Si ce sénateur faisait cette expérience, c'est-à-dire si les lieutenants-gouverneurs du Canada abandonnaient leur position, le gouvernement constaterait vite que la main-d'œuvre n'est pas rare au pays ; il se trouverait plus embarrassé que jamais, à cause du trop grand nombre de candidats désireux de remplir ces vacances.

Au cours de ce débat, comme lors des discussions auxquelles ont donné lieu les exposés budgétaires des sessions précédentes, on s'est demandé ce qui constituait un excédent de recettes. Les opinions, semble-t-il, sont passablement partagées sur ce point. Depuis quelques années, on discute pour

savoir si nous avons un excédent ou un déficit. Il s'agit d'une question de tenue de livres; chacun semble avoir raison en dépit des opinions contraires exprimées. Il est arrivé que nos dépenses courantes représentaient un montant plus élevé que celui de nos recettes; d'autres fois, c'est le contraire qui existe, bien que, en vérité, la dépense totale soit plus considérable que le revenu. On nous dit alors que nous avons un excédent, parce qu'on a porté à compte du capital certaines dépenses. Pour ma part, je n'ai aucune objection sérieuse à ce que nous ayons un compte pour notre capital général et un compte pour notre capital consolidé. Mais si nous avons un compte pour le capital, alors on devrait spécifier, expliquer parfaitement les item de chaque ministère qui doivent être portés au compte. Actuellement les chefs des différents ministères peuvent désigner les dépenses qui seront imputables sur le capital ou sur le fonds consolidé. Il va sans dire qu'ils désirent présenter à la Chambre autant que possible, des calculs qui leur mériteront des félicitations. Vu cet état de choses, nous devons prendre les dépenses totales du pays et les désigner sous le titre de dépenses. Les recettes qui excèdent ces dépenses constituent ce qu'on qualifira d'excédent. A ce point de vue même, nous avons un excédent pour l'exercice courant. Je ne vois pas la nécessité de discuter cette question. Il est un point, toutefois, qu'on n'a pas encore soulevé: si nous avons un excédent de recettes, le gouvernement ne présente aucune mesure de nature à diminuer les impôts. Cela nous amène naturellement à discuter la politique fiscale du gouvernement. Si notre tarif protégeait beaucoup les industries de notre pays, la question d'excédent importerait peu car on ne saurait, alors, avoir souvent des excédents. Mais, supposons que nous ayons un tarif de revenu. Ce sujet mérite d'être étudié sérieusement. Le gouvernement a un devoir à remplir chaque fois que le montant de ses recettes dépasse celui de ses dépenses. Depuis que l'honorable ministre des Finances nous a fait son exposé budgétaire, le gouvernement anglais a soumis son budget au parlement impérial.

La mère patrie n'a plus de dépenses à faire pour la guerre Sud-africaine ; elle a un excédent. En signalant ce fait, le secrétaire du Trésor a immédiatement annoncé que les impôts seraient diminués. Au Canada, nous n'avons pas eu de promesse semblable. Je conclus donc que la politique fiscale du gouvernement pour l'avenir, comme par le passé, ne repose sur aucun principe arrêté de protection ou de tarif de revenu. Ce qui revient à dire que les ministres se laissent guider par les circonstances, lorsqu'il s'agit de modifier le tarif. Il est donc d'importance majeure pour les membres de cette Chambre, représentant les différentes divisions électorales du pays, de faire connaître l'attitude qu'ils entendent suivre sur la question de protection ou de tarif de revenu. L'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) lorsqu'il a pris la parole, au commencement de ce débat, a dit au sujet du Nord-Ouest :

> Qu'on me permette de dire un dernier mot relativement aux Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba. L'objection soulevée surtout contre le remaniement du tarif, nous vient de ces Territoires. Voilà ce qu'il m'a été donné d'apprendre.

M. l'Orateur, je considère que cet aveu est très important et qu'il est à l'honneur des représentants et de la population du Nord-Ouest. Les citoyens des autres parties du Canada doivent nous tenir compte de cette attitude, lorsqu'il est question de dépenses se rapportant aux Territoires. Je puis dire que, l'an dernier, lors de la discussion qui s'est faite sur cette question, j'ai exprimé la crainte que, cette année, on n'eût une histoire différente à nous raconter, pour nous demander une augmentation des droits douaniers. Si l'attitude prise par la population de l'ouest a été la cause principale ou matérielle qui a empêché le gouvernement d'élever les impôts nous devons nous en réjouir et nous glorifier d'avoir fait quelque chose pour le plus grand bien du Dominion. Cela nous porte à considérer les intérêts dont le gouvernement devra tenir compte à l'avenir; je parle au point de vue du tarif. Il va de soi, comme on l'a démontré déjà, que les industries qui bénéficient le plus de la protection, sont aussi le plus en évidence, et que l'attention du gouvernement y est constamment appelée. Le producteur, le cultivateur, l'artisan ne peuvent facilement faire connaître leurs besoins aux ministres, se servir de leur influence auprès du gouvernement. C'est pour cela que, à mon avis, il est maintenant plus important que jamais, dans le but d'avoir un bon gouvernement, que chaque député déclare franchement ce qu'il pense de cette question, et fasse connaître ses espérances pour l'avenir.

Le discours du ministre des Finances nous annonce certaines réformes que je ne puis m'empêcher de trouver par trop protectionnistes. Je ne puis en arriver à une autre conclusion. A mon avis, on ne devrait pas menacer la Grande-Bretagne de lui enlever la préférence que nous avons accordé à ses marchandises. M. l'Orateur, j'ai toujours approuvé cette politique dans laquelle j'ai confiance. J'ai considéré que l'attitude que nous avions prise était juste et raisonnée. Je n'ai jamais pensé que le tarif différentiel fût à l'avantage de l'Angleterre, bien que celle-ci ait pu en retirer certains bénéfices. Nous avons adopté le tarif différentiel pour notre propre bénéfice, et je crois que notre population n'a pas été trompée sous ce rapport. La mise en vigueur de cette politique a été fructueuse pour le Canada. Nous devrions conserver ce tarif pour notre propre avantage. De plus, nous

ne saurions sensément menacer la mère patrie de lui enlever cette préférence, si certains faits se produisent. Il est probable que ce n'est pas une simple question de sentiment qui a engagé le gouvernement à adopter, d'abord, ce tarif de préférence; j'aime croire qu'il en est ainsi. Moi-même, j'ai considéré que ce tarif était basé sur des principes d'affaires, qu'il était avantageux au Canada et c'est pour cela que je l'approuve encore.

Mais il est un autre fait qui revêt un caractère bien protectionniste ; je veux parler de la surtaxe imposée sur les produits allemands. Je crains beaucoup que les effets de cette politique ne soient plus désastreux aux consommateurs canadiens qu'aux producteurs allemands ; je parle des effets immédiats de notre tarif, car, avec le temps, l'Allemagne souffrira plus que nous de la mise en vigueur de ce tarif. Cependant, il faut tenir compte de nos importations considérables de sucre d'Allemagne ; nous exportons aussi dans ce pays, et tous les jours ce commerce s'augmente de grandes quantités de fer qui entrent dans la construction de nos bâtiments. Aussi, cette surtaxe nous portera préjudice pour quelques années ; mais elle aura pour effet de protéger l'industrie du sucre et du fer.

L'exposé budgétaire nous annonce encore que le gouvernement se propose d'établir un droit sur les rails d'acier. Il y a deux ans, le ministre des Finances nous apprenait que le pays allait accorder des primes à l'industrie de l'acier. Il existait déjà des primes pour le fer ; quant à moi, je considère que ce système de gratifications protège nos industries le plus honnêtement possible. En effet, quand le pays accorde délibérément de l'argent à une compagnie ou à un individu, sous forme de primes, le peuple sait à quoi s'en tenir sur le coût de production, sur la valeur des articles ainsi protégés. Je dis donc que ce système, si l'on tient compte des industries en question, est de beaucoup préférable à l'imposition d'un droit d'importation qui devient une taxe pour le consommateur. Cependant, M. l'Orateur, je ne puis comprendre la nécessité d'accorder une prime de $7 par tonne de rails d'acier. Lorsque cette industrie sera assez développée pour approvisionner notre marché, le tarif sera toujours en vigueur et, par conséquent, le prix des rails d'acier se trouvera augmenté. Comme les gouvernements qui ont administré les affaires du pays ont toujours payé la plus grande partie du coût de construction des chemins de fer, en accordant des subventions aux compagnies intéressées, on s'adressera encore aux ministres pour obtenir des subventions plus considérables, parce que les rails d'acier coûteront plus cher. Mieux eût valu au point de vue de l'honnêteté et de la justice, accorder un montant fixe de primes.

Quant à la ficelle d'engerbage, je crois qu'on ne peut condamner le gouvernement. A première vue, on serait porté à croire qu'il s'agit de protéger cette industrie. Quant à moi, j'aurais préféré que le gouvernement accordât à nos fabricants de ficelle d'engerbage des primes représentant le montant de réduction que les Etats-Unis accordent sur tous les articles similaires fabriqués par nos voisins.

Parlons, maintenant, de l'amendement proposé par l'honorable leader de l'opposition. Ce dernier prétend que la mise en vigueur du tarif actuel n'a pas protégé les intérêts de notre population, et qu'il faut au pays une protection suffisante au point de vue des classes ouvrière, agricole, manufacturière et industrielle ; on assurerait ainsi aux Canadiens le marché de ce pays. On ne peut s'entendre sur la signification des mots " protection suffisante," " préférence mutuelle," comme on ne sait encore à quoi s'en tenir sur toutes ces théories dont on parle tant ici. Je ne vois pas la nécessité d'ergoter sur le sens qu'on peut donner à ces termes. A mon avis, ceux qui font ces propositions nous expliquent assez clairement ce qu'elles comportent. Depuis que je fais partie de cette Chambre, tous les amendements proposés par l'opposition demandent une seule chose, c'est-à-dire, un tarif plus élevé, par conséquent, une protection plus forte à nos industriels. En ma qualité de député, je dois m'intéresser à ces questions et exprimer mon opinion sur l'amendement qui fait le sujet de ce débat. Il y est dit que la politique prônée par la gauche accorderait la protection aux ouvriers, aux cultivateurs, aux manufacturiers et aux industriels. Cependant, libéraux comme conservateurs ont démontré que la protection, en ce qui se rapporte aux produits agricoles, n'est ni plus ni moins qu'un mythe.

On peut discuter ce sujet sans pouvoir arriver à quelque chose de pratique. S'il fallait protéger, autant que le demande le chef de l'opposition, les différentes industries de ce pays, ce qui serait une honte, si l'on voulait, en même temps, favoriser le cultivateur, je dis que cette dernière proposition de mon honorable ami vaudrait encore moins que la première. A mon sens, demander à protéger la classe agricole, en fermant absolument notre marché aux produits que nous ne pouvons récolter ici, c'est proposer une utopie absurde. Le fait simple qu'on importe des produits agricoles au Canada, signifie que certaines parties du pays ont besoin réellement de ces articles. Voici, par exemple, les bananes et autres fruits semblables. Nous en importons en grande quantité. Personne ne songe à exclure de notre marché ces produits ; tout ce que nous demandons, c'est de les payer bon marché. Si nous importons du foin, de la paille et autres herbes fourragères, c'est que nous en avons besoin dans certaines parties du Canada où ces produits manquent, à une certaine époque. Le fait simple que le cultivateur canadien a besoin de ces articles qu'il est obligé de faire venir de l'étranger, indique qu'on devrait lui accorder pleine

facilité d'acheter la quantité de ces marchandises qu'il lui faut. Cet échange de produits est à l'avantage réciproque de nos cultivateurs et des Américains qui entretiennent avec ces derniers des relations d'affaires.

Parlons maintenant de la protection accordée aux ouvriers. Chaque fois que les apôtres du tarif de protection élevé discutent ce sujet, dans cette Chambre, je m'intéresse vivement aux remarques qu'ils peuvent faire. Pourtant, ils n'ont jamais attaqué le fond de cette question. Je les ai entendus affirmer que la protection favorisait la classe ouvrière, mais jamais ils n'ont pu citer un cas pour appuyer leurs dires. Je dois donc conclure que la protection n'a jamais favorisé l'ouvrier, et que ce n'est pas là non plus son but. Les partisans de cette politique soutiennent le contraire. A la dernière session, un député a caractérisé, dans une seule phrase et aussi énergiquement que possible, tout ce système politique, lorsqu'il s'écriait :

La politique nationale a pour but de donner de l'ouvrage aux classes industrielles de ce pays.

Je veux bien admettre cela, mais ce n'est pas assez. Que comporte ce principe ? Veut-on prétendre donner à un homme plus d'ouvrage qu'il n'en peut faire ? Nous voulons, disent ces partisans de la protection à outrance, vous donner de l'ouvrage en abondance. Appliquons ce raisonnement lorsqu'il s'agit du cultivateur, et voyons si cette théorie lui convient. Les protectionnistes lui diront : Le travail est une bonne chose ; vous voulez travailler ? Vous êtes heureux de pouvoir faire votre ouvrage. Tout ce que vous demandez, c'est de travailler ; dans ce cas, travaillez, travaillez, travaillez. Vous avez la bonne fortune d'être votre propre maître sous ce rapport. Ne venez donc pas nous fatiguer en nous parlant de tarif, de législation et de moyens à prendre pour faciliter le transport de vos produits. Laissez-nous régler toutes ces questions et retournez à l'ouvrage—nous vous en avons donné suffisamment. Le cultivateur serait-il content de se voir traiter de cette façon ? Mais c'est le même raisonnement qu'on tient à l'ouvrier. Lorsqu'on lui dit que tout ce qu'il lui faut c'est de travailler, il répond que c'est la politique suivie, dans certains cas, par les différents gouvernement, qui a son influence sur le revenu de son travail. Il n'a pas besoin de tant d'ouvrage ; il veut vivre plus aisément. Les partisans de la protection ne peuvent faire plus pour les classes ouvrières. Ils prétendent que la politique nationale a donné de l'emploi à tous nos artisans. Ils ajoutent : Nous voulons conserver aux Canadiens le marché de notre pays. Cette déclaration peut être accueillie favorablement dans certains quartiers, elle peut résonner joyeusement aux oreilles de certaines personnes, mais elle n'en signifie pas moins que toute cette prétendue protection proposée par la gauche, a pour but d'assurer aux fabricants canadiens la haute-main sur notre marché. Pourquoi alors tromper ainsi les cultivateurs ? Il faut à ces derniers d'autres marchés que celui du Canada, car notre pays produit plus que nous ne pouvons consommer. J'ai entendu dire souvent que, si nous n'avions pas un tarif de protection élevée, notre marché serait inondé de produits étrangers. Pourtant, si l'on établissait cette barrière, le cultivateur et l'ouvrier canadien se trouveraient dans la détresse. Je sais qu'au Canada, comme dans d'autres pays, des personnes, ayant le droit de parler au nom de la classe ouvrière, se prononcent en faveur de la protection. Je me suis demandé souvent comment ce fait pouvait se produire, et en vertu de quel raisonnement ces chefs ouvriers pouvaient exprimer des opinions semblables. J'ai suivi de près le mouvement qui s'est fait au Canada dans le but de protéger les manufacturiers. J'ai entendu ces derniers répéter, à maintes reprises, qu'ils s'intéressaient au bien-être des ouvriers qu'ils avaient à leur emploi ; et j'ai constaté généralement que le fabricant ne fait montre de son dévouement envers la classe ouvrière, que lorsqu'il demande au gouvernement d'augmenter le tarif. Le manufacturier, s'il n'est pas placé dans cette alternative que je viens de mentionner, voit d'un œil indifférent toutes les tentatives, tous les sacrifices que fait l'ouvrier pour améliorer son état ; jamais il ne l'aider à réussir. Cependant on voudrait faire croire à l'ouvrier que son patron le protège. C'est un mensonge réel qui ne mérite pas d'occuper l'attention de la Chambre. L'artisan n'a pas besoin d'une protection élevée en faveur de celui qui l'emploie, si ce dernier peut fixer à volonté le prix de tout ce que l'ouvrier est obligé d'acheter. Cette théorie répugne au bon sens ; son application ne saurait rendre service à l'ouvrier des manufactures, aux mineurs, à ceux qui exploitent les fermes. Mais le cultivateur est prudent ; il a deux cordes à son arc. On prétend que c'est là une marque de sagesse. Cela me rappelle l'histoire de ce nègre——

C'est précisément ce que fait le manufacturier. Il veut avoir la haute-main sur l'ouvrier, d'une façon ou de l'autre. Il lui faut la protection pour la marchandise qu'il fabrique, et il exige encore la plus grande liberté d'action en ce qui regarde les ouvriers qu'il emploie. Ce n'est pas tout, car il réclame encore le privilège, non seulement de faire venir des artisans étrangers, mais de faire payer au gouvernement les frais de déplacement de ces derniers. Il lui faut les plus grandes franchises commerciales possibles, et il réclame des primes pour les produits de la seule chose qu'il achète, c'est-à-dire le travail de ses compatriotes. Il exige un certain montant pour se protéger contre la seule chose que l'ouvrier a à vendre : son travail. Il demande encore au gouvernement de protéger, par son

tarif, la marchandise qu'il va fabriquer ou vendre. C'est un système qui fonctionne de deux manières différentes, et je crois, M. l'Orateur, que cette anomalie devrait cesser.

Je vais parler un peu des moyens employés pour attirer l'immigration au Canada. Le nombre des immigrants a augmenté considérablement ; on dirait que la prospérité du pays encourage les étrangers à venir s'établir ici. Il y a quelques jours, l'honorable représentant de Toronto (M. Clarke) encouragé sans doute par l'attitude que le conseil des Métiers et du Travail de Toronto avait prise, a fait au gouvernement une interpellation que je peux résumer ainsi : M. W. T. R. Preston, agent d'imigration canadien, en Angleterre, a-t-il déclaré qu'on ne pouvait trouver assez d'ouvriers à Toronto, pour répondre à la demande de la main-d'œuvre ? En réponse à cette question, le ministre de l'Intérieur par intérim (sir Wm Mulock) a dit qu'ordre avait été donné à nos agents d'immigration de travailler exclusivement à nous envoyer des émigrants cultivateurs. M. l'Orateur, je me suis occupé de cette question; j'ai été voir le ministre, et j'ai constaté que le but du gouvernement est d'encourager l'immigration de cultivateurs et d'ouvriers de la ferme. Je veux pourtant déclarer le plus positivement possible au gouvernement et au ministre de l'Intérieur par intérim, que l'agent canadien, à Londres, ne suit pas cette politique adoptée par le gouvernement, depuis plusieurs années. Le ministre a déclaré positivement que le gouvernement ne veut pas encourager l'émigration d'ouvriers au Canada ; et je sais que les agents canadiens aux Etats-Unis, et surtout en Angleterre, ont reçu des instructions dans ce sens.

M. CLARKE : Ces ordres sont-ils observés ?

M. PUTTEE : Je l'ignore, mais je sais, M. l'Orateur, que l'agent d'immigration à Londres ne suit pas la ligne de conduite que le gouvernement lui a tracée sous ce rapport ; s'il ne désobéit pas aux ordres qu'il a reçus il fait preuve d'un trop grand zèle. Depuis que cette question a été soulevée ici, j'ai constaté que M. Preston avait répondu d'avance dans un journal de Londres, mais d'un manière irrespectueuse envers le gouvernement et le ministre, à l'interpellation de l'honorable député de Toronto. Celle-ci n'avait pas été faite encore. Lorsque s'est faite l'ouverture des nouveaux bureaux du gouvernement au centre de Londres, les journalistes furent invités à y assister ; c'est alors que M. Preston leur accorda des entrevues. Voici un extrait du " Daily Mail ", de Londres, numéro du 17 avril :

Déjà, au delà de 12,000 personnes ont quitté l'Angleterre, cette année, pour s'établir dans l'ouest canadien. M. Preston déclare qu'il peut donner immédiatement de l'ouvrage à 40,000 hommes, et que cette émigration, quoique très forte, par le nombre, ne peut encore suffire à la demande de la main-d'œuvre, au Canada.

Si le gouvernement canadien avait voulu payer les billets de transport des immigrants, le nombre de ces derniers aurait été considérable.

A mon avis, M. l'Orateur, nos agents ne devraient pas exprimer publiquement un regret semblable.

Des milliers de personnes n'ont pu traverser au Canada, parce qu'il leur manquait 8 ou 9 livres sterling pour payer leur billet de traversée. Si ces gens pouvaient se rendre au Canada, quand bien même ils n'auraient pas un sou dans leur gousset, ils trouveraient facilement de l'emploi dans ce pays ; c'est là l'opinion de M. Preston. Celui-ci a ajouté : Le gouvernement n'a pas intérêt à payer des billets de traversée de personnes qui, dans quelques mois, s'ils s'établissent au Canada, seront considérés comme électeurs. Les sociétés philanthropiques font leur possible, en nous aidant un peu, mais si j'avais £20,000, je pourrais les dépenser en aidant ces émigrants qui n'ont pas d'emploi ici, mais dont on a besoin au Canada. M. Preston raconte plusieurs histoires bien pathétiques.

Je ne doute pas, M. l'Orateur, que M. Preston puisse raconter des faits bien émouvants.

Après avoir vendu tout ce qui lui appartenait pour payer son billet de traversée de Liverpool au Canada, une famille d'émigrants n'a pu payer le coût de transport entre Londres et Liverpool. Un grand nombre de personnes ne réalisent de cette façon que quelques deniers, et ne peuvent continuer leur voyage. L'expérience a démontré que souvent les émigrants les plus pauvres font les meilleurs colons. Des cultivateurs à l'aise ont voulu, un jour, savoir ce que chacun d'eux possédait en débarquant au Canada. Ils constatèrent que le plus riche parmi eux ne possédait que 3 livres sterling.

Le gouvernement du Canada désire démentir les racontars annonçant qu'il y avait un trop fort contingent d'émigrants à Winnipeg. " Il n'y a rien " dit M. Preston, " qui soit de nature à empêcher le départ des immigrants en destination du Canada.

Quant à moi, je ne veux pas que nos agents d'immigration, en Europe, disent aux émigrants qu'en arrivant ici, ils auront tout ce qu'ils désirent. A mon point de vue, c'est commettre presqu'un acte criminel que d'engager des familles à abandonner la mère patrie pour venir s'établir dans nos prairies de l'ouest où elles auront à surmonter des difficultés dont on ne leur aura pas parlé. C'est tromper criminellement ces gens que de leur dire qu'au Canada, alors même qu'ils s'y rendraient sans un sou, l'ouvrage ne leur manquerait point. Cela est faux. Cela signifie la perte de leurs deniers, des souffrances de toutes sortes pour les immigrants qui nous arrivent dans ces circonstances. En outre, nous déprécions notre pays, nos terrains fertiles du Nord-Ouest. C'est pour cela qu'on devrait immédiatement mettre fin à ce système. Ceux à qui on devrait dire qu'il n'est pas nécessaire d'avoir de l'argent pour s'établir au Canada, sont les jeunes gens, surtout les fils de cultivateurs. L'immigration peut être considérable mais la plus grande partie des émigrants d'Europe s'établissent

dans nos cités et nos villes ; ces étrangers font une concurrence sérieuse à nos propres artisans. Comme résultat de cet état de choses, les salaires sont diminués tandis que le coût de la vie augmente. C'est là ce que l'on constate à Winnipeg, aujourd'hui. On parle de prospérité, mais en quoi celle-ci consiste-t-elle pour l'ouvrier qui retire le même salaire qu'on lui accordait il y a quelques années, et qui doit payer plus cher tout ce qu'il consomme. N'est-ce pas plutôt une malédiction qui s'attache à cet homme ?

Il y a quelques années, Toronto était le rendez-vous des immigrants ; maintenant, ces derniers prennent le chemin de Winnipeg et s'établissent dans cette ville. On doit s'attendre à l'arrivée de ces immigrants qui viennent inonder nos villes, encouragés par nos agents d'Angleterre, et ne connaissant rien des travaux de nos fermes. C'est plutôt la lie de la population des villes anglaises qu'on nous envoie ici. Le gouvernement devrait donner des ordres sévères à ses agents d'immigration d'Europe, et empêcher ceux-ci de dire aux immigrants qu'ils n'ont qu'à payer leur passage pour venir s'établir au Canada. Celui-là est coupable qui encourage les femmes et les enfants à venir s'établir ici, en leur représentant les choses sous un faux jour. Cette campagne en faveur de l'immigration se fait surtout dans les grandes villes. J'en suis encore à me demander pourquoi, il y a environ dix-huit mois, on a jugé opportun d'établir un bureau d'immigration à Birmingham. On ne saurait trouver le moindre brin d'herbe à vingt milles autour de Birmigham. C'est le centre de ce qu'on désigne sous le nom de " Black Country ". Il est absurde d'aller chercher des immigrants à cet endroit. Autant vaudrait s'adresser à cette classe de la population qui habite Whitechapel ; en vérité, nos agents cherchent des immigrants même dans ce quartier. L'honorable député de Toronto (M. Clarke) a demandé si les ouvriers des autres villes suivaient l'exemple de leurs confrères de Toronto, en protestant contre l'état de choses que je viens de mentionner. Voici une lettre adressée par le conseil des Métiers et du Travail de Winnipeg à tous ses membres ; ordre a été donné de la distribuer, autant que possible, par tout le Royaume-Uni. Elle est adressée, en outre, à toutes les sociétés ouvrières, à tous les journaux auxquels on demande de la publier. Je dirai d'abord que le contenu de cette lettre est substatiellement exact. J'avais tout cela présent à l'esprit quand j'ai fait allusion aux remarques de l'honorable député de Guysborough. Mon honorable ami prétend que les salaires sont très élevés et que la main-d'œuvre se fait rare dans le pays. Cette lettre est écrite par des gens qui, je le reconnais, savent parfaitement à quoi s'en tenir sur la prospérité actuelle du Canada. Voici le contenu de cette circulaire :

Vu l'état de choses qui existe actuellement dans cette province, le conseil des métiers et du travail de Winnipeg a décidé d'exposer au peuple anglais certains faits se rapportant à la campagne extravagante que l'on fait maintenant pour accentuer le courant de l'immigration au Canada. Les calculs et les rapports brillants et hautement fantaisistes qu'on a faits sur notre pays, sont de nature à tromper les immigrants sur les ressources que le Canada offre à ces derniers. Ces écrits faux, pourrions-nous dire, sont le fait de personnes intéressées. Les compagnies de navigation et de chemin de fer veulent naturellement avoir des passagers et des voyageurs ; les hommes d'affaires désirent réaliser des bénéfices grâce à cette affluence d'immigrants ; les patrons encouragent la concurrence entre les ouvriers, et le gouvernement lui-même n'est pas au-dessus de tout soupçon, car il est à la merci de ces différents intérêts. Il y a donc toute une organisation énorme pour encourager les immigrants à venir s'établir au Canada.

Un danger plus grand encore nous menace ; il s'agit de cette classe d'individus dont le révérend I. M. Barr est le type et qui cherche à exploiter les immigrants en voulant établir des colonies, etc. Ce révérend nous est arrivé avec une " colonie " de 2,000 personnes dont la fondation lui a rapporté une fortune variant de $10,000 à $35,000, suivant divers calculs. Aujourd'hui, les dupes qu'il a faites viennent le dénoncer, mais un grand nombre d'entre elles se trouvent sans ressources, sans ouvrage, dans un pays étranger. Quels sont les faits. Il est vrai que le Canada offre des perspectives de succès à celui qui connaît la culture plus ou moins ; mais celui-là doit avoir un certain capital. Il faut, même à celui qui s'établit sur un homestead, au moins £200 ou £300. On demande des garçons de ferme, mais presque tous les emplois de ce genre se trouvent remplis, vu l'affluence énorme d'immigrants. Dans les villes, la main-d'œuvre suffit dans la plupart des cas, excepté lorsqu'il s'agit de grèves, et qu'on a besoin d'ouvriers inhabiles. Comparés à ceux d'Angleterre, les salaires semblent être plus élevés au Canada, mais cela n'est pas dû à la rareté de la main-d'œuvre, et il ne faudrait pas conclure de là que nos ouvriers sont à l'aise. La raison de l'augmentation de ces salaires est due au coût élevé de la vie, surtout en ce qui se rapporte au loyer et au chauffage des maisons. L'an dernier, le coût des marchandises d'usage quotidien a augmenté de 25 pour 100, aussi prédit-on des grèves dans différentes parties du pays où les ouvriers demandent une augmentation de salaire pour gagner leur vie.

Dans ces circonstances, nous conseillerions aux personnes qui veulent venir au Canada, de se montrer bien prudentes ; nous nous adressons surtout aux chefs de famille ; qu'ils comprennent qu'il leur faut un certain capital. Dans le but de prémunir les ouvriers anglais contre les chevaliers d'industrie ou les menteurs, le conseil des métiers et du travail de Winnipeg vous envoie cette lettre, espérant que vous lui donnerez toute la publicité possible.

Cette lettre est signée par le président et le secrétaire par intérim de cette association ouvrière. Je connais les faits, et je puis dire que cette lettre expose la vérité d'une manière modérée ; si l'on télégraphiait son contenu en Angleterre, l'agent du gouvernement à Londres nierait, dès demain, tous les faits allégués dans cette circulaire. C'est ce qu'il a fait dernièrement pour d'autres déclarations. Quant à la question de protection, je désire, M. l'Orateur, faire allusion au dis-

cours prononcé par l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte). La Chambre constatera que mon honorable ami a discuté des points infiniment plus intéressants que ceux soulevés par d'autres orateurs qui ont continué le débat. Toutefois, il est un sentiment qui anime toute cette harangue et qu'on trouve étrange d'entendre exprimer dans un parlement canadien. L'honorable député s'est appliqué surtout à glorifier les Etats-Unis et à condamner la politique nationale du Canada. Si la théorie qu'il a énoncée est juste, notre tarif est de moitié trop élevé en ce qui concerne les droits protecteurs. Il cite, à l'appui de ce qu'il avançait, certaines déclarations d'hommes publics américains. Je désire déclarer, M. l'Orateur, que je ne puis accepter les conclusions que l'honorable député tire de la politique suivie par la république voisine, en ce qui a rapport aux ouvriers. Je répète, et mon honorable ami n'a pas prouvé le contraire, qu'un tarif de protection n'affecte aucunement l'état de l'artisan. Nous en avons un exemple évident. L'industrie du coton, aux Etats-Unis, se trouve protégée par un droit d'environ 50 pour cent. Depuis deux ans, des complications sérieuses ont surgi relativement à l'exploitation de cette industrie. Le marasme règne maintenant dans nombre de villages et de villes du Massachusetts et des Etats voisins, dont l'existence dépendait surtout de l'exploitation des filatures en question. Pourquoi celles-ci ont-elles fermé leurs portes ? Leurs propriétaires ne demandaient pas une protection plus forte, car ils avaient déjà obtenu tout ce qu'ils voulaient, sous ce rapport. Les usines sont fermées parce que les patrons voulaient diminuer les salaires des tisserands ; ces salaires permettaient à peine aux ouvriers de vivre sur un pied convenable dans ces Etats de la Nouvelle-Angleterre. Les capitalistes ont donc fermé les filatures; mais, avant d'en arriver à cette décision presque unanime, ils ont envoyé leurs émissaires auprès des membres des législatures des Etats du sud, pour s'assurer que les lois concernant le travail des enfants dans ces fabriques seraient rapportées et qu'il en serait ainsi de la législation se rapportant à ces filatures mêmes. L'industrie du coton se trouve donc maintenant concentrée dans ces Etats du sud, et l'on emploie, aujourd'hui, des enfants pour travailler dans ces filatures. Il existe un état de choses incroyable, presque, sous ce rapport. Aux Etats-Unis, comme au Canada, le mouvement contre l'usage de la cigarette si néfaste s'accentue de jour en jour. Cependant, cette question de l'emploi des enfants dans les filatures du Sud, laisse insensibles ces personnes qui semblent porter tant d'affection à la jeunesse et à l'ouvrier. Le manufacturier ne réclame pas de protection pour l'avantage de ceux qu'il emploie, loin de là. L'honorable représentant de la division Sainte-Marie de Montréal a cité des extraits d'un discours prononcé par M. Andrew Carnegie, à Saint-Louis. A mon avis, mon honorable ami, qui se dit l'ami de la classe ouvrière, ne pouvait citer une opinion moins intéressée. Andrew Carnegie s'est enrichi grâce au tarif protecteur des Etats-Unis ; ses ouvriers n'en peuvent dire autant.

Il n'y a pas bien longtemps, lorsque la protection avait atteint son plein épanouissement, cet industriel, qui avait la haute main sur la production de l'acier en feuilles, a vendu au gouvernement américain les plaques d'acier dont ce dernier avait besoin pour blinder ses navires de guerre. Il a vendu ce produit trois fois plus cher qu'il ne coûtait réellement. C'est là le système de protection auquel Andrew Carnegie croit. Cette politique lui a été favorable. L'honorable représentant de la division Sainte-Marie nous cite l'opinion de cet homme pour nous engager à adopter un tarif protecteur comme celui qui est maintenant en vigueur aux Etats-Unis. M. Carnegie dit :

> Dans un temps de dépression commerciale, le manufacturier qui fabrique sur une grande échelle peut vendre à perte dans les régions les plus reculées du globe et même sur le marché intérieur sur certaine partie de ses produits, car il sait qu'en somme il serait encore plus désavantageux pour lui de diminuer sa production ou de fermer temporairement ses portes. Ainsi, les fabricants qui ont à leur disposition le marché intérieur le plus avantageux peuvent, sans trop s'obérer, alimenter les marchés étrangers en renonçant à tout profit direct sur la vente de leurs marchandises, et même à perte dans les cas de nécessité.

C'est décidément une belle théorie :

> Les politiciens donnent beaucoup trop d'attention aux marchés étrangers situés à de grandes distances, car ces débouchés ne peuvent jamais être avantageux, et ils donnent trop peu d'attention aux mesures destinées à améliorer les conditions du marché intérieur, qui est de beaucoup de plus avantageux de tous.

Oui, le marché intérieur serait absolument à la merci d'hommes de cet acabit. Voilà la politique prônée par Carnegie. Quand bien même vous vendriez à l'étranger vos produits à meilleur marché, et même en subissant des pertes, n'encouragez pas vos compatriotes, vos ouvriers. Mais alors, où prendrons-nous ce dont nous avons besoin ? Aux Etats-Unis, grâce à cette protection outrée, certains industriels ont pu, depuis trente ans, amasser des fortunes colossales, en vendant leurs produits meilleur marché aux étrangers, et en soutirant tout ce qu'ils pouvaient de leurs propres concitoyens. Quel a été, depuis trente ans, le résultat de ce tarif de protection élevée qu'on a mis en vigueur dans la république voisine. Ça été de créer une ploutocratie. Quelques personnes ont pu s'enrichir, établir une aristocratie plus puissante que celle qu'on retrouve en Angleterre et qui date de plusieurs siècles. Voilà ce que nos voisins ont pu faire dans l'espace de trente ans. Cette protection outrée a enlevé au peuple américain ce continent immense qui lui appar-

tenait; elle a fait servir la prospérité produite par le travail du peuple, à l'enrichissement d'une classe de personnes qui devient de jour en jour plus puissante, et qui n'a pas seulement la haute main sur les industries américaines, mais qui commande encore le gouvernement des Etats-Unis. Je ne crois pas qu'on ait besoin de cette aristocratie au Canada. C'est pourtant ce qui se produirait ici, si nous adoptions la politique suivie par nos voisins, si prospères, prétend-on.

Mon honorable ami m'a demandé de lui dire ce que je pensais des droits sur le plomb. C'est avec plaisir que je l'ai entendu me poser cette question, parce que j'avais oublié d'en parler, en signalant les effets de la protection dans l'ouest. Sans doute, dans nos districts, il y aura toujours des industries à protéger. Cependant, si l'on tient compte de la population, les intérêts des industriels sont très restreints, surtout lorsqu'il s'agit d'une industrie aussi peu importante que celle-là. Les propriétaires de mines de plomb demandent d'être protégés. Pourquoi ? Le minerai manque-t-il ? Ce n'est pas là la raison qu'ils invoquent. Ils disent : La protection a augmenté le prix de tout ce que nous consommons. Elle a enrayé, pour ainsi dire, notre commerce, et nous voulons un tarif pour nous protéger tout autant que les autres industriels. M. l'Orateur, si l'on adopte cette ligne de conduite, on ne saura jamais où cela nous mènera. Il nous faudra finalement protéger le cultivateur, mais ce dernier sera moins prospère qu'il ne l'est aujourd'hui.

M. BLAIN : L'honorable député est-il en faveur d'une augmentation des droits sur le plomb ?

M. PUTTEE : Mon honorable ami ne me considérerait pas un habile politique, si je lui répondais directement.

M. BLAIN : Je suis dans le doute, et je demande à l'honorable député s'il est en faveur d'une augmentation de droits sur le plomb.

M. PUTTEE : Dès le commencement de ce débat, j'ai remarqué que, d'un côté comme de l'autre de la Chambre, on posait des questions directes, afin d'obtenir une réponse qui compromettrait celui qui la donnerait. En commençant mon discours, j'ai déclaré que, à mon avis, les députés devaient se prononcer sur ces questions fiscales, et personne n'a osé se lever pour répondre à mon invitation. Que mon honorable ami me permette de lui dire que je ne suis pas en faveur de l'imposition de droits sur le plomb, et que je voterai contre toute proposition faite dans ce sens.

M. GALLIHER : N'empêche que vous demandez des salaires plus élevés pour les ouvriers qui travaillent dans ces mines.

M. BENNETT : Il voudrait qu'on employât des Chinois.

M. PUTTEE : Mon expérience me permet de dire que ce n'est pas toujours un tarif de protection élevée qui permet aux propriétaires de mines de payer les salaires les plus élevés. C'est le cas d'un grand nombre d'industriels. Veut-on connaître la raison de l'augmentation de salaires qu'obtiennent, quelquefois, nos ouvriers ? C'est uniquement par l'organisation, c'est grâce aux sociétés ouvrières que nos travailleurs ont pu et peuvent encore arriver à ce résultat. Voilà ma réponse à l'honorable député. C'est une vérité que je proclame et que les circonstances m'engagent à signaler spécialement aux membres de cette Chambre. On s'apercevra de l'importance de ces questions, lorsque le Sénat nous aura soumis certains projets de loi qu'il est à étudier. Ce sera le temps alors de discuter tous ces sujets.

Mais avant d'abandonner ce sujet de manufacturiers tendant des pièges pour retirer des bénéfices par toutes sortes de moyens, je veux signaler un fait qui fait voir toute la grandeur d'âme du fabricant, lorsqu'il s'agit de l'ouvrier. Je fais allusion à une déclaration fait, la semaine dernière, à Ottawa même. J'ai entendu les choses les plus extravagantes, les assertions les plus fausses, les plus propres à créer des difficultés entre les ouvriers et les patrons, des déclarations qu'on peut qualifier à bon droit de démagogiques. Et c'étaient des hommes qui demandent un tarif de protection plus élevé qui avançaient ces choses ! Je veux parler de la réunion de l'Association des Manufacturiers tenue, lundi dernier, à Ottawa même. Les membres de cette société n'ont pas caché l'attitude qu'ils entendent suivre envers la classe ouvrière ; ils ont dit au gouvernement de payer les frais de transport des immigrants. Ils voudraient que le pays dépensât encore plus d'argent pour attirer au Canada la main-d'œuvre étrangère. Ils ont dit : Les ministres doivent comprendre qu'il faut une politique d'immigration en faveur des grandes villes. Voilà ce qu'ont déclaré ces hommes qui réclament la protection, sous le prétexte qu'elle serait avantageuse à l'ouvrier. N'est-ce pas là de l'hypocrisie raffinée ? Non seulement les manufacturiers veulent tendre des pièges à l'acheteur comme au consommateur, avoir le droit et le pouvoir de taxer les produits de leurs industries à leur guise et de battre monnaie en préjugeant les ouvriers les uns contre les autres, mais il leur faut encore tirer à boulets rouges sur nos artisans. Ils veulent, avant tout, mettre hors la loi nos associations ouvrières. Leur but est de créer la zizanie parmi nous, afin de pouvoir nous écraser plus facilement. Dans quel but ? Parce que nos sociétés ouvrières peuvent faire augmenter les salaires de nos artisans, et que le manufacturier ne veut pas, tout en demandant un tarif de protection plus élevé, augmenter les salaires de la main-d'œuvre à

moins d'y être forcé. Je vais parler encore de cette question de la protection qu'on devrait accorder aux ouvriers. Peut-on atteindre ce but ? Ceux qui demandent un tarif de protection pour leurs industries, ne se sont jamais fait les avocats de cette réforme. Mais cette dernière peut-elle s'opérer ? En thèse générale, on n'impose pas sans raison valable des droits sur tel ou tel article. Sans doute, des députations peuvent s'adresser au gouvernement pour demander que certaines marchandises soient frappées d'un droit, dans le but de protéger telle ou telle industrie. Mais déterminer réellement le quantum de cet impôt, n'est pas chose aussi facile à faire. Demandez à ceux qui ont rempli les fonctions de ministre des Finances ce qu'il faut apporter d'attention et de soins, lorsqu'il s'agit de fixer les droits sur les produits de toutes ces industries dont les intérêts semblent être en conflit. Il leur faut connaître, pour ainsi dire, les détails des profits ou des pertes de tel ou tel industriel, avant de remanier le tarif. C'est peut-être en prévision de tout cela que l'association des Manufacturiers a voulu soumettre privément sa cause au gouvernement.

Il y avait certains détails relatifs à leur exploitation qu'ils ne tenaient pas à divulguer.

Est-il possible de protéger les cultivateurs? Evidemment. Quant à savoir s'il est sage de le faire, c'est là une question que je ne veux pas discuter pour le moment. Pour ma part, je ne croirai jamais à la sincérité de l'industriel ou de quiconque demande le relèvement des droits au bénéfice de l'ouvrier, si l'on ne consent pas à porter aux tableaux annexés à la loi fiscale un minimum de salaire pour les industries intéressées : tant de protection, tant de salaire ; tant d'augmentation des droits protecteurs, tant d'augmentation des salaires. Si la protection est établie au bénéfice du peuple, qu'on ménage les choses de façon à ce que le peuple en tire profit. Il va sans dire que ce remaniement ne peut se faire sans difficultés. Il faudra faire une étude approfondie de chaque exploitation. Je le répète, nul industriel ne prétend que pareille enquête soit préjudiciable à son commerce, quand elle vise à l'augmentation de protection qu'il a demandée. Mais s'agit-il d'établir un minimum de salaire, soit par l'entremise de l'association ouvrière soit par celle de l'Etat, alors l'intéressé de s'écrier qu'il entend gérer seul sa propre exploitation et que les gens du dehors n'ont pas le droit de venir s'immiscer dans ses affaires privées. Or, lorqu'il s'agit d'un tarif protectionniste, jamais je n'admettrai que cette protection accordée à l'industrie tourne au bénéfice de la classe ouvrière, à moins qu'il ne soit clairement statué que, relativement à toutes les industries ainsi favorisées, la protection s'appliquera au peuple lui-même et qu'il sera stipulé un minimum de salaire, ainsi qu'une proportion croissante correspondant au chiffre de la taxe. Alors, le cultivateur fera entendre une tout autre chanson.

Le député de Sainte-Marie, de Montréal, (l'honorable M. Tarte) s'est assez longuement étendu sur la question et nous a exposé son système. Il a formulé une doctrine qu'il a toujours professée par le passé et dont voici la formule, que j'emprunte à son discours :

> Si nous établissons un système de transport économique entre l'est et l'ouest, pourquoi l'est n'approvisionnerait-il pas l'ouest de marchandises ? Nous voulons améliorer notre industrie des transports terrestres et maritimes. Travaillons à consolider notre édifice national et à en cimenter l'union. L'unification nationale est la résultante des relations commerciales. Nous peuplons l'ouest d'éléments ethniques étrangers. Efforçons-nous de nouer des relations commerciales aussi intimes que possible avec ces éléments étrangers. Commençons ensemble ; sachons fusionner toutes les parties du pays au moyen d'un régime fiscal très prononcé dans le sens national et d'un système de transports scientifique.

L'honorable député se pose en champion de l'est et, s'adressant aux populations de l'ouest, s'écrie : " Aidez-nous à obtenir l'absolue maîtrise du marché canadien. Le Canada aux industriels canadiens ! et nous vous donnerons toutes les facilités de transport voulues par voies ferrées." Quelle méthode le gouvernement fédéral suit-il dans l'établissement des voies ferrées ? Il se charge d'une forte proportion du coût de la construction, en accordant des subventions aux compagnies de chemin de fer. Que signifie donc cette proposition de l'honorable député ? Voici à quoi elle se résume : Accordez-nous le pouvoir de taxer tout ce que vous achetez, et alors nous vous donnerons tous la main pour voter des subventions aux compagnies de chemins de fer, et tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles. Pour le coup, ce ne sont pas les populations de l'Ouest qui bénéficieront de cet état de choses. L'Ouest n'a absolument rien à gagner. Une pareille proposition n'a pas sa raison d'être. L'Ouest ne veut pas de ce système de transports qu'on lui offre, à titre gracieux ; il faut établir des lignes de communication tant au bénéfice de l'Est qu'à l'avantage de l'Ouest. Si l'on veut que le pays progresse, force nous est bien d'améliorer nos voies de transports. Et alors la question se pose : comment établirons-nous ces voies ferrées et ces lignes de transport ? Sera-ce encore par voie de subventions ? Allons-nous accepter cette proposition qui tend à donner aux fabricants de l'est le pouvoir de taxer tous les articles que nous achetons, quitte à verser, sous forme de subventions, des sommes encore plus considérables dans les caisses des compagnies de transport ou plutôt dans le gousset des promoteurs de ces compagnies ? Non, M. l'Orateur, je m'accorde à dire avec le député de Sainte-Marie, Montréal, que la question du transport s'impose impérieusement à l'attention publique ; il est temps que le gouvernement s'en empare, et qu'elle ne soit

plus balottée à tous les vents, au gré des circonstances et des caprices de l'opinion publique ; mais au contraire, il faut que d'une main ferme, le gouvernement aménage les voies et les avenues par où doit passer le commerce d'importation et d'exportation du pays. A mon avis, le pays donnerait volontiers son appui à un système conçu sur des bases larges et puissantes, et assez vastes pour répondre aux besoins du moment et il verrait même d'un bon œil le gouvernement se charger de la construction d'un chemin de fer transcontinental, qui resterait la propriété de l'Etat. Le prolongement du réseau de l'Intercolonial à travers le continent jusqu'au littoral du Pacifique serait, à mon avis, un système qui répondrait aux besoins de la situation ; ou bien encore, le gouvernement pourrait construire une ligne indépendante transcontinentale dont il resterait propriétaire absolu, et qu'il exploiterait lui-même, au point de vue des affaires, de façon à répondre à tous les besoins de l'ouest, en fait de raccordements et de lignes succursales.

Et précisément ceci me remet en mémoire que le député de la Saskatchewan (M. Davis) a abordé cette même question et l'a traitée au cours de ce débat au point de vue même qu'il avait adopté, à la tribune populaire, dans l'ouest. Il serait partisan d'un chemin de fer de l'Etat, si la chose était possible ; mais, s'est-il écrié, la chose est impossible et il nous a parlé, avec des larmes dans la voix, de la corruption et des faux principes qui président à l'administration de la chose publique, et qui rendent impraticables ici le système des chemins de fer de l'Etat, construits et exploités par l'Etat lui-même. Ainsi, à son grand regret, force lui est bien de faire son deuil de son idéal, de renoncer à ce système, et de se déclarer partisan des subventions aux chemins de fer à même la caisse publique.

J'en conviens, avant d'aborder le sujet de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat propriétaire, il faut, avant, tout, régler cette question de contrôle et de haute main dans l'administration de ces voies ferrées. Cette réforme s'impose dans l'intérêt même des entreprises publiques dont nous avons actuellement la gestion. C'est un fait bien propre à jeter du discrédit sur le peuple canadien et son aptitude à se gouverner lui-même que de voir que la corruption et la question de la distribution des faveurs politiques se trouvent au fond de toutes nos entreprises publiques. Notre réseau de chemins de fer de l'Etat et tous les autres services publics exploités par le gouvernement y gagneraient beaucoup, si on voulait bien une bonne fois les soustraire à l'influence des membres du parlement, de sorte qu'il ne fût plus nécessaire de s'adresser à un député quelconque pour obtenir un emploi dans une administration de chemin de fer ou dans toute autre entreprise de l'Etat. Nous aurions une bonne leçon à apprendre à ce sujet de la mère patrie, où les députés n'ont rien à voir dans la distribution des emplois de l'Etat. Même dans notre pays, il nous a été, tout dernièrement, donné deux exemples qui font bien voir comment on pourrait opérer cette réforme ; et bien que je ne sois pas grand admirateur du système des partis politiques, je conviens qu'on pourrait le faire tourner au bénéfice commun de tous les groupes politiques, si l'on voulait en venir à une entente, en matière de commissions. En concertant leurs efforts, les deux groupes parlementaires pourraient formuler un projet tendant à soustraire à l'influence de la députation les grands services publics, tels que l'Intercolonial, les douanes, les postes, le bureau d'imprimerie et toutes les autres institutions publiques. Il faut, de toute nécessité, en venir à une entente de ce genre, avant d'aborder la question de la construction des chemins de fer par l'Etat. Ce système qui constitue l'Etat propriétaire des voies ferrées serait facilement susceptible d'application, et plus il serait complet et absolu, plus il se rallierait l'approbation du peuple.

Nous sommes à la veille de voir se construire de nouvelles lignes transcontinentales. Ce n'est pas pour les besoins de la colonisation qu'on les construira, mais dans un but commercial, de façon qu'elles rémunèrent le capital engagé dans ces entreprises. Les promoteurs de ces entreprises, en quête de subventions de l'Etat, feront sans doute valoir toutes sortes d'arguments. Il y a lieu de penser qu'on verse des derniers publics entre les mains de promoteurs qui ne s'occupent pas de construction de chemins de fer. Les chemins de fer de l'avenir, je le répète, ne se construiront pas dans un but de colonisation, mais bien au point de vue des affaires, et chaque dollar affecté à la construction de ces voies ferrées sera rémunérateur du capital consacré à ces entreprises commerciales. Or, comme les producteurs du pays devront acquitter les dividendes découlant de ces entreprises, il importe que le gouvernement en soit le propriétaire. Puisqu'il nous faudra payer les prix de transport et l'intérêt, pourquoi ne pas nous charger de l'exploitation de ces voies ferrées, au bénéfice même du public ? Dès que le peuple aura bien saisi l'idée qu'il est facile de soustraire ces grands services publics à l'influence des politiciens, il acceptera volontiers ce projet. Le meilleur moyen de faire disparaître pour toujours cette foule de griefs qui se répètent sans cesse au Nord-Ouest par suite de l'immense gonflement du volume des affaires et du transport des grains, ne serait-ce pas le système que je préconise, c'est-à-dire que l'Etat se constitue propriétaire des chemins de fer, qu'il se fasse lui-même entrepreneur de transport de tous les grains, et propriétaire d'élévateurs, au lieu et place de simples particuliers ? L'année dernière, le ministre des Chemins de fer a exprimé son regret de ce que l'exercice fi-

nancier avait été compromis par la coalition des propriétaires de houillères et qu'il lui avait fallu payer des prix exorbitants pour la houille. Par conséquent la plus-value qu'il prévoyait s'est transformée en moins-value. Cette coalition lui a fait perdre des centaines de mille dollars.

Que le gouvernement établisse un chemin de fer transcontinental dont il soit le propriétaire, et alors il aura, tant dans l'est que dans l'ouest, ses propres houillères. Si je me fais ici le champion de ce système, c'est que j'entends les partisans du protectionnisme à outrance me dire qu'ils n'ont d'autre mobile que l'intérêt des classes ouvrières, qu'ils veulent leur assurer la stabilité du travail, de bons salaires, ainsi que le confort de l'existence. Eh bien ! si l'on veut garantir à l'ouvrier canadien la stabilité du travail, de bons salaires et le bien-être de la vie, que le gouvernement se charge de l'exploitation des transports pour l'avantage du peuple en général.

Enfin, j'aborde la question du fil d'engerbage, question qui revient sur le tapis à chaque session, depuis que je siège dans cette Chambre. A mon avis, la solution présentée cette année est excellente. Mais pourquoi donc ne fabriquerions-nous pas tout le fil d'engerbage dont le pays a besoin? La demande de cet article se fera de plus en plus vive chaque année, et déjà elle est fort considérable. Nous fabriquons déjà une partie de ce fil dans nos pénitenciers; mais pourquoi le gouvernement ne se chargerait-il pas de toute cette exploitation?

Voilà que les fabricants disent au gouvernement, cette année, qu'ils sont menacés de ruine. Eh bien! que le gouvernement achète leurs fabriques; qu'il y installe un matériel d'exploitation assez puissant pour suffire à la demande et aux besoins de tout le pays d'année en année, et je l'affirme sans crainte, le consommateur obtiendra ainsi un fil à meilleur marché et de meilleure qualité que celui fourni aux cultivateurs des Etats-Unis. Les réformes que je préconise, M. l'Orateur, ne sont ni impossibles ni impraticables. Nous avons déjà d'excellentes institutions au pays ; mais dans la mère patrie, on entend mieux qu'ici cette besogne. Il n'y a peut-être pas au monde d'établissement supérieur à l'arsenal royal de Woolwich, entièrement administré par le gouvernement, absolument indépendant des influences politiques, et où l'on paye d'excellents salaires, tandis que la journée de huit heures de travail y est de règle. Rien n'empêche le gouvernement canadien de faire la même chose, pourvu qu'il s'y prenne de la bonne façon. Voilà la réponse que je voulais apporter à ceux qui demandent une protection plus prononcée afin de donner aux ouvriers la stabilité du travail, de meilleurs salaires et une existence plus confortable.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : Je me proposais de me servir de ma langue maternelle ce soir, mais pour ne pas ajouter à la longueur du débat qui a déjà peut-être trop duré, je me contenterai de dire quelques mots en anglais. Après avoir prêté l'oreille aux éloquentes paroles du député de Guysborough (M. Fraser), à l'adresse du chef du gouvernement, j'ai pensé que je devais lui rendre la réciproque et me servir de la langue anglaise pour le remercier du fond du cœur des nobles sentiments qu'il a exprimés.

En terminant son discours, l'honorable député a déclaré que le très honorable premier ministre a plus fait pour assurer la paix, l'union et l'harmonie qui doivent régner au sein d'un pays composé d'éléments hétérogènes comme le nôtre, que tout autre homme politique n'a fait par le passé, et en cela, M. l'Orateur, il a dit la vérité. Il y a quelques années, ce grand homme d'Etat, M. Gladstone, a dit que l'école de Manchester avait donné au monde ce qu'un génie littéraire avait appelé *pax britannica*—la paix britannique. Ne pourrait-on pas dire avec tout autant de vérité que, grâce à la politique de conciliation qu'il a poursuivie depuis 1896, le très honorable premier ministre a donné au pays ce que j'appellerai *pax canadensis*—la paix canadienne ? Et avant d'aborder les questions que les orateurs de la droite et de la gauche ont si amplement discutées, j'ajouterai que nul homme public au Canada n'a autant contribué que le premier ministre—et c'est là un témoignage que j'aime à lui rendre en présence de mes collègues de langue anglaise—à implanter dans notre sol l'amour des institutions britanniques. Je tiens aussi à rendre mes hommages à l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax). Dans le cours des derniers mois, il nous a fait le plaisir de visiter la province de Québec et je suis bien aise de dire, à la louange d'un homme aussi distingué, qu'il a parlé avec éloquence la langue de la minorité. En apprenant à manier avec grâce la langue française, il a donné un exemple précieux aux deux partis politiques et dont tous les hommes publics du Canada peuvent faire leur profit.

J'ai prêté une oreille attentive au discours de mon honorable ami, le " whip " du parti conservateur (M. Taylor). Je croyais que toutes ces questions qu'il a discutées étaient réglées de vieille date. Ainsi, il nous a parlé de la question des écoles du Manitoba et s'adressant aux membres du cabinet, il leur a demandé : Avez-vous réglé la question scolaire ? Je l'avoue, j'ai de graves doutes sur la sincérité de l'honorable député. Je me rappelle parfaitement l'attitude qu'il prit ici même en 1896, sur le bill remédiateur, dont la Chambre fut alors saisie. " Whip " du parti conservateur à cette époque, il tenait beaucoup à ce que le bill en question fût rejeté, bien qu'il déclarât à ses amis de la province de Québec qu'il était partisan de cette mesure. De fait, ce n'est pas au gouvernement qu'il aurait dû s'adresser, mais au député de Jacques-Cartier (M. Monk) et au député de Montmorency (M.

Casgrain) ; et il aurait dû leur demander quelle attitude ont tenue, depuis 1896, les amis de la minorité du Manitoba.

Dans la province de Québec, ils ont agité cette question d'année en année, tant dans la presse qu'à la tribune publique ; de fait, toute leur campagne de 1896 a roulé sur cette question, et cependant, jamais ils n'ont élevé la voix dans cette enceinte pour demander au gouvernement de régler cette malheureuse question.

M. MONK : Pardon, si j'interromps ; l'honorable député affirme-t-il que la question scolaire du Manitoba a été réglée à la satisfaction de la minorité ?

M. LEMIEUX : Je vais répondre à cette question en bon Canadien que je suis. L'honorable député tient à la province de Québec un langage tout différent de celui qu'il fait entendre au Manitoba. Dans la province de Québec, il affirme que la question scolaire n'est pas réglée ; mais, nous savons d'après le compte rendu des journaux, qu'il a porté la parole, à un banquet dans la ville de Winnipeg, en présence de son chef et de ses amis conservateurs ; or, j'ai eu beau lire son discours avec toute l'attention possible, je n'y ai pu absolument rien trouver au sujet de la question scolaire du Manitoba. Voici maintenant ma réponse à la question que l'honorable député m'a posée. A mon avis, la question scolaire du Manitoba n'est pas pleinement réglée ; mais voici ce que j'ajouterai, et l'honorable député conviendra que je dis la vérité : c'est que dans un pays composé d'éléments divers comme le nôtre, la vie se compose de compromis et de concessions honorables. Disons aussi que le temps est un grand maître, et si aujourd'hui, la question des écoles du Manitoba n'est pas complètement réglée, au moins puis-je affirmer que, d'après ce qui me revient, si l'on excepte la ville de Winnipeg, la loi scolaire fonctionne assez bien. J'espère qu'à l'heure voulue, la majorité au Manitoba règlera cette question à la satisfaction de la minorité, et cela, d'une façon tout pacifique, sans soulever de lutte de races ou de cultes ; mais en s'inspirant de l'exemple que nous avons donné, dans la province de Québec, par notre attitude à l'égard de la minorité protestante, et de celui donné par nos amis du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard à l'endroit de la minorité acadienne.

L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a soulevé une autre question, déjà ancienne, celle du plébiscite et il a demandé au gouvernement s'il avait réglé la question de la prohibition. Pour ma part, je l'avoue, je verrais d'un mauvais œil l'établissement de ce régime, car, de concert avec la majorité dans ma province, je suis d'avis qu'il est préférable de maintenir l'ordre de choses existant. Je tiens, toutefois, à relever certaines assertions tombées des lèvres de l'honorable député. Si les électeurs de la province de Québec, prétend-il, n'avaient obéi, en se rendant aux bureaux de vote, au mot d'ordre donné par trois ministres fédéraux, et s'il avaient agi en pleine liberté, ils auraient voté en faveur de la prohibition. Dans la province de Québec, nous avons horreur des extrêmes, le vote donné sur le plébiscite est la véritable expression du sentiment populaire. A Québec, nous ne sommes nullement partisans de cette prohibition établie par voie législative.

J'apprendrai, du reste, à l'honorable député un fait qu'il ignore peut-être, et s'il révoque ma parole en doute, qu'il consulte à ce sujet son chef de la province de Québec (M. Monk) : c'est que dans cette province, sauf dans les grandes villes il est loisible aux conseils municipaux d'accorder des licenses d'hôtels et de restaurants, et que dans les trois quarts des municipalités on ne se prévaut pas de ce privilège ; et en outre, bien que nous soyons hostiles au régime de la prohibition établie par voie législative, nous sommes partisans de la cause de la tempérance établie par voie de persuasion morale.

Des VOIX : Très bien !

M. LEMIEUX : Si le verdict populaire est le criterium qui sert à juger la politique du gouvernement, alors force nous est de conclure que le gouvernement jouit de la pleine et entière confiance du peuple canadien. Depuis la dernière session, il y a eu des élections partielles dans le comté de Maisonneuve, un centre industriel, dans ceux de Terrebone, d'Argenteuil, de Maskinongé et des Deux-Montagnes. Mon honorable ami (M. Monk) a lutté avec l'énergie du désespoir dans ces comtés. Il a combattu avec bravoure comme toujours. Il y est venu escorté de ses partisans conservateurs et toute la lutte a roulé sur une seule question : la politique fiscale. Dans ces comtés de la province de Québec, comme dans celui d'Ontario-nord, les électeurs ont approuvé le régime fiscal établi par le gouvernement. M. Foster a subi une défaite dans ce comté—et si cet homme remarquable, dont personne ne révoque en doute l'habileté dans les débats de cette Chambre, dont il aurait été un des ornements ; s'il a, dis-je été vaincu, cela prouve que le pays repousse tout remaniement du régime fiscal établi. Le chef de l'opposition s'est rendu dans ce comté qu'il a parcouru en tous sens, pour haranguer les foules ; or, en dépit de tous les efforts déployés par le chef de l'opposition, mon jeune ami (M. Grant) que j'ai eu le plaisir d'écouter et d'applaudir cet après-midi, l'a emporté, à une forte pluralité, dans ce château-fort conservateur.

On prétend que le parti libéral a tenu une conduite indigne envers l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). On nous a rappelé plusieurs fois, au cours de ce débat, que le parti libéral n'a pas établi le régime qu'il avait préconisé en 1896 et promis d'appliquer à son avènement au pouvoir ; et quelqu'un a même affirmé—si je ne

me trompe, c'est le député de Dundas (M. Broder)—que, durant les élections de 1896, il s'est tramé quelque chose dans les coulisses, que les chefs libéraux ont manœuvré dans l'ombre et que l'honorable député (M. Tarte) et le premier ministre s'abouchèrent avec les fabricants et leur promirent qu'à l'avènement des libéraux au pouvoir, ils maintiendraient le régime fiscal alors en vigueur.

Eh bien! j'étais peut-être trop jeune pour savoir ce qui se tramait dans l'ombre ; cependant, j'ai fait le tour de la province, avec mon chef et le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) et je dois déclarer qu'ils étaient pleinement d'accord sur les questions fiscales du jour. J'ai en mains le compte rendu du congrès libéral de 1893, auquel assistait l'honorable député (M. Tarte), qui avait été délégué à cette assemblée par ses commettants du comté de l'Islet. J'ouvre cette brochure à la page 71 et voici ce que j'y lis :

Le tarif—Nous, le parti libéral du Canada, convoqués en assemblés, déclarons:—

Que le tarif douanier du Canada devrait avoir pour base, non pas le principe du protectionnisme, sur lequel il repose actuellement, mais bien les besoins du service public ;

Que le tarif existant, fondé qu'il est sur un principe faux et illégitime, et utilisé qu'il est par le gouvernement, comme engin de corruption pour se maintenir au pouvoir, a développé les monopoles, les coalitions et les syndicats ;

Il a provoqué une baisse dans la valeur des exploitations agricoles et autres propriétés ;

Il a opprimé les masses au bénéfice d'un petit nombre qu'il a enrichi ;

Il a enrayé le mouvement d'immigration au pays ;

Il a provoqué une perte sérieuse de population ;

Il a paralysé le commerce ;

Il a établi des droits différentiels défavorables à l'Angleterre ;

De ces différents chefs et autrement, il a été une source de maux tant pour le public que pour les particuliers, maux qui devront fatalement s'aggraver, tant que le régime fiscal actuel demeurera en vigueur.

Que les plus chers intérêts du Canada demandent qu'on fasse disparaître cet obstacle qui se dresse devant le progrès du pays, et qu'on adopte un bon régime fiscal, qui, tout en ne sanctionnant d'injustice envers aucune classe de la population, stimulera le commerce domestique et extérieur, et hâtera le retour de la prospérité pour notre peuple.

Que, dans ce but, on devrait abaisser les droits du tarif, d'une façon correspondante aux besoins d'une bonne et sage administration des affaires publiques, marquée au coin de l'économie.

Qu'il faudrait remanier le tarif de façon à affranchir ou à grever le moins possible les articles de première nécessité, et à stimuler l'établissement de relations commerciales plus intimes avec le monde entier, mais surtout avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Nous croyons que les résultats du régime protectionniste ont causé de sérieux mécomptes à des milliers de partisans sincères et convaincus de ce régime, et que le pays, à la lumière de l'expérience, n'attend que le moment de se prononcer en faveur d'un régime fiscal légitime.

Le litige entre les deux partis politiques est donc clairement défini.

Le gouvernement lui-même admet que son régime fiscal a abouti à l'avortement et se déclare prêt à y apporter quelques modifications; seulement, il veut que ces modifications s'appuient uniquement sur le principe du protectionnisme.

Nous condamnons le principe du protectionnisme comme radicalement faux, injuste envers les masses populaires, et nous déclarons qu'à notre avis, toute modification du régime fiscal appuyée sur ce principe ne saurait dégrever d'une façon sensible le pays des fardeaux sous lesquels il gémit.

Nous acceptons donc la lutte placée sur ce terrain, attendant ainsi avec une entière confiance le verdict des électeurs canadiens.

A ce programme, à ces propositions, le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) donna son plein acquiescement, et la lutte électorale de 1896 s'engagea sur ce programme, que le corps électoral approuva. Toutefois, loin de moi la pensée de vouloir imputer à crime à l'honorable député (M. Tarte) ce qu'il me permettra d'appeler son manque de logique. Ce manque de logique n'est pas chose absolument rare, puisque nos amis de langue anglaise ont un adage bien connu : Inconséquence, tu vaux ton pesant d'or! L'inconséquence est comme l'opportunisme, et l'opportunisme en matière fiscale est légitime, pourvu qu'il soit frappé au coin de la sincérité. Le philosophe a dit : *vita in motu ;* la vie est dans le mouvement et je comprends parfaitement qu'en matière fiscale, on puisse modifier ses opinions suivant les circonstances. Dans l'histoire politique moderne, on trouve nombre d'exemples de ces variations d'opinion.

Si l'honorable député (M. Tarte) veut bien parcourir le livre que j'ai sous les yeux, il y trouvera plus d'une preuve des variations d'un grand parlementaire moderne, et homme d'Etat anglais, le très honorable Joseph Chamberlain, le secrétaire d'Etat aux colonies. Ses adversaires ont publié une brochure ayant pour titre : "Avant le voyage de Joseph en Egypte", c'est-à-dire avant qu'il fut devenu impérialiste, alors qu'il se réclamait du parti hostile à l'expansion britannique. Cet illogisme, il ne s'en défend nullement. M. Gladstone, lui aussi, était l'un des tenants de ce parti des "tories intransigeants et intraitables", ce qui ne l'empêcha pas plus tard de devenir le chef du parti libéral. D'Israeli lui-même, lorsqu'il prononça, à la Chambre des Communes, ce fameux discours où il disait qu'un jour viendrait où il se ferait bien écouter, était un radical à tous crins ; et M. Thiers, de royaliste qu'il était au début, finit par devenir le chef du parti républicain en France. On doit donc s'attendre à rencontrer de ces variations dans la vie politique, et je ne blâme nullement le député de Sainte-Marie d'avoir modifié son opinion sur la question fiscale.

D'autre part, si l'on prétend que le parti libéral n'a pas été fidèle aux promesses qu'il a faites en 1896, je dirai à ceux qui affir-

ment pareille chose qu'il sont mal renseignés. En 1896, lorsque le chef actuel du gouvernement parcourait le pays, prêchant partout son évangile politique, il reçut un jour une lettre d'un bon Canadien, qui a siégé quelques années au milieu de nous et dont je déplore vivement la disparition de cette enceinte. Je fais allusion à M. George Bertram, qui représenta ici Toronto-centre. M. Bertram adressa donc une lettre au premier ministre actuel, alors chef de l'opposition, et voici la réponse de ce dernier à M. Bertram sur la politique fiscale du parti libéral :

Quant à savoir si un régime de libre-échange absolu serait, oui ou non, nuisible aux industries manufacturières de ce pays, c'est là une question que je ne veux pas m'attarder à discuter ici. Il n'y a pas lieu de se livrer à pareille discussion, puisque le parti libéral n'a nullement et n'a jamais eu l'intention d'établir le libre-échange au Canada. La question a été débattue à Ottawa ; mais, après mûre délibération, tout en reconnaissant pleinement la supériorité du système de libre-échange en vogue en Grande-Bretagne, à titre de principe abstrait, le congrès a décidé qu'en raison des conditions actuelles du Canada, le régime fiscal qui s'adapterait le mieux aux besoins du pays, à sa situation économique, à ses énormes obligations financières, est un tarif de revenus ; c'est-à-dire, un tarif qui demanderait ses recettes aux droits de douanes dont la base serait le montant nécessaire à l'administration des affaires publiques.

Je prétends en outre que, abstraction faite des intérêts du pays dans leur ensemble, non seulement les industriels n'ont rien à perdre mais qu'au contraire, ils ont tout à gagner à la substitution d'un tarif de revenus au régime actuel. Un tarif de revenu, étant basé sur les charges fixes du pays, et n'étant pas, par conséquent, sujet aux fluctuations et aux modifications, faites pour plaire tantôt à un intérêt, tantôt à un autre, assurerait ces conditions de stabilité et de permanence qui, ainsi que l'a démontré l'expérience, sont essentielles à la sécurité et à la prospérité des intérêts industriels. En outre, je suis en lieu d'invoquer ici, en toute confiance, l'expérience des hommes d'affaires au pays, qui conviendront que, à l'exception des monopoleurs et des coalisés, tous les intérêts industriels feraient bon accueil à un changement de régime basé sur les principes que je viens d'énoncer.

Je m'accorde pleinement à espérer et à croire avec vous " que l'avènement du parti libéral au pouvoir mettrait les partis politiques au Canada dans une situation semblable à celle des partis politiques en Angleterre, où la question fiscale ne vient pas jeter la perturbation dans les esprits à chaque élection."

Du moment qu'on aurait élaboré et promulgué un tarif qui ne serait pas sujet à variation, et qui permettrait aux industriels de compter sur une exploitation régulière des capitaux engagés ; tarif qui ne ferait pas péricliter arbitrairement leur situation relativement à la concurrence étrangère ; tarif qui, enfin, dégreverait les impôts au point compatible avec les besoins du revenu, il y aurait tout lieu d'espérer que ce système gagnerait la confiance du peuple et que les fabricants y trouveraient la sécurité dont ils ont besoin, et les consommateurs, le dégrèvement qu'il faut à tout prix leur assurer.

M. LEMIEUX.

Voilà la convention consentie par le chef du parti libéral et celui que j'appellerai le chef des fabricants de cette époque. Voilà, si je puis me servir de ce mot, le covenant intervenu entre le parti libéral et les industriels, pendant les élections de 1896, et le parti libéral est resté fidèle à cette convention.

Après avoir pris cet engagement, le parti libéral monta au pouvoir. Au cours des années 1896 et 1897, il y eut enquête sur la situation industrielle et le tarif Fielding fut mis en vigueur. Pour revenir au député de Sainte-Marie, je lui rappelerai qu'en feuilletant le premier volume du compte-rendu des débats de la Chambre des communes en 1897, j'y trouve le discours prononcé par le ministre des Finances, et je constate que le député de Sainte-Marie, qui était à cette époque son collègue, n'a pas exprimé de dissentiment à ce sujet. Par consequent, nous avons fidèlement rempli nos promesses et fait preuve de loyauté non seulement envers l'honorable député, mais encore envers le pays, envers les fabricants et envers les consommateurs.

Or, quel a été le résultat de ce tarif ? Le pays en a-t-il bénéficié ? Je pourrais répondre à cette question en citant le discours prononcé l'autre jour par le ministre des Finances, en m'autorisant de ses paroles, en reproduisant ici ses données statistiques ; mais, non, je n'en ferai rien. Je veux invoquer une autre autorité, celle du président de l'association des banquiers canadiens, M. Clouston qui, à la dernière assemblée annuelle, s'est exprimé dans les termes que voici :

L'année qui s'est écoulée depuis notre dernière réunion a été témoin encore une fois d'un remarquable développement du commerce national dans toutes ses ramifications, développement dont le commerce de banque a eu sa juste part. L'année n'a été signalée par aucun incident regrettable dans le domaine des affaires mercantiles. La prospérité dont nous avons joui dans une si abondante mesure depuis 1897 continue son règne ininterrompu ; il n'y a pas encore de nuages visibles à l'horizon, sauf peut-être un désir illégitime d'expansion financière, chez les spéculateurs, visant à devancer les profits qui sont encore du domaine de l'avenir. Au contraire, les signes de bon augure et d'espoir ne manquent point. La récolte si abondante, surtout au Nord-Ouest, a été mise en sûreté et se transporte rapidement vers les marchés, grâce à la multiplication des moyens de transport. Les derniers rapports établissent que le volume de grain transporté jusqu'à date, cette année, dépasse de près de 40 pour 100 la totalité pour la période correspondante de 1901. La main-d'œuvre est pleinement utilisée ; les industries manufacturières font l'exploitation justifiée par leur capital ; l'immigration s'accroit dans une proportion qui nous donne à croire que nous avons enfin réussi à résoudre le problème de la colonisation du Nord-Ouest ; de nouveaux débouchés pour nos produits sont en cours d'exploration et les anciens marchés s'élargissent ; les moyens de transport s'accroissent et s'améliorent. De fait, si l'on voulait escompter tout ce que l'avenir nous réserve sous forme de développement ma-

tériel et de prospérité, il y aurait ample matière à discussion. Les profits des chemins de fer, les rapports des banques de compensation, la statistique du commerce extérieur, la liste des faillites, les exposés financiers des banques, bref, tous les critériums qui servent à faire apprécier la prospérité matérielle d'un peuple, indiquent que le Canada jouit en ce moment d'un degré exceptionnel de prospérité.

Voilà ce que dit un conservateur occupant un poste très élevé dans une institution très attachée à ses traditions, la banque de Montréal, et son témoignage vient corroborer le fait que, sous le régime actuel, le pays jouit d'une prospérité inouïe. M. l'Orateur, le gouvernement a annoncé un excédent de $13,000,000. Le ministre des Finances nous dit qu'il a l'intention d'amortir $5,000,000, de la dette publique, et je dois l'en féliciter. Réellement, si nous allions briguer les suffrages populaires et nous présenter devant le corps électoral, comme la presse conservatrice l'a donné à entendre au cours des dernières semaines, nous aurions un magnifique bilan à lui présenter. Que pourraient donc dire nos adversaires, en présence du fait que les libéraux, après un règne de sept années, au cours duquel ils ont dépensé libéralement pour l'amélioration de nos moyens de transport et pour les travaux publics, après avoir subi les frais de la guerre du Transvaal et doté généreusement les services publics, sont en mesure de présenter au peuple un budget parfaitement équilibré ? Mais les élections ne se feront pas à si courte échéance qu'on le dit : le pays est trop prospère, pour qu'il y ait lieu de demander au peuple aujourd'hui s'il approuve le régime libéral. Le gouvernement ayant un fort excédent, j'espère qu'il continuera à faire un sage emploi de nos recettes en améliorant notre système de transport. A mon avis, l'avenir commercial du pays est subordonné dans une large mesure au perfectionnement de notre industrie de transports maritimes et terrestres.

J'ai foi dans l'avenir de cette grande route que la main de la Providence a pour ainsi dire tracée elle-même sur la carte du Canada, entre les grands lacs et les villes de Montréal et de Québec. A mon avis, c'est la route de l'avenir, et c'est par cette voie que passeront les grains et les céréales à destination des marchés européens. Oui, il y a un grand et brillant avenir en réserve pour notre pays, si nous savons comment résoudre le problème des transports. Après tout, les anciens voyageurs canadiens-français, qui suivaient cette route pour se rendre aux vastes prairies de l'ouest, qu'ils furent les premiers à coloniser—fait que je prie mes collègues de l'ouest de ne pas mettre en oubli—ces voyageurs, dis-je, prisaient cette route à sa juste valeur. Ils furent les premiers à apporter la bonne nouvelle aux peuplades sauvages et à arborer le drapeau de la civilisation et de la liberté dans ces plaines fertiles.

Ce n'est pas là, toutefois, le seul usage auquel le gouvernement puisse consacrer cet excédent. Bien que le gouvernement, à mon avis, fasse acte de bonne politique en amenant ici des immigrants de toutes les nationalités pour coloniser nos terres incultes, il ne doit pas négliger l'œuvre du rapatriement des Canadiens, partis du pays depuis nombre d'années pour aller se fixer aux Etats-Unis, et qui, si l'on s'occupait un peu de leur sort, reviendraient volontiers au pays, et cela en grand nombre. C'est un fait connu qu'il y a plus d'un million de Canadiens-français dans les Etats de l'est et de l'ouest. Nombre d'entre eux, j'en suis sûr, reviendraient au pays, si on leur offrait les mêmes avantages que le ministère de l'Intérieur accorde aux autres immigrants. Et, bien que j'admire beaucoup l'esprit de progrès et d'initiative de nos amis de l'ouest, ainsi que l'esprit de patriotisme dont ils font preuve pour le développement de nos territoires de l'ouest, je prierais le gouvernement de tenir compte aussi des besoins des anciennes provinces, et de ne pas oublier le nouveau Québec et le nouvel Ontario, car après tout, si le pays est aujourd'hui sous le régime de la Confédération, c'est à ces provinces que nous le devons.

Je dois aussi prier le premier ministre et ses collègues qui ont pris part à la conférence de 1887 visant au remaniement des subventions accordées aux provinces, de ne pas oublier, quand il s'agira d'étudier l'usage à faire de cet excédent, que les provinces s'attendent aujourd'hui à ce que le gouvernement fédéral leur tende une main secourable. Si l'on ne veut pas que le régime de la Confédération aboutisse à l'union législative, il faut bien donner aux provinces les moyens de vivre. On convient aujourd'hui, après les conférences qui ont eu lieu en 1887 et en 1902, que les provinces, en raison de la modicité de leurs recettes, peuvent à peine équilibrer leurs budgets.

J'ai écouté avec plaisir hier les observations du député de Toronto (M. Kemp). Il a parlé du régime privilégié et a blâmé le gouvernement d'avoir accordé la préférence à l'Angleterre.

M. l'Orateur, oublions le passé. Dans ce pays, nous jouissons du gouvernement responsable et le corps électoral est le juge suprême. Nous avons fait appel au pays en 1900, et le pays a signifié son approbation du régime de préférence. Mais, s'écrie l'honorable député, si le gouvernement avait voulu accepter les responsabilités qui découlent de la défense navale et de notre coopération aux guerres de l'empire, nous aurions probablement aujourd'hui ce régime de préférence mutuelle que nous cherchions.

M. KEMP : Je ne demande pas que le Canada participe aux guerres de l'empire, et je n'ai rien affirmé de la sorte.

M. LEMIEUX : Si je me suis mépris sur la pensée de l'honorable député soit, j'ac-

cepte sa parole. A tout événement, il suffit de parcourir le compte rendu des débats de la conférence tenue à Londres l'été dernier, et de lire la noble réponse donnée par le premier ministre aux propositions du secrétaire d'Etat aux colonies, pour se convaincre que notre représentant a fait son devoir. M. l'Orateur, nous sommes fidèles à l'Angleterre. Nous lui avons accordé un régime de faveur. Nous lui avons demandé la réciproque ; mais M. Chamberlain, qui semblait pencher en faveur de ce système, semble quelque peu isolé parmi les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne. Si je ne craignais d'abuser de la patience de la Chambre, je lui citerais les paroles de M. Morley, de M. Bryce et de sir Michael Hicks-Beach, à ce sujet. On reconnaît aujourd'hui qu'il est impossible, sur le pied de la protection, d'obtenir la réciprocité commerciale avec la Grande-Bretagne. S'il nous est impossible d'obtenir cette préférence mutuelle, alors force nous est bien de nous rallier à l'avis exprimé par le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire. Si l'Angleterre refuse de nous accorder la préférence, alors il y aura lieu d'étudier quelle initiative il nous convient d'adopter dans l'intérêt du Canada. Je le répète, nous devons tous approuver la réponse donnée par le premier ministre à la conférence coloniale. Nous ne sommes pas d'humeur à nous charger de tous les fardeaux que M. Chamberlain et consorts voudraient imposer au pays. Je le répète, nous sommes fidèles à la Grande-Bretagne ; nous tenons à faire notre devoir envers l'empire, mais ce sera, de notre plein gré, *proprio motu* que nous le ferons. Jamais nous ne sacrifierons nos droits publics ; jamais nous ne consentirons à troquer notre indépendance politique, au gré de quelques ultras de l'impérialisme. Bref, nous sommes et entendons bien demeurer de fidèles sujets britanniques, mais avant tout nous sommes Canadiens et j'ajouterai que le Canada appartient de droit, non pas à quelques privilégiés, mais à tous les Canadiens.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud): Avant que l'honorable député (M. Lemieux) reprenne son fauteuil, je désire prendre la parole pour un fait personnel. Je le sais, il lui répugnerait de dénaturer sciemment les faits qui m'intéressent personnellement. Si j'ai bien saisi sa pensée, il affirme que j'ai été hostile au bill remédiateur. Je tiens à lui dire qu'il fait erreur. Qu'il relise le compte rendu officiel des débats et il se convaincra que j'ai appuyé de ma parole et de mon vote le bill en question. Bien plus, je suis demeuré sur la brèche ici, jour et nuit, tentant tous les efforts possibles pour faire adopter cette mesure. J'ai toujours prétendu que la minorité du Manitoba a des droits garantis par la constitution, et qu'il faut reconnaître ces droits. Dans le règlement qu'on a fait de cette question, ils n'ont pas obtenu

la reconnaissance de ces droits que la constitution du pays leur garantit.

M. LEMIEUX : J'accepte volontiers la déclaration de l'honorable député (M. Taylor). Il a, sans doute, appuyé de sa parole et de son vote le bill remédiateur, mais il est un fait notoire ici, que tout en étant " whip " du parti conservateur, il a sollicité des suffrages contre le bill.

M. TAYLOR : Ce que l'honorable député affirme est inexact, et je le prie de retirer cette affirmation.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable W. Paterson) : Comme le député de Toronto-ouest (M. Clarke), paraît-il, doit me succéder ce soir, je vais tâcher d'être bref. J'avais d'abord hésité à prendre part à la discussion, M. l'Orateur, et bien que, vous rendant à la prière des députés, vous ayez bien voulu leur donner toute la latitude possible et leur permettre d'aborder les considérations d'ordre financier, comme celle d'ordre commercial, je me bornerai à dire quelques mots sur l'amendement dont la Chambre est saisie. Eussè-je même désiré faire allusion à l'état financier, je comprends qu'il ne conviendrait pas de le faire, puisque cet exposé se passe de tout commentaire. La concision, la clarté qu'a su apporter à cet exposé mon honorable collègue, et le fond même du discours me dispensent d'y ajouter aucun développement. D'ailleurs, ces développements fussent-ils nécessaires, qu'il nous serait facile de les trouver dans les discours des députés de la droite qui ont discuté plus minutieusement que ne l'a fait le ministre des Finances, le budget des dépenses du pays. Et je dois dire que certains députés ont prononcé des discours, consignés aujourd'hui au compte rendu officiel des débats, qui me seront de la plus grande utilité ainsi qu'à d'autres membres de cette Chambre, en ce qu'ils nous rafraîchiront la mémoire, pour la discussion des questions publiques. Lorsque vient le moment des luttes électorales, après une période de repos et de tranquillité, nous constatons tous, je suppose, avec quelle facilité s'oublient toutes ces questions qui nous occupent ici.

J'aborde donc l'étude de l'amendement. Et vraiment, c'est un bien singulier débat que celui qui a surgi autour du tarif. Le chef de l'opposition propose un amendement dont voici la teneur :

> Que tous les mots après " que ", dans la motion proposée, soient biffés,, et qu'on y substitue ceux-ci : Cette Chambre, estimant que le fonctionnement du tarif actuel est peu satisfaisant, est d'avis que le pays demande l'établissement d'un régime de protection suffisante pour la main-d'œuvre, les produits agricoles, les fabriques et les industries, de façon à assurer en tout temps aux Canadiens le marché domestique.
>
> Et que la politique financière du gouvernement devrait renfermer une mesure tendant au remaniement complet et judicieux du tarif, au cours de cette session.

J'ai dit que le débat qu'a fait surgir cet amendement est vraiment remarquable, et pourquoi ? L'auteur de l'amendement nous demande de déclarer que la Chambre estime que le fonctionnement du tarif actuel est peu satisfaisant. Je ne saurais guère me décider à voter en faveur de l'amendement. mais il est des députés ici qui peuvent se persuader de le faire. Quelques-uns de ces messieurs ont pris part au débat et ont même péroré assez longuement ; mais je n'ai pu réussir à découvrir dans leurs discours pourquoi le tarif donne si peu de satisfaction, non seulement à la Chambre, mais à leur propre point de vue. Quand le député de Toronto-ouest portera la parole, je serais bien aise qu'il nous éclairât à ce sujet. En quoi donc ce tarif donne-t-il si peu de satisfaction ? Est-ce parce qu'il n'a pas été perçu assez de recettes pour répondre aux besoins de la chose publique ? On ne saurait le prétendre, puisque depuis que ce tarif est appliqué, il a été perçu assez de recettes pour subvenir aux dépenses ordinaires et presque assez pour payer jusqu'à la fin de l'exercice actuel, les dépenses ordinaires et celles imputables sur le capital. De ce chef, le tarif a donc produit des résultats satisfaisants. Alors, a-t-il donné des résultats peu satisfaisants, au point de vue du commerce extérieur ? Je ne veux pas faire de la statistique ce soir, je cherche seulement à découvrir en quoi le tarif est défectueux, au point de provoquer cette réforme complète et ce remaniement général demandés par l'amendement. Pour le coup, s'il est nécessaire d'effectuer ce remaniement complet et judicieux du tarif et de ses centaines d'articles, n'est-il pas étrange que ces messieurs ne nous aient pas signalé ses défauts ? J'ai suivi attentivement tout ce débat, possédant mon âme dans la patience ; et l'autre soir, quand le député de Leeds-sud (M. Taylor), faisait la leçon aux ministres au sujet de leurs absences de la Chambre, ma conscience me rendait le témoignage que je n'étais pas coupable. Oui, j'ai écouté tout ce débat avec patience, et maintenant qu'on demande aux députés de déclarer qu'à leur avis le tarif est défectueux et qu'il faut remanier et reviser les centaines d'articles qu'il embrasse, j'adjure le député de Toronto-ouest, qui m'écoute et que je regarde comme une des lumières de cette Chambre, je l'adjure, dis-je, de nous signaler ces défauts et de nous dire comment on peut y remédier.

Et c'est à juste titre que nous exigeons cela. Je me suis d'abord demandé si le tarif pêche en ce qu'il ne nous permet pas de percevoir des recettes répondant aux besoins publics et j'ai conclu que personne ne saurait l'affirmer à bon droit. Maintenant, une autre question se pose : le tarif est-il défectueux en ce qu'il ne stimule pas le commerce extérieur? Je le répète, je serai économe de chiffres; seulement, j'ai ici un court tableau où j'ai divisé en quatre périodes de six années les produits du pays, et un autre où j'ai également partagé en quatre périodes de six années la totalité du commerce extérieur du Canada. Pourquoi cette division? C'est que, commençant en 1878 et parcourant les dix-huit années du régime protectionniste, puis les six années du régime fiscal actuel, je me propose de contraster le commerce extérieur et son développement au cours de trois périodes sous l'ancien régime fiscal et le progrès de ce commerce au cours des six années du régime fiscal actuel.

Voici la proportion de l'accroissement subi par les exportations des produits du Canada au cours des quatre périodes de six années, de 1878 à 1902. De 1878 à 1884, l'augmentation a été de 17 pour 100; de 1884 à 1890, de 7 pour 100; de 1890 à 1896, de 29 pour 100; de 1896 à 1902, de 78 pour 100. Je le demande à ces messieurs, par votre entremise, M. l'Orateur, vous qui suivez ma démonstration ; le tarif actuel est-il défectueux, au point de vue de ses résultats sur les exportations du Canada? Eh! que penser de la totalité du commerce du pays avec l'étranger ? Il y ici des députés qui voudraient que notre commerce se bornât au Canada même. C'est faire preuve de vues par trop étroites. Le Canada aux Canadiens ? soit ; mais nous voulons aussi tous les autres pays comme marchés pour nos exportations. Après tout, le commerce n'est pas quantité négligeable, si nous savons comment nous y prendre. Je vois au sein de cette Chambre un des princes du commerce canadien, qui est à la tête d'une des plus puissantes exploitations commerciales du pays, et qui représente ici la ville de Toronto, (M. Brock). Dans son exploitation commerciale, il ne s'inspire nullement du principe que tout développement de son commerce en dehors du cercle de sa famille lui serait préjudiciable. Il envoie ses commis-voyageurs partout, à tous les points cardinaux. S'il bornait son commerce au cercle de sa famille, peut-être réussirait-il à enrichir les siens, mais il ne ferait guère d'affaires.

M. BROCK : C'est une absurdité.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vois que l'honorable député se range à notre avis, et il en convient le commerce n'est pas quantité négligeable. Car, qu'est-ce qu'une nation, après tout, sinon une collection d'individus

Or, s'il est avantageux à un simple particulier de commercer avec ses voisins, est-ce qu'une nation ne bénéficie pas également de son commerce avec les peuples voisins ? L'honorable député prétend-il que c'est une absurdité ? Venons-en à notre commmerce extérieur. De 1878 à 1884, l'accroissement de ce commerce s'est élevé à 20 pour cent ; de 1884 à 1890, à 5 pour cent ; de 1890 à 1896, à 9 pour cent ; de 1896 à 1902, à 77 pour cent. Je vois l'honorable député (M. Clarke) esquisser un sourire ; alors, qu'il me dise , quand il prendra la parole, si le tarif

actuel n'a pas stimulé le commerce extérieur ?

M. CLARKE : En quoi le tarif a-t-il pu influencer notre commerce d'exportation ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici comment le tarif a stimulé ce commerce. A l'inauguration du nouveau régime fiscal, il devint de notoriété publique que le gouvernement, entre autres articles fondamentaux de son *credo* politique, admettait bien l'utilité de remanier le tarif suivant les besoins de la situation économique, mais qu'il croyait aussi que le pays a tout à gagner à la stabilité du tarif ; et c'est à partir de ce moment que le pays a commencé à marcher de l'avant. En outre, par le fait même que nous avons dégrevé le peuple de ses fardeaux, nous avons donné une nouvelle impulsion à l'immigration. Donc, la question financière du gouvernement et le fonctionnement du tarif, voilà deux facteurs qui ont puissamment stimulé notre commerce d'exportation. Ajoutez à cela le perfectionnement de notre système d'entrepôts frigorifiques, nouveau facteur qui a également influé sur ce commerce ; car, on a beau dire, sous le régime conservateur, ce système ne pouvait soutenir la comparison avec celui de l'Australie, comme il le fait aujourd'hui. Ainsi en est-il de l'exportation du fromage, qui, depuis l'avénement du parti libéral, comme le prouve la statistique, a pris le rang qu'elle mérite sur les marchés de la Grande-Bretagne, quoique sous l'ancien régime, j'en conviens, cette exportation avait atteint un rang convenable. Ce que j'affirme, c'est que les beurres et autres articles de nature périssable sont venus gonfler l'exportation globale des produits du pays, au point de vue de leur valeur financière.

M. BROCK : Avant votre avènement au pouvoir, que faisions-nous donc de nos produits et de notre commerce de grain ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il s'en consommait une grande partie au pays même et le reste s'exportait.

M. BROCK : Les récoltes étaient mauvaises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en sais trop rien. J'ai signalé les résultats du régime conservateur, pendant dix-huit ans. Faut-il conclure que si les tories revenaient au pouvoir, il faut s'attendre encore à voir revenir les mauvaises récoltes ?

M. BROCK : Il est facile de dénigrer ses adversaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député s'emporte.

M. BROCK : Pas le moins du monde.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne discute point, je constate simplement les faits. L'honorable député s'en prend aux mauvaises récoltes de l'insuccès de l'ancien régime. Eh bien ! il est une chose qu'il ne faut pas oublier : c'est que sous le régime tory comme sous le régime des libéraux, le dispensateur de tous les biens comble également le Canada de ses bienfaits. Au cours des dix-huit années du régime conservateur, la Providence a béni le pays, tout comme sous le régime actuel. Or, en pareilles circonstances, si le progrès accompli sous le règne des libéraux est beaucoup plus accentué qu'il ne l'a été sous l'ancien régime, qu'en faut-il conclure ? Infailliblement, c'est que si la Providence dispense également ses bienfaits sous tous les régimes, les libéraux ont su faire mieux fructifier ces bienfaits. Voilà tout ce que nous prétendons et rien de plus.

Voilà les faits, dans toute leur simplicité, M. l'Orateur. On prétend bien que le tarif est défectueux, mais on est impuissant à nous signaler un seul de ces défauts. Qu'on nous indique donc, je le répète, un seul de ces résultats déplorables. Chose étrange, au milieu de ce débat sur la question fiscale, on a ressuscité la question surannée du libre-échange et du protectionnisme, qui n'intéressent en rien le débat. Les industries sont en souffrance, s'écrie-t-on ; on s'est timidement hasardé à signaler les griefs de quelques industries ; mais, chose étrange, au cours du débat sur cette résolution que les députés de la gauche vont sans doute appuyer de leur vote, c'est à peine si on nous a signalé autre chose que ces quelques griefs formulés par certains industriels.

Quels sont donc les fabriques qui souffrent? Quelles sont les industries qui demandent le relèvement des droits et dans quelle mesure demandez-vous ce relèvement? A défaut des industriels, ces messieurs ont concentré leur intérêt sur la classe agricole et c'est ce pauvre cultivateur qu'ils veulent protéger. Voilà ceux à qui ils prodiguent leurs sympathies pour le moment. Le " whip " du parti, le député de Leeds-sud (M. Taylor), le député de Grey-sud (M. Sproule), chef du parti pour Ontario, le député de Bothwell (M. Clancy) et autres orateurs de la gauche, ont élevé la voix en faveur de la classe agricole et voici à quoi se résume leur argumentation : les Américains, disent-ils, exportent au pays pour quelques millions de dollars de produits agricoles, faisant ainsi une concurrence injuste à nos cultivateurs, et par conséquent, ces messieurs s'écrient : relevons le tarif et fermons notre marché aux Etats-Unis. Si on me le permet, je vais lire une liste d'articles intéressant nos cultivateurs et vous prouver que, bien que nos voisins nous vendent quelques millions de dollars valant de produits agricoles, les Etats-Unis achètent tout autant de nos cultivateurs, de sorte qu'il n'y a nullement lieu de récriminer à ce sujet. Voici les principaux produits domestiques intéressant nos cultivateurs : bêtes à corne, porcs vivants, chevaux, moutons, tous autres animaux non dénommés ; orge, fèves, maïs pour distillation, avoine,

pois, seigle, blé, son, fourrages ; gruau de maïs, farine d'avoine, farine de froment, toutes autres céréales, non dénommées ; beurre, fromage, foin, pommes de terre, navets, conserves de légumes, tous autres légumes non dénommés, et les œufs.

Je crois maintenant qu'on m'accordera que j'ai à peu près épuisé la liste des articles importants qui peuvent intéresser les cultivateurs. A quelles conclusions devons-nous en arriver ? Alors que les Américains nous ont envoyé pour $2,973,098 de ces articles, nous en avons exporté aux Etats-Unis —non pas en d'autres pays étrangers, mais aux Etats-Unis—pour $3,917,878. Ils ont acheté de nos cultivateurs pour un million de produits agricoles de plus que nous n'avons acheté de ces mêmes produits aux Etats-Unis, c'est-à-dire $944,780, pour donner les chiffres exacts. Mais les honorables députés de la gauche nous feront sans doute remarquer que nous n'avons pas parlé du maïs, de sorte que je ferai aussi bien dès maintenant d'aller au devant de leurs objections. Nous allons prendre le maïs, que nous prétendons avoir mis sur la liste des articles en franchise pour le plus grand avantage des cultivateurs. Nous croyons que puisque le manufacturier a le privilège de recevoir en franchise les matières brutes entrant dans la fabrication des articles qu'il exporte, nous croyons, dis-je, que le cultivateur et l'éleveur doivent avoir droit au même privilège, c'est-à-dire recevoir en franchise le maïs qui leur est nécessaire pour mettre la dernière main à leurs produits. Mais si nous nous en tenons à la position prise par nos adversaires, c'est-à-dire que cette entrée en franchise nuit à nos cultivateurs, et si nous étudions les chiffres, nous voyons qu'on a importé pour $2,480,397 de maïs, et qu'on en a exporté pour $1,036,090, ce qui laisse une différence de $1,444,307. En déduisant de cela les $944,780 cités déjà, il ne reste plus qu'une balance de $499,527 en faveur des Américains. Je prétends donc que nos amis n'ont ici aucune raison bien valable de faire appel aux cultivateurs et d'espérer tirer succès de tout cela. Mais ils ont étudié tous les chiffres à fond, et ils en sont arrivés à la conclusion que certains produits agricoles avaient besoin d'être protégés. L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a appuyé là-dessus. Il nous a donné l'autre soir une liste des fruits que nous importons, et il est bien décidé à demander la prohibition de ces fruits. On ne doit pas tolérer plus longtemps, affirme-t-il, que ces fruits des Etats-Unis viennent ici s'emparer de notre marché et abaisser les prix de nos propres fruits. Il a dit que nous avions perçu $765,771 de droits sur ces fruits venant des Etats-Unis. J'ai eu la curiosité de consulter cette liste, et que pensez-vous que j'aie trouvé ? Tout simplement que, sur les sortes de fruits que nous pouvons cultiver ici, les droits ne se sont élevés qu'à $157,204 au lieu de $765,771. Sur quels fruits pensez-vous qu'il ait désiré que nous imposions des droits prohibitifs ? Les raisins secs, les dattes, les figues, les prunes, les raisins, les amandes écalées et non écalées, les noix longues non écalées, les pistaches de terre, les noix douces, d'autres sortes de noix, des oranges, des citrons et des limons. Il va nous falloir imposer ces fruits, et il est nécessaire que cette protection soit adéquate. On a prétendu que les oranges et les citrons ne pouvaient pas être cultivés au Canada. Mais cette culture est possible, et j'ai vu moi-même un oranger ici en serre chaude. Cette culture, dis-je, est possible avec une protection adéquate, c'est-à-dire la prohibition, et certaines personnes seront alors tentées de cultiver un ou deux orangers sous verre. C'est une véritable honte que nous obligions les cultivateurs à tolérer plus longtemps ces importations de raisins sec, dattes, figues, prunes, raisins, amandes écalées et non écalées, noix du Brésil, noix longues, pistaches, noix douces et autres noix, oranges, citrons et limons. Les cultivateurs veulent rendre aux Américains la monnaie de leur pièce, et ils demandent au gouvernement d'imposer un surplus de droit de $15 sur les moissonneuses fabriquées aux Etats-Unis, afin d'être sur le même pied qu'eux. Voilà ce que nous ont proposé les honorables députés de la gauche. Les Yankees nous envoient leurs noix douces et leurs limons ; ils nous vendent aussi certaines machines agricoles, et nos cultivateurs verraient leur avantage à faire imposer un surplus de droit de $15 sur les lieuses. L'honorable député nous a ensuite parlé des légumes, et il nous a dit que nous avions perçu de ce chef $86,074 de droits. Cela est exact. Ces chiffres comprennent les pommes de terre, les tomates et autres légumes. Je constate que nous devons en vouloir au Yankees parce qu'ils nous ont acheté pour $327,046 de nos pommes de terre, alors que nous ne leur en avons pris que pour $87,212. S'il y a quelqu'un qui doit être être furieux ici, il me semble que c'est le Yankee.

La valeur totale des importations de légumes a été de $417,407, alors que nos exportations aux Etats-Unis se sont élevées en tout à une valeur de $994,410, de sorte que nous avons vendu à raison de deux dollars contre un. Et, cependant, l'honorable député voudrait nous faire déclarer une guerre commerciale aux Etats-Unis à ce sujet, et il va voir à ce que tous ces légumes et fruits soient dorénavant produits au Canada. Eh bien ! s'il me demande ce que j'en pense, je vais lui donner ma réponse. Je vois un sourire se dessiner sur les lèvres de mon ex-collègue le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), et il a été assez bon de dire dans les remarques qu'il a communiquées à la Chambre, que bien qu'il ne me voyait peut-être pas d'un meilleur œil que certains autres de ses ex-collègues, il y avait cependant une question sur laquelle nous étions bien prêts d'être d'accord.

Bien entendu, je ne puis pas parler de ces

choses, et je ne veux pas ici ressusciter de l'histoire ancienne. Le député de Marquette (M. Roche) nous a lu l'autre soir un de mes discours, qui doit dater, je crois, de 1876, c'est-à-dire, vingt-sept ans. Si l'honorable député (M. Roche) siège dans cette Chambre aussi longtemps, il estimera que c'est un honneur de s'entendre citer un discours qui date de vingt-sept ans. Mon expérience parlementaire représentait fort peu de chose en 1876, mais je considère comme un fait significatif que les opinions que j'avais alors sont précisément celle dont on peut voir l'expression dans le tarif actuel. J'ai dit alors que je ne voyais pas comment un droit sur le blé pouvait avantager le cultivateur en quoi que ce soit, du moment qu'il récoltait un surplus et qu'il l'exportait. Mais j'ai ajouté que néanmoins il pouvait se présenter un mois dans l'année, où le cultivateur ayant vendu tout ce qu'il avait, et la nouvelle récolte n'étant pas encore disponible, il pouvait se produire une demande pour du blé de l'étranger, et qu'alors s'il y avait un droit sur le blé, cela pourrait avantager le cultivateur. Et nous avons maintenant un droit sur le blé, ainsi que sur d'autres grains. L'honorable député (M. Roche) conviendra donc que, des 1876, j'avais des idées justes en matière de tarif, et cela devrait pouvoir lui inspirer confiance en ce que je pourrais décider encore aujourd'hui. Je ne crois pas qu'on doive attacher grande importance à des arguments invoqués il y a bien des années, et dans des circonstances différentes, mais il s'est trouvé que, dans ce cas, j'avais parlé de choses de tarif, et que les opinions que j'avais alors exprimées s'appliquent au tarif que nous avons aujourd'hui.

L'année dernière, lorsque l'honorable député de Laval (M. Léonard) a présenté sa motion pour exposer qu'il était dans l'intérêt du pays qu'il y eût une élévation des droits sur certains légumes, l'honorable exministre (l'honorable M. Tarte) répondit à cette motion, et j'attire sur cette réponse l'attention spéciale du député de Leeds-sud (M. Taylor) et des autres députés de la gauche. L'honorable député de Laval présenta la motion suivante :

Qu'il est grandement dans l'intérêt des jardiniers-maraîchers et des cultivateurs, que les droits sur les produits de nos jardins canadiens soient remaniés de manière à assurer au cultivateur canadien une protection efficace contre la concurrence étrangère.

Je vais lire à l'honorable député (M. Taylor) la réponse faite à cette motion par m n ex-collègue (l'honorable M. Tarte) et je crois que cela suffira. Je crois qu'il s'apercevra alors qu'il est étrange qu'il puisse proposer une augmentation de droits sur ces articles parce qu'on en importe une partie. L'honorable M. Tarte a dit l'année dernière :

Je doute beaucoup que l'augmentation des droits sur ces produits importés de l'étranger pourrait avoir quelque résultat pratique, quand nos cultivateurs ne peuvent alimenter constamment ce marché parce qu'ils ne produisent pas ces légumes en toutes saisons de l'année. Plusieurs des articles que l'honorable député vient de mentionner nous viennent des Etats-Unis, où nous exportons plus tard dans l'année beaucoup de nos produits similaires. En augmentant les droits sur ces produits, comme le désire l'honorable député, nous nous exposerions à voir les Etats-Unis en faire autant pour les produits venant du Canada. Nous faisons un commerce considérable de melons avec le pays voisin, et notre droit sur cet article est de 25 pour 100, tandis que nos melons sont admis en franchise aux Etats-Unis. Que dirait l'honorable député si le gouvernement américain imposait sur ces produits un droit semblable au nôtre ? Quoi qu'il en soit, il est bien reconnu que la plupart des articles sur lesquels on demande d'augmenter les droits ne sont pas produits ici l'hiver. Nous augmenterions les prix de ces produits pour la masse des consommateurs, sans grand avantage, je crois, pour nos maraîchers. Mon honorable ami demande d'augmenter les droits sur la laitue, les concombres, les tomates, les asperges, le céleri, les betteraves, les oignons.

J'espère que mon honorable ami (M. Taylor) ne perd pas ces articles de vue, parce que ce sont là les mêmes dont il a parlé. L'honorable député continue :

Il est bien connu que nous ne produisons, en hiver, ni choux ni concombres. Il est bien connu, aussi, qu'il est très difficile de cultiver des tomates en hiver. Nous avons payé, l'hiver dernier, 50 cents par livre pour les tomates de production canadienne, alors que les tomates américaines se vendaient sur le marché de Montréal, 20 cents la livre.

C'est là l'état de choses que l'honorable député (M. Taylor) aimerait voir se réaliser.

M. INGRAM : Lisez donc ce qui vient ensuite, et où M. Tarte dit qu'il n'est pas un libre-échangiste.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis heureux de voir que mon honorable ami (M. Ingram) prête attention à ce que je dis. J'ai ici le passage même dont il veut parler, et je trouve curieux que l'honorable député (M. Ingram) ait cru que j'allais le passer sous silence, parce qu'il est plus concluant que tout ce que j'ai lu jusqu'ici. Voici ce passage.

Je ne suis pas un libre-échangiste——

L'honorable M. TARTE : Voilà ce que tout le monde sait fort bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est exact.

Le MINISTRE DES DOUANES : Maintenant, voici le détail que l'honorable député a cru que j'allais passer sous silence, et quand je l'aurai lui il verra à quel point il s'est trompé, car c'est là l'un des passages les plus précieux de tout le discours :

Je ne suis pas libre-échangiste, mais il faut apporter du sens commun dans ce que nous faisons en ce monde, et je déclare dès maintenant qu'il ne me convient pas de payer 50 cents par livre pour des tomates canadiennes quand je puis avoir des tomates américaines pour 20 cents.

M. INGRAM : Continuez.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce que je fais :

Ceci démontre que les tomates ne peuvent pas être cultivées à bon marché en hiver en ce pays. Il en est de même pour les concombres et les asperges. Nous ne produisons pas d'asperges ni de céleri en hiver. Il n'y a pas un maraîcher dans toute l'île de Montréal ou dans les environs d'Ottawa ou de Toronto qui produise de la laitue aussi bonne que celle importée des Etats-Unis, en hiver.

Ne croyez pas que vous allez réussir à faire voter l'ex-ministre des Travaux publics en faveur d'un amendement comme celui qui est en ce moment en discussion pour la protection adéquate, quand cela doit entraîner, ainsi que l'a fait remarquer le député de Leeds-sud (M. Taylor), une imposition de droits qui élèvera à 50c. le prix des tomates de 20c.

M. MONK : Je demande au ministre des Douanes si le gouvernement est opposé à une augmentation des droits sur ces articles.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a pas d'augmentation de droits dans le tarif soumis cette année, et quant à ce que nous pourrions décider pour l'avenir nous n'annonçons jamais ces changements avant que le discours du budget ait été prononcé.

Quelques DEPUTES : Très bien !

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon excollègue (l'honorable M. Tarte) a dit encore :

Il est inutile de faire appel aux préjugés. Il y a assez de gens, dans le pays, qui achètent des tomates et de la laitue, pour qu'on admette que je dise ici la vérité. Le chou fleur n'est pas cultivé, au Canada, en hiver. J'admets qu'on peut en garder pendant un certain temps, disons deux ou trois mois peut-être. Les choux-fleurs que nous mangeons en hiver sont importés des Etats-Unis.

Cependant, on veut nous faire imposer un tarif de protection adéquate, afin de forcer le public à payer de plus hauts prix, selon que l'expose mon honorable ami (M. Tarte), et ses paroles ont d'autant plus de poids qu'il semble parfaitement connaître le sujet dont il parle.

Les maraîchers des environs de Montréal sont protégés par le tarif douanier autant qu'aucune autre classe peut l'être, et j'ajouterai que ces maraîchers sont parmi les gens les plus prospères du pays.

Et cependant on nous demande de reviser immédiatement le tarif, pour le plus grand intérêt de tous ces pauvres maraîchers. L'ex-ministre s'est porté garant, l'année dernière, que ces maraîchers étaient très prospères, et je suis sûr que leur situation n'a pas changé cette année. L'argument invoqué par l'ex-ministre est que le parti libéral, en établissant le tarif, a pris en considération le pour et le contre de la discussion, alors que le parti conservateur, si l'on en juge par sa politique et par son amendement, n'a regardé qu'un seul côté de la question. On nous demande d'élever les droits jusqu'au degré de prohibition. La prohibition est le principe de leur protection. Cette prohibition en est l'essence même. C'en est là le résultat final, et notre ami (l'honorable M. Tarte) ne saurait pencher de ce côté, parce qu'il envisage le pour et le contre de la question, comme nous le faisons tous de ce côté-ci de la Chambre. Il dit :

Je serais prêt, cependant, à ajouter quelque chose à leur bonheur, si cela ne devait pas faire le malheur de classes bien plus nombreuses.

C'est ainsi qu'il raisonne, et c'est ainsi que raisonne le parti libéral. Nous prenons en considération toutes les classes et toutes les occupations. Nous avons à cœur les intérêts du producteur et du fabricant, mais nous ne perdons pas de vue pour tout cela les intérêts des consommateurs.

Il me semble que les consommateurs de Montréal ne devraient pas être forcés de payer des prix exorbitants pour ces produits.

Les consommateurs seraient forcés de se priver de légumes, ou de payer des prix exorbitants. Si nous imposions des droits additionnels, les consommateurs auraient à payer 25 à 30 pour 100 de plus, et nous ne serions pas pour cela plus en mesure d'accroître la production de ces articles qui ne peuvent pas être cultivés avantageusement en ce pays en toutes saisons de l'année.

C'est là du sens commun. Si, en cherchant à activer en ce pays la culture de produits qui ne nous sont pas naturels, cela ne peut être fait qu'en élevant les prix de ces produits au-dessus de ce que le public peut les payer, la consommation en tomberait immédiatement, et nous ne retirerions aucun profit de nous être engagés dans cette aventure. Mon honorable ami a vu tout cela clairement. Il dit qu'il est absolument d'accord avec moi sur plusieurs points. Il continue comme suit :

Il y a des saisons où nous devons importer des légumes des Etats-Unis, parce qu'ils y sont cultivés plus facilement qu'ici et à meilleur compte.

L'honorable gentleman qui présentait la résolution, fit ici les remarques suivantes :

Il y a cette grande différence que le climat des Etats-Unis favorise le producteur de légumes, alors que celui du Canada ne lui est pas aussi avantageux. Voilà pourquoi il faudrait que le tarif protégeât nos cultivateurs plus que ne le fait le tarif américain pour les cultivateurs du pays voisin.

Et l'ex-ministre des Travaux publics répliqua comme suit :

L'honorable député sait très bien que quand même nous imposerions des droits additionnels sur les pois, les fèves, les tomates, les concombres et autres légumes, cela ne changerait pas notre climat ni ne nous permettrait de produire avec avantage ces légumes en hiver. Les droits que mon honorable ami voudrait voir imposer n'auraient donc qu'un résultat, celui de forcer les consommateurs à payer ces produits plus

cher sans que le producteur canadien en retire le moindre avantage.

Il termina en exprimant l'opinion suivante:

Suivant moi, cette proposition est inopportune.

Mon honorable ami de Leeds-sud ferait bien de méditer cette réponse. Il y a là à la fois beaucoup de bons sens et de solides arguments. On y devine que l'honorable député a saisi la question dans son ensemble, et qu'il désire sincèrement la prospérité de toutes les classes de ce pays. Quand on lui demande de donner son assentiment à des droits qui ne seraient que bien peu avantageux à ceux-là mêmes en faveur de qui ils seraient imposés, il soutient que ces droits élèveraient les prix à tel point que la consommation tomberait sensiblement, ou sinon que ces droits seraient une injustice vis-à-vis de ceux qui sont forcés d'acheter ces marchandises.

Maintenant, je dois faire remarquer brièvement que quand les honorables députés de la gauche nous ont demandé de reviser entièrement le tarif, ils auraient dû commencer par nous offrir le spectacle d'un accord plus parfait entre eux-mêmes.

Je ne veux pas les chicaner pour des riens. J'admets volontiers qu'il puisse y avoir entre eux des différences d'opinions au sujet de droits spéciaux qu'il s'agit d'imposer sur tel ou tel article. Chaque fois qu'une question se présente, il y a toujours des différences d'opinions. Mais il me semble ici que ces opinions contradictoires ont trait à quelque chose de bien plus étendu que de simples droits particuliers sur tel ou tel article. Ainsi, par exemple, l'honorable député de Halton (M. Henderson) et l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) veulent qu'on enlève entièrement les droits sur le sucre brut. L'honorable député de Halton s'est exprimé en ce sens, sans savoir ce que pourrait penser mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy), qui a une raffinerie dans la ville qu'il représente, et qui désire qu'on augmente au contraire les droits sur le sucre brut. Mon honorable ami le leader de l'opposition d'Ontario, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui doit être plus dans le secret des dieux, si je puis ainsi m'exprimer en faisant allusion à l'honorable leader de l'opposition, affirme que nous devrions augmenter les droits sur le sucre brut au lieu de les enlever. L'honorable leader de l'opposition voudrait-il nous définir ici la politique de protection adéquate dont il s'est fait le défenseur.

M. SPROULE : Je désire rectifier ce que vient de dire l'honorable ministre et déclarer que je ne me rappelle pas m'être jamais exprimé comme il l'a dit. J'étais sous l'impression que les fabricants de sucre de betterave désiraient voir augmenter les droits sur le sucre, mais je n'ai jamais spécifié le sucre brut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces fabricants étaient venus en délégation pour nous demander d'augmenter les droits sur le sucre brut.

Le MINISTRE DES DOUANES: Voici ce qu'a dit l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) :

Je suis en faveur d'un droit sur le sucre raffiné, mais non pas sur le sucre brut. Je suis en faveur de laisser entrer en franchise le sucre brut. Je suis en faveur de laisser entrer en franchise le sucre brut, afin de permettre à nos fabricants d'employer les ouvriers nécessaires pour le raffinage. Voi là ce que je demande.

Alors l'honorable député de Halton (M. Henderson) a dit :

Nous n'avons pas le droit, dans le moment, de soutirer deux millions au peuple chaque année, quand une taxe de cette sorte n'est nullement nécessaire. Mais l'on viendra me dire : Que faites-vous de l'industrie du sucre de betteraves ? Voilà une industrie qui demande protection, et si vous enlevez les droits sur le sucre brut, vous entravez considérablement cette industrie naissante, surtout dans l'Ontario où les terres sont tout particulièrement propres à la culture de la betterave. Eh bien! M. l'Orateur, je puis vous indiquer un remède qui, selon moi, sera bien plus effectif que tout droit ou toute augmentation de droit sur le sucre brut.

Ce remède, c'est d'enlever les droits et d'accorder une prime.

Un DEPUTE : Lisez tout le passage de ce discours.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'en ai donné le sens. Il a dit qu'il conseillait d'enlever les droits sur le sucre brut, et de remplacer cela par une prime.

M. CLANCY : L'honorable ministre devrait en justice nous dire qu'on a proposé d'accorder cette prime aux cultivateurs.

Le MINISTRE DES DOUANES : Chaque fois qu'une prime est accordée par le gouvernement d'Ontario, on ne la donne pas directement aux cultivateurs, mais on s'arrange de telle sorte que ceux-ci la reçoivent par l'entremise des fabricants, et je suppose que tout gouvernement doit voir à ce que les cultivateurs de betteraves retirent tout l'avantage de cette prime. Quand l'honorable député de Grey-est se présenta avec la délégation, on ne demanda pas, si je me rappelle bien, que la prime fût accordée aux cultivateurs de betteraves. Dois-je demander à l'honorable député si je dis ici la vérité ?

M. SPROULE : J'ai dit en cette occasion qu'il y avait plusieurs moyens d'accorder la prime.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que demandait la délégation ?

M. SPROULE : Je l'ignore, car je n'ai assisté qu'à la fin de l'entretien. Mais j'ai dit qu'il y avait deux ou trois moyens d'accorder la prime. L'un de ces moyens était de s'arranger pour que les cultivateurs pussent retirer tant par tonne pour leurs bette-

raves. On pouvait aussi payer une prime sur le sucre fabriqué, d'après une certaine échelle graduée : par exemple, 1c. par livre la première année, ¾ de cent la seconde année, ½c. la troisième année, ¼ de cent le quatrième année, et ainsi de suite. J'ignore en quoi consistaient au juste les demandes de la délégation, mais j'ai dit que le gouvernement devrait les aider de quelque manière, parce que les cultivateurs s'intéressaient beaucoup à tout cela.

M. COWAN : Vous avez prononcé un discours il y a trois ans, dans lequel vous demandiez d'accorder une prime aux manufacturiers.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que l'honorable député m'accordera, qu'alors qu'il demandait de donner des primes, il ne conseillait pas de les accorder en faisant accompagner cette faveur de l'enlèvement des droits sur le sucre brut. Il désirait tout le temps que les droits sur le sucre brut fussent maintenus.

M. SPROULE : Non. J'ai alors fait remarquer que le fabricant américain jouissait de droits plus élevés pour son sucre que le fabricant canadien, et que, par conséquent, c'était là une injustice pour le fabricant canadien. Je n'ai pas dit alors de quelle manière apporter remède à la situation, mais j'ai demandé d'apporter remède d'une façon quelconque.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne fais que vous signaler les difficultés inhérentes à tous les tarifs, aussitôt qu'on en arrive à discuter les détails. Laissez-moi vous donner l'opinion exprimée par l'honorable député. Il a dit :

Mais ceux qui sont engagés dans cette industrie veulent une augmentation des droits sur le sucre entrant en ce pays, et, faute de cela, ils se voient paralysés pour exploiter leur industrie. On nous dit qu'à moins que le tarif ne leur donne certains avantages——

Je vous prie de remarquer, M. l'Orateur, qu'il n'est pas ici question de primes.

—leur industrie va probablement péricliter au lieu de devenir l'une des grandes industries les plus fermement établies du pays.

Voilà qui est clair. L'honorable député veut une augmentation des droits sur le sucre brut, car il ne saurait être question de primes dans le tarif.

Une VOIX : Pourquoi pas ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Parce qu'il faut, pour cela, une loi spéciale du parlement. Vous ne le faites pas, parce que cela vous est impossible. Inutile d'en dire plus long là-dessus. Je désire tout simplement démontrer qu'on ne peut guère s'attendre à l'unanimité d'opinions en matière de tarif. Des députés pourront peut-être nous démontrer que certains députés de la droite, en exprimant leurs opinions individuelles, ont émis l'avis que les droits sur tels ou tels articles pourraient être élevés ou abaissés. Mais ce ne sont là que des opinions personnelles au sujet d'articles particuliers, et ces députés, quand on leur demandera de se prononcer sur le tarif de ce pays, voteront en faveur du maintien de la politique actuelle. Chaque honorable député reconnaît que son opinion ne peut qu'être individuelle, et il portera jugement sur le tarif, non pas en considérant tel ou tel article en particulier, mais en le prenant en son entier.

Laissez-moi dire maintenant quelques mots au sujet de la surtaxe sur les marchandises allemandes, qui a soulevé autant d'opinions différentes, parmi les honorables députés de la gauche, qu'il n'y en a au sujet de l'amendement présenté par l'honorable chef de l'opposition. Certains honorables députés nous approuvent d'avoir pris sur nous d'imposer cette surtaxe, et ils trouvent que celle-ci est juste. D'autres nous blâment et disent que cette surtaxe est une faute. D'autres encore nous disent que nous aurions dû en agir ainsi il y a un ou deux ans. Eh bien ! je prétends que c'eût été alors trop tôt. La position dans laquelle nous nous trouvons actuellement, c'est que nous avons fait des représentations au gouvernement allemand par l'entremise du gouvernement britannique, que nous avons fait des représentations personnelles au mandataire du gouvernement allemand par l'entremise de notre premier ministre, et que, après avoir attendu des années, après avoir donné au gouvernement allemand tout le temps nécesssaire pour bien considérer la chose, et les Allemands ayant continué à nous traiter comme on sait, nous avons enfin imposé la surtaxe. Et toutes les nations civilisées reconnaissent que cet acte de notre part était juste, et que nous avons agi en temps opportun.

Pour ce qui est du tarif de préférence, les honorables députés de la gauche disent que mon honorable ami le ministre des Finances, après avoir accordé la préférence, propose maintenant de l'abolir. Mon honorable ami n'a rien fait de la sorte. Il n'a pas dit qu'il abolirait le tarif de préférence. Il sait fort bien, comme le sait tout autre membre du gouvernement, que c'est là une question touchant à des intérêts de grande importance, et dont la discussion ne saurait être abordée à la légère. Mais ce que mon honorable ami a fait remarquer, c'est que, alors qu'il se trouvait en Angleterre et qu'il causait de tout cela avec M. Chamberlain, il a rappelé à ce dernier que, tout en accordant la préférence à l'Angleterre, le Canada comptait que la Grande-Bretagne accorderait en retour aux colonies l'exemption de la taxe des blés. Le ministre des Finances a aussi dit à M. Chamberlain que si les hommes d'Etat anglais continuaient à ne voir dans cette préférence qu'une affaire de sentiment, sans gande valeur par elle-même, alors le Canada entendait être libre de surveiller ses propres inté-

rêts et de prendre toute décision qui lui conviendrait le mieux. Voici en quelle situation se trouve actuellement la question de la préférence.

Mon honorable ami d'Essex-sud (M. Cowan) m'a mis entre les mains une résolution renfermant la motion présentée par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) à l'effet de faire décréter une prime pour le sucre en franchise. Dans cette résolution, je lis ce qui suit :

Et aussi, afin d'encourager la création de fabriques de sucre de betterave, une prime devrait être offerte pour tout le sucre de betterave fabriqué au Canada au cours des années qui vont suivre, et on devrait admettre en franchise toutes les marchandises, non fabriqués au Canada, nécessaires à ces fabriques.

Mais il a oublié de s'intéresser aux cultivateurs.

M. SPROULE : C'est là ce que j'ai dit quand je faisais partie de la délégation, et c'est encore là ce que je pense.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a déjà émis tant d'opinions contradictoires qu'il doit s'en trouver, parmi, qui sont justes. Je répète qu'on ne touche en rien au tarif de préférence. Le ministre des Finances n'a jamais proposé d'abolir la préférence, mais mon honorable collègue a décidé, comme l'a déjà fait mon très honorable ami le premier ministre, que vu l'abolition de la taxe sur les blés, et vu aussi que le gouvernement britannique ne juge pas qu'il convienne de faire aucune exception en notre faveur, nous sommes libres d'orienter notre politique comme nous pourrons l'entendre. Comme l'a fait remarquer mon très honorable ami le premier ministre, le people anglais reconnaît le bien fondé de nos observations, et il n'aura aucune raison de se plaindre si nous décidons, dans notre propre intérêt, de modifier, changer ou amender cette préférence. Il y a plusieurs raisons qui pourraient nous y engager. Nous n'avons considéré aucune proposition faite par une autre nation. Tant que le tarif de préférence restera en vigueur, si une autre nation nous demande la même faveur, nous ne pourrons pas y consentir. Mais si la Grande-Bretagne ne considère pas que la préférence soit d'aucune valeur pour elle, alors elle n'aura aucun sujet de se plaindre si nous désirons nous mettre en mesure de conclure des arrangements avec d'autres nations pour un commerce de préférence.

Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a parlé, non sans une certaine raillerie, du peu que nous avions pu faire, quand nous sommes allés dans la mère patrie pour demander la préférence. Il semble croire que la position prise sur cette question par le gouvernement a dû être pour quelque chose dans cet échec. Dans tous les cas, il a parlé de tout cela dans les termes assez vifs que voici :

M. PATERSON.

Mais ils n'ont rien gagné. Au contraire, ils ont humilié le Canada en déclarant qué le Canada ne voulait pas entendre parler de la question de la défense impériale, et le Canada s'est fait la risée du monde entier, parce que nonobstant nos richesses, notre position, notre loyauté et tout le reste, notre premier ministre qui était assis dans la voiture des musiciens dans la procession du jubilé de notre bien-aimée reine en 1897, a refusé lui-même de discuter dans le sens qu'on le demandait, la question de la défense impériale. Nos ministres ont dit que le Canada n'était pas prêt à payer sa part dans la défense de l'empire. Je dis que c'est une humiliation pour le Canada. Nous ne faisons pas tout notre devoir à cet effet, et nous sommes devenus le risée du monde.

Voilà où il se compromet. Il dit que nos représentants canadiens ont humilié le Canada en ne se rendant pas aux désirs du gouvernement impérial sur la question de la défense de l'empire. S'il croit que le pays a été humilié parce que le premier ministre et ses collègues ont assumé cette attitude, c'est maintenant son devoir—et j'attire là-dessus tout spécialement son attention—de présenter une motion devant cette Chambre pour blâmer les ministres de ne pas avoir donné leur assentiment à la politique de défense de l'empire, telle que formulée par le gouvernement de la métropole. J'appuie tout spécialement là-dessus, et j'y attire l'attention du pays. L'honorable député, en sa qualité de leader de l'opposition, ne peut pas déclarer que le pays a été humilié et en rester là. Nous voulons connaître l'opinion des députés d'Ontario sur cette question ; nous voulons savoir dans quelle mesure ils sont sensibles à cette humiliation, et nous ne pouvons l'apprendre que par un vote. L'honorable député peut sourire tant qu'il voudra, mais il n'en restera pas moins dans une position fort gênante s'il ne propose pas cette motion.

Je passe maintenant à un autre sujet, et je suis très heureux que le leader de l'opposition m'ait fait l'honneur d'être présent alors que j'adresse la parole, parce que je désire lui poser, en toute bonne foi, certaines questions. On nous a laissé entendre que nos amis conservateurs sont à la veille d'avoir une élection cet automne. S'il y a une élection, il est possible que j'adresse la parole en un ou deux endroits, et j'aimerais à savoir où nous en sommes sur cette question. Je sais où j'en suis et je connais la politique du gouvernement, et les honorables députés de la gauche connaissent aussi cette politique, et il en est ainsi par tout le pays, car le tarif est imprimé et chacun peut en prendre connaissance. Il ne peut donc y avoir aucune ambiguité sur la position prise par le gouvernement. Mais nous ne connaissons pas les opinions des honorables membres de la gauche ; nous n'avons en main que cette résolution qui nous parle de "protection adéquate." Maintenant, si ce n'est pas trop importuner les membres de cette Chambre, et si l'honorable leader de l'opposition ne considère pas que je me montre ici trop

curieux—car il y va de l'intérêt du pays, et de l'heureuse issue de toute cette discussion, que nous nous comprenions bien les uns les autres—je viens demander ce que tout cela signifie ? Et qu'on sache bien que je ne pose pas cette question pour le simple plaisir de critiquer, mais en toute bonne foi. L'honorable leader de l'opposition ne doit en prendre nul ombrage, car il nous a souvent posé à nous-mêmes des questions aussi directes. L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) nous a lu un compte rendu, publié par le Telegram, de Winnipeg, d'une assemblée tenue à Morden, où l'on a demandé à l'honorable député (M. Borden) quelle signification les mots "protection adéquate" devaient avoir pour les instruments agricoles. Je ne doute nullement que ce qui est paru dans les Débats soit une copie exacte du compte rendu du Telegram, qui est, je crois, l'organe du parti conservateur à Winnipeg. Voilà ce qui est donné :

Questions : Qu'avez-vous à nous dire au sujet de la libre entrée des instruments agricoles qui nous a été promise par M. Macdonald ?

M. BORDEN : Je vais répondre à cette question de façon si précise qu'il n'y aura plus place pour la moindre incertitude. Je vais donner cette réponse au nom du parti libéral-conservateur, qui n'a pas un Sifton à un bout ni un Tarte à l'autre bout.

Question : Vous proposez-vous d'augmenter les droits ?

M. BORDEN : Nous allons faire en sorte que la protection soit "adéquate". Et si, comme je le crois, les droits sont maintenant assez élevés pour permettre à nos fabricants de fabriquer des instruments agricoles au Canada, nous n'élèverons pas ces droits. On me dit que ces instruments se vendent aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis. Ainsi, les droits me paraissent suffisamment élevés.

Voilà une réponse bien nette, et je viens demander, en toute bonne foi, à l'honorable leader de l'opposition, si c'est bien là ce qu'il a dit à cette assemblée, car il nous a déclaré qu'il s'était toujours exprimé dans le Manitoba comme il l'avait fait ailleurs.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) préfère-t-il que je lui réponde maintenant?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, si cela est à la convenance de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Tout d'abord, j'aimerais à poser moi-même une question au ministre des Douanes.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. R. L. BORDEN : Je suppose que si l'on permet de poser des questions, ce privilège doit être partagé par tout le monde. A-t-on déjà demandé au gouvernement d'élever les droits sur les intruments agricoles ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, je vais dire à l'honorable ministre ce que j'ai déclaré. On m'a posé alors deux questions, et non pas seulement une. En premier lieu, on m'a demandé si j'avais dessein ou non d'abolir les droits sur les instruments agricoles ; et j'ai dit que ce n'était pas là mon intention, parce que je considérais que la fabrication de ces instruments était une grande industrie canadienne, et que je croyais que les droits imposés sur ces sortes d'instruments n'avaient pas eu pour effet d'en augmenter le prix aux Canada. J'ai dit aussi que des personnes, qui avaient pris les renseignements nécessaires, m'avaient informé que les prix des instruments agricoles n'étaient pas plus élevés—du moins sensiblement—au Canada qu'aux Etats-Unis. En second lieu, on m'a demandé si, advenant l'arrivée au pouvoir du parti conservateur, nous serions disposés à élever les droits sur les instruments agricoles. Et j'ai dit que s'il était nécessaire de protéger cette grande industrie canadienne, je serais prêt à augmenter les droits sur les instruments agricoles. Je ne suis pas responsable de ce qui paraît dans les journaux. J'ai remarqué, au lendemain de l'assemblée en question, qu'on n'avait pas apporté exactement mes paroles, et j'en ai fait l'observation au représentant du Telegram de Winnipeg. Les questions m'ont été présentées par écrit, et j'ai répondu exactement comme je viens de le dire devant cette Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici qui est satisfaisant et je suis heureux d'avoir fourni à l'honorable député (M. R. L. Borden) l'occasion de s'exprimer comme il vient de le faire.

M. BALL : Vous savez à quoi vous en tenir, maintenant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si les honorables députés de la gauche admettent qu'un compte rendu paraissant dans leur propre organe ne doit pas être considéré comme véridique, je n'ai plus rien à dire.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (M. Paterson) m'excusera si je l'interromps ici. Je ne veux pas dire qu'on avait manqué de vérité, mais je remarque tout simplement qu'on a mal rapporté mes paroles, et je ne jette aucun blâme ni sur le journal ni sur le reporter. Chacun sait fort bien que quand les paroles ne sont pas sténographiées, elles sont quelquefois rapportées de telle manière qu'elles ne rendent pas exactement la pensée de leur auteur. Mais je puis dire au ministre des Douanes qu'il y a probablement ici ce soir six ou huit députés qui ont entendu les paroles que j'ai prononcées en cette circonstance, et qui seront prêts si le ministre conserve le moindre doute au sujet de ce que je viens de lui dire, à attester que j'ai raconté les choses exactement comme elles se sont passées. En outre, si je voulais agir à cette occasion comme l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), je pourrais parfaitement rejeter le compte

rendu de cette assemblée, en arguant que ce compte rendu n'a pas paru dans la Gazette du Canada.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'interpellerai assurément pas aucun des collègues de l'honorable député qui étaient avec lui en cette occasion, car j'accepte la déclaration qu'il nous a faite. Mais il me pardonnera si je lui dis que je ne comprends pas très bien où il en est maintenant. S'est-il assuré que ces instruments agricoles pouvaient être fabriqués au Canada, ou si cela ne se pouvait pas ? Il demande un remaniement complet du tarif, et il a dû donner à cette proposition toute la réflexion qu'elle comportait. Est-ce là un des articles du tarif qu'il désire voir modifiés ?

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que ma demande n'a rien qui ne soit fort juste. La Chambre va voter sur tout cela, et chacun désire savoir sur quoi il va voter.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (M. Paterson) a parfaitement le droit de demander dans cette Chambre quelle est la politique de l'opposition. Je comprends qu'il est parfaitement juste de sa part de nous demander ce que peut être cette politique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, je désire lui rappeler que son propre collègue, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), a pris là-dessus il y a quelques années une position entièrement différente, quand il nous a fait observer qu'on ne doit pas demander au médecin de rédiger son ordonnance tant qu'il n'a pas été appelé au chevet du malade. Et M. Chamberlain, que mon honorable ami estime hautement, a là-dessus absolument les mêmes opinions. Je ne suis pas, cependant, pour m'abriter derrière toutes ces considérations, et je ne l'ai pas fait ce soir, L'honorable député paraît croire qu'il ne peut pas se rendre compte de notre attitude Eh bien ! à cet égard, il peut être plus à plaindre qu'à blâmer. Je n'en suis pas très sûr. Je croyais m'être fait parfaitement comprendre. J'ai dit que je n'enlèverais pas les droits sur les instruments agricoles : et j'ai dit aussi que, si la chose était nécessaire pour conserver cette grande industrie canadienne, je serais prêt à élever encore ces droits. Est-ce que cela n'est pas suffisamment clair? M. l'Orateur, s'il est nécessaire qu'une opposition parlementaire fasse connaître sa politique au pays, il est dix fois plus nécessaire pour un gouvernement de déclarer sa politique. Nous avons ici, ce soir, le premier ministre, le ministre des Finances et le ministre des Douanes. Le ministre des Douanes a la parole, et il possède la confiance de ses collègues. Va-t-il annoncer aussi franchement que je l'ai fait quelle est la politique que le gouvernement entend suivre au sujet des instruments agricoles? Il nous a dit que des demandes ont été faites au gouvernement pour augmenter les droits sur ces instruments. Le gouvernement a donc donné à ce sujet toute sa considération. Le ministre des Douanes va-t-il maintenant au nom du gouvernement, annoncer à cette Chambre et au pays quelle politique le gouvernement va suivre à cet égard ? Il ne faut pas, M. l'Orateur, qu'on cherche à s'échapper ici par la tangente. Voici un gouvernement qu'on a chargé du soin de donner un tarif au pays, et j'invite mon honorable ami, le ministre des Douanes, vu qu'il a jugé à propos de soulever cette question, à déclarer catégoriquement devant cette Chambre et devant le pays tout entier quelle est la politique du gouvernement au sujet des instruments agricoles, politique à laquelle le gouvernement, dit-il, a donné une étude toute particulière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas la moindre objection à accéder au désir de l'honorable député et je le ferai en termes si précis que je crois que ses propres partisans admettront qu'il n'a pas répondu exactement à ma question. Il ne nous a pas dit s'il était nécessaire ou non de protéger cette industrie. Je désire lui faire remarquer que toutes les propositions du ministre des Finances sont en ce moment sur le bureau de la Chambre, c'est-à-dire celles qu'il a présentées comme supplément du tarif actuel ; et l'on voit là que les instruments argrcoles, les lieuses, etc. etc., sont taxés à 20 pour cent, et que ce tarif de 20 pour cent reste en vigueur. C'est là la sorte de réponse qu'il devrait pouvoir me donner sur un article du tarif, choisi parmi une centaine d'autres ; et tous ces faux-fuyants, toutes ces réponses évasives ne peuvent avoir qu'un seul objet : celui de permettre à l'opposition de se présenter devant le pays, et de dire ici une chose et ailleurs une autre chose. Dire : " s'il est nécessaire pour la conservation de cette industrie," ce n'est pas le langage tenu par les députés qui sont à ses côtés. Il n'est pas nécessaire d'élever les droits pour conserver cette industrie dans le pays, parce que nous avons des établissements qui fabriquent tous ces articles.

M. PRINGLE : Puis-je poser une question à l'honorable ministre ? La circonscription que j'ai l'honneur de représenter, étant intéressée au plus haut point dans l'industrie des lainages, j'aimerais à demander à l'honorable ministre s'il considère que la protection accordée à l'industrie des lainages doit être classée comme suffisante ou adéquate?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est évident que la conclusion à laquelle le ministère en est arrivé, c'est que cette protection est suffisante, car il n'y a eu aucun changement de fait, si l'on en excepte lasurtaxe allemande. Maintenant, laissez-moi continuer mon discours. Un honorable député pré-

sente une résolution déclarant qu'il est nécessaire qu'on procède immédiatement à un remaniement complet du tarif. On attire son attention sur un article de ce tarif, et on lui demande de donner là-dessus son opinion. Que pensez-vous que sa réponse soit? Tout simplement que sa réponse dépendra des circonstances. Il semble que cette question doive retentir depuis longtemps à ses oreilles.

Il a dû voir aussi que le public s'intéressait au plus haut point à cette question, et il devrait être depuis longtemps fixé là-dessus et s'être rendu compte si cette industrie pouvait ou non se maintenir au Canada. S'il a décidé qu'elle ne pouvait s'y maintenir avec un tarif de 20 pour cent il admet donc que ce trarif-là ne constitue pas une protection adéquate pour les instruments agricoles. Mais je veux lui faire remarquer que le député de Peel (M. Blain) nous a lu l'autre soir une liste d'articles en fer importés des Etats-Unis et représentant une valeur de quelques millions ; et quand il eut fini de lire cette liste, je lui demandai: Pourquoi ne parlez-vous pas des importations d'instruments agricoles ? Il était bien trop avisé pour en dire mot. Il avait entendu parler, je suppose, de la conversation tenue à Morden, et il jugea plus prudent de laisser cela de côté. Mais le député de Leeds-sud (M. Taylor), avec toute la franchise qu'on lui connaît, s'est aventuré à pieds joints sur ce terrain. Il nous a lu tout cela, et il nous a démontré qu'il y avait eu une augmentation de près de 2 millions de dollars dans les importations de ces articles, et il nous a dit que leur politique était d'élever le tarif à tel point—et en réponse à une question il a dit qu'il n'hésiterait pas à aller même jusqu'à 100 pour cent—que chacun de ces articles serait fabriqué dans le pays.

M. TAYLOR : Devrait être fabriqué.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'a pas dit cela, parce que quand j'attirai son attention sur ce que son chef avait dit, il répliqua : Je ne m'occupe pas de ce que mon chef a dit, et je ne suis pas responsable de ses paroles. L'honorable député veut voir les droits fixés de telle sorte que tous ces instruments agricoles, dont nous avons importé pour une valeur de 2 millions, soient fabriqués dans le pays. L'honorable député de Halton (M. Henderson) et l'honorable député de Peel—qui accompagnèrent, je crois, le leader de l'opposition dans son voyage dans l'Ouest—ont exposé que la protection adéquate veut dire que les droits, sur tous articles produits et fabriqués dans le pays, devront être établis de façon à rendre impossible l'entrée d'articles similaires dans le pays. Je dois faire remarquer au leader de l'opposition qu'il n'y a qu'à lire les déclarations contenues dans les discours de ses lieutenants au sujet de la protection adéquate, pour se convaincre que cette protection veut dire ici un tarif de prohibition, et pas autre chose. Si nous devons avoir des élections cet automne, il ne saurait être question, dans nos discours de hustings, de demander à choisir entre la protection et le libre-échange. Le parti libéral n'a jamais proposé d'enlever tous les droits. Le programme qui a été lu ce soir par l'honorable député stipule expressément que nos revenus doivent provenir d'un tarif de droits de douanes. Ayons donc un tarif, mais un tarif équilibré de telle sorte qu'il pèse moins lourdement sur le peuple, et gardons-nous bien de le remanier de façon à ce qu'il soit une injustice pour une classe quelconque de citoyens. C'est ainsi que nous avons établi notre tarif, nous l'avons mis en vigueur, et il ne sert à rien de venir nous dire que nous avons violé nos promesses et nos engagements. Nous nous sommes présentés devant le pays, et l'on sait ce qui en est résulté – 50 de majorité.

Quelques DEPUTES : Très bien !

M. BENNETT : Qu'avez-vous à nous dire sur Ontario ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je tiens à dire aux honorables députés de la gauche que nous devons insister ce soir pour qu'ils nous déclarent ce qu'ils entendent faire. A moins que l'honorable leader de l'opposition ne prenne dès maintenant la parole—car nous touchons au moment où cette question doit être réglée—et nous declare que ses lieutenants n'ont pas exprimé ses opinions au sujet de la signification qu'il attache aux mots " protection adéquate," alors, M. l'Orateur, ils sont tous liés par ces paroles. Or, qu'ont dit ces honorables députés ? On a posé la question à l'honorable député de Leeds-sud, et voici ce qu'il a répondu :

Une protection suffisante pour assurer aux fabricants, aux cultivateurs et aux ouvriers de ce pays, la fabrication ou la production de tous articles quelconques que nous pouvons produire et fabriquer dans ce pays par notre propre travail, et garder notre argent dans notre pays.

Quelques DEPUTES : Oui ! oui !

Le MINISTRE DES DOUANES :

Pour arriver à cela, il faut que le tarif soit suffisamment élevé.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : En tirant la conclusion qui découle de ce qu'ils ont dit, j'imagine de quel droit ils frapperont les instruments aratoires en prenant les rênes du pouvoir. Tous ces instruments devront être fabriqués au pays. L'année dernière, nous en avons importé pour près de $2,000,000 valant ; les machines agricoles que représentent ces $2,000,000 seront fabriquées au Canada ; pour obtenir ce résultat on s'y prendra de la manière suivante. Il y a actuellement un droit de $20 sur chaque engerbeuse importée en ce pays. Avant 1895, au lieu d'un droit de $20 il y en avait un de $35, ou de $15 de plus.

Quelques VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le droit sur les engerbeuses fut un jour de $15 de plus ; nous savons donc positivement ce qu'il faut faire pour mettre fin à l'importation de ces instruments, d'un certain nombre d'entre eux au moins. Et remarquez bien que ce droit supplémentaire de $15 sur les engerbeuses devra empêcher l'importation d'une seule de ces machines. Sous l'empire d'un tarif de 35 pour 100 nous importons des engerbeuses et des charrues. Imposez un droit de 50 pour 100 et vous atteindrez peut-être au but visé, mais j'en doute. Nos adversaires sont liés par cette promesse. C'est la position qu'ils ont prise.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre (M. Paterson) me permet-il de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

L'honorable M. TARTE : Le ministre prétend-il qu'en augmentant le droit sur un article, il augmenterait d'autant le prix de cet article ?

Quelques VOIX : Assurément.

L'honorable M. TARTE : J'attends une réponse du ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Tarte) prétend connaître ma pensée aussi bien que la sienne. Ce renchérissement n'aurait pas lieu dans tous les cas, mais l'honorable député sait aussi bien que moi quel est l'objet d'une augmentation des droits et il s'écarte de la question qui est de savoir ce que signifie une protection suffisante.

L'honorable M. TARTE : Je m'en tiens à la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ne me faites pas sortir de là. Quant aux instruments aratoires, un droit de 35 pour 100 n'en empêcherait pas l'importation.

Quelques VOIX : Répondez.

Le MINISTRE DES DOUANES : Répondre à quoi ?

Quelques VOIX : A la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai répondu.

Quelques VOIX : Ha ! ha !

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai répondu à la question.

L'honorable M. TARTE : Je désire obtenir une réponse catégorique. L'honorable ministre m'a compris. Je lui ai posé une question à laquelle il a déjà répondu maintes fois en ma présence. Prétend-il qu'en augmentant le droit sur les instruments aratoires nous déterminerions un renchérissement de ces derniers ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'affirme rien de la sorte.

L'honorable M. TARTE : Si mon hon. ami ne conclut pas au renchérissement, je n'ai rien à ajouter.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en suis pas là-dessus, mais je dirai à l'honorable député que souvent des circonstances se présentent dans des cas particuliers et modifient——

Quelques VOIX : Ha ! ha !

Le MINISTRE DES DOUANES : Ceux des députés qui rient semblent se croire plus en état que moi de débattre ce point. Je suis dans les affaires depuis ma jeunesse. Je me suis activement occupé des affaires toute ma vie en tant qu'employé ou patron. Je fais partie de cette Chambre depuis trente et un ans, j'ai entendu discuter cette question pendant vingt-sept ans, et je prétends la connaître aussi à fond que certains honorables députés. Occupant le poste de ministre des Douanes auquel l'honorable premier ministre a eu la bonté de m'appeler, ce qui me permet de m'initier au fonctionnement du tarif et me met en rapport avec le monde commercial, je serais indigne d'occuper ces fonctions—je le déclare sans vantardise—si je ne connaissais pas les effets du tarif aussi bien que n'importe quel membre de la députation.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Tarte) m'a posé une question. Je lui dirai ceci : Lorsque vous imposez une taxe, il faut avoir soin que le public ne se ressente pas des effets de la taxation. Il m'est permis de dire et je n'hésite pas un seul instant à le faire, qu'il y a à l'étranger des gens qui, désireux d'écouler leur marchandise, la vendront au Canada et ailleurs à un prix moins élevé qu'ils ne la vendent dans leur propre pays. Voici comment les choses se passent au Canada. Le montant des droits constitue le revenu ; mais lorsque le tarif est trop élevé, le consommateur doit payer sa part des droits.

L'honorable M. TARTE : Connu.

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors, pourquoi me le demander ?

L'honorable M. TARTE : Je viens de poser une question à laquelle le ministre des Douanes a répondu maintes et maintes fois. Il disait il y a un instant, qu'en augmentant les droits nous renchéririons les instruments aratoires. Il a eu tort.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela. J'apprendrai à l'hon. député que je n'ai jamais tenu nulle part un langage différent de celui que je tiens aujourd'hui.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre ne niera pas avoir publiquement recommandé—je ne divulgue pas de secrets ministériels—l'augmentation des droits sur

certains articles et il ne peut pas venir nous dire ce soir qu'il n'est pas en faveur d'un tarif plus élevé.

Le MINISTRE DES DOUANES : M. l'Orateur, l'honorable député déclare qu'il ne parle pas de ce qui se serait passé dans le conseil des ministres.

L'honorable M. TARTE : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, certainement. Autrement, je serais dans l'impossibilité absolue de répondre oui ou non, car je divulguerais indirectement les secrets du cabinet et je serais indigne de faire partie du ministère, ayant violé mon serment. Je ne m'oublierais pas à ce point, car personne n'ajouterait plus foi à mes paroles.

L'honorable député dit que j'ai parlé ouvertement et publiquement ; s'il en est ainsi, chacun sait ce que j'ai dit et je ne retire rien.

Quelques VOIX : Bravo!

Le MINISTRE DES DOUANES : Quant aux droits sur les fruits, j'entretiens l'opinion qu'entretenait l'honorable député (l'honorable M. Tarte). Nous tombions d'accord sur plusieurs points.

L'honorable M. TARTE : Nous ne sommes plus d'accord maintenant. Je défends le terrain que nous défendions ensemble ; mais il n'en est pas ainsi de l'honorable ministre qui me paraît disposé à tout subir.

Le MINISTRE DES DOUANES: Eh bien ! mon honorable ami a longtemps enduré, lui-même. Je ne veux pas faire d'attaques personnelles, mais je puis dire qu'il a pu endurer bien longtemps. Je suis apparemment en état d'en supporter davantage.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je m'en tiens aux principes sur lesquels nous avons été élus.

L'honorable M. TARTE : Non.

Quelques VOIX : Oui !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne veux pas avoir une discussion avec mon honorable ami, s'il désire engager une lutte seul à seul, je serai prêt à le rencontrer soit sur les tribunes politiques, soit dans cette enceinte.

Quelques VOIX : Bravo !

Le MINISTRE DES DOUANES : J'admets que mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a certaines notions sur le tarif. Quand il était mon élève, il faisait des progrès assez satisfaisants, mais le premier ministre m'ayant amené en Angleterre, l'honorable député a dû pendant mon absence fréquenter de mauvais camarades, Georgie Taylor, par exemple, et ils ont dû lire ensemble le journal de Willie Maclean ; c'est ce qui l'a gâté.

L'honorable M. TARTE : J'ai fréquenté l'honorable représentant d'Ontario (M. Ross) et certains de mes amis de la droite. Je vois une foule de mes compagnons de jeu sur les banquettes ministérielles. Ils aimeraient à recommencer la même partie, s'ils étaient libres de le faire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quoi donc ? Quelle mouche pique certains députés ? Je n'ai interrompu personne. Quoi qu'il en soit, il faut s'en tenir à la question et savoir ce que c'est que cette " protection suffisante."

Quelques VOIX : Très bien !

M. R. L. BORDEN : Si le ministre ne veut pas souffrir d'interruption, il va sans dire que la gauche ne l'interrompra pas. Mais il faudra bien rappeler qu'il a lui-même commencé à poser des questions.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne trouve pas à redire. Je faisais observer à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que son discours n'est pas clair, que sa résolution est vague et qu'il ne se prononce pas aussi carrément que certains de ses lieutenants. Il a entendu ce que certains d'entre eux ont dit ; il n'a peut-être pas entendu ce que tous ont dit ; mais, à moins de contredire ses lieutenants, il doit accepter l'interprétation que ceux-ci donnent aux mots " protection suffisante " dont il s'est servi. Je veux savoir ce qu'est une " protection adéquate " et ce que ces mots-là signifient. J'ai fait observer que le chef des whips conservateurs (M. Taylor) a prétendu que tous les instruments aratoires devraient être fabriqués au pays et qu'il est en faveur d'élever le tarif assez haut pour atteindre ce but. J'ai prétendu qu'on avait importé un plus grand nombre de ces articles que de n'importe quel autre et l'honorable député (M. R. L. Borden) ne semble pas savoir si cette industrie peut prospérer sous le tarif actuel. Pourtant, s'il faut en croire ses lieutenants, l'honorable député (M. R. L. Borden), s'il doit un jour adopter une politique de " protection suffisante " devra frapper les instruments aratoires d'un droit tellement élevé que chacun de ces instruments sera fabriqué au pays et que l'étranger ne nous en fournira aucun.

J'ai appris à l'honorable député que pendant plusieurs années ces instruments ont été importés, malgré un droit de 35 pour 100. Un droit de 35 pour 100 peut n'être pas suffisant. Il faut l'augmenter, peut-être le porter à 50 pour 100 et je me demande si cela suffira. Prenez n'importe quelle autre industrie que vous voudrez ; si vous désirez que tout soit fabriqué au pays, il faudra avoir une protection suffisante, c'est-à-dire l'interdiction de l'importation de ces articles au Canada. M. Taylor a dit :

Mon honorable ami est disposé à aller jusqu'à 35 pour cent.

C'était en réponse à un député libéral qui avait pris part au débat.

Or, je suis disposé à approuver n'importe quel taux, quelque haut qu'il puisse être, même 100 pour cent, s'il est indispensable pour la protection efficace de nos industries.

Puis, parlant de l'importation des instruments aratoires, il ajoutait :

Ainsi nous avons envoyé, l'année dernière, aux Etats-Unis, près de deux millions de dollars pour acheter ces instruments. Dans quelques années, il ne nous restera plus de tout cela que du vieux fer, et les Américains auront nos deux millions, tandis que si notre gouvernement avait accordé une protection convenable, tous ces instruments auraient été fabriqués dans le pays, de l'ouvrage aurait été donné à nos ouvriers, les cultivateurs canadiens alimenteraient le marché domestique, et nous aurions gardé nos deux millions de dollars comme capital national pour contribuer à nos progrès et à notre développement.

Donc, d'après le principal whip conservateur, une "protection suffisante" serait l'imposition sur les instruments aratoires d'un droit qui empêcherait l'importation d'un seul de ces articles au Canada. J'ai fait remarquer que l'ancien droit de 35 pour 100 n'avait pas eu ce résultat que l'honorable député prétend obtenir, fallut-il un droit de 100 pour 100. Je déclare que le chef de l'opposition, qui a assumé la responsabilité de demander à la députation de voter cet amendement, doit accepter cette interprétation des mots "protection suffisante" ou la condamner et la répudier sur le champ. Il ne peut pas sortir de là. Il faut savoir où nous en sommes. Nous avons une politique déclarée ; elle est couchée sur le papier, le public la connaît. Elle sera légèrement modifiée par les résolutions déposées sur le bureau, mais le public est au courant de tout. Il a le droit de savoir que, si nous nous présentons devant le peuple cette automne, ce sera la ligne de conduite que nous suivrons. Les électeurs connaissent notre politique et ont le droit de connaître celle des conservateurs.

Or, d'autres députés de la gauche ont interprété cet amendement. Si je ne me trompe pas, le représentant de Peel (M. Blain) accompagnait le chef de l'opposition dans sa tournée dans l'ouest. Ce député nous a dit :

Une quantité considérable de ces objets d'alimentation sont exportés au Canada par les agriculteurs américains, à la faveur du présent tarif ; j'estime donc qu'il conviendrait de protéger ces industries nationales par une mesure de protection suffisante, et que, pour répondre aux vœux exprimés dans la proposition d'amendement du chef de l'opposition (M. Borden), le droit qui frappe déjà ces articles de commerce dans notre tarif devrait être relevé de telle sorte qu'il empêche dorénavant l'agriculteur des Etats-Unis de vendre au Canada pour un seul dollar de ces produits de la ferme qui viennent faire concurrence à l'industrie nationale canadienne.

M. BLAIN : Très bien! C'est ce que je pense.

M. PATERSON.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais, l'honorable député ne s'est pas arrêté là. Il a ajouté :

C'est la conséquence des principes énoncés dans la proposition d'amendement de M. Borden.

M. BLAIN : Très bien! Je ne retire rien.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous y voilà! Le chef de l'opposition a vu son lieutenant se lever dans cette enceinte et déclarer : J'estime que, pour répondre aux vœux exprimés par le chef de l'opposition en faveur d'une protection suffisante, le droit devrait être tellement élevé que pas un seul dollar valant de ces produits ne fût importé au pays. Le leader de la gauche doit ou corroborer ou répudier cette assertion. S'il ne la répudie pas, nous aurons la preuve que le parti conservateur est en faveur d'un tarif prohibitif.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (M. Paterson) m'interroge-t-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, j'affirme. Quand j'aurai fini, l'honorable député (M. Borden) pourra prendre la parole et déclarer s'il corrobore ou répudie les assertions de ses lieutenants.

M. R. L. BORDEN : Je veux qu'il soit bien compris que je suis prêt à répondre à n'importe quelle question du ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Très bien. Point n'est besoin de poser des questions à mon honorable ami. J'ai lu ce que l'honorable représentant de Peel a dit de certains articles qui sont importés des Etats-Unis alors qu'on ne devrait pas souffrir l'importation d'un dollar valant de ces produits. L'honorable député a ajouté que c'était la conséquence des principes énoncés par le leader de l'opposition dans sa motion en amendement. Vu le vague des déclarations du leader de la gauche, nous sommes obligés de chercher dans les discours de ses partisans le sens qu'il faut donner à cette expression "une protection suffisante."

L'honorable représentant d'Halton est l'un des anciens membres de cette Chambre, et un conservateur éprouvé. Hier soir, il nous a dit dans son discours :

Mais nous voulons construire une muraille de Chine autour du Canada et empêcher les Américains de venir accaparer nos marchés.

Voilà, d'après lui, ce que signifie une protection suffisante—une muraille de Chine construite autour du Canada afin d'exclure tous les produits américains.

Ainsi donc, nous connaissons la signification véritable des mots "une protection suffisante"; nous savons dans quelle voie s'engagera le parti conservateur sous la conduite de son chef. Autrement, il aurait nié ces déclarations. Il ne s'agit plus de l'ancienne politique nationale ; pas du tout. Il s'agit d'une protection suffisante qui mettra fin à toutes les importations. Il s'agit

d'un tarif prohibitif à en juger par les discours des partisans de l'honorable député, car l'un d'eux au moins a répété en sa présense qu'il croyait que c'était le véritable sens qu'il fallait attacher à cette expression.

Cependant, pourquoi prendre la peine de préparer un tarif comprenant des centaines d'articles si l'on veut empêcher l'importation des marchandises étrangères ? Pourquoi ne pas adopter une loi bien claire disant : Il sera dorénavant illégal d'apporter en ce pays n'importe quel article que le Canada produit. Ils n'ont pas songé au revenu ; la résolution ne fait pas mention du revenu. Elle ne parle que de la protection—protection suffisante—ce qui signifie une protection assez élevée pour mettre fin aux importations, fallût-il pour cela une droit de 100 pour 100.

Je suis content que le présent débat ait eu lieu. Des interruptions amicales dont je suis responsable en partie ont un peu brisé le fil de mon discours. Le chef de la gauche a eu l'obligeance de répondre à ma question et j'ai voulu rendre la politesse lorsque j'ai été interrogé. Mon opinion est formée sur le tarif et je ne pourrai peut-être pas, non plus que certains de mes collègues, obtenir les droits que je crois le plus appropriés sur chacum des 600 ou 800 articles prévus au tarif. Je suis certain que dans un avenir reculé, lorsque l'honorable député formera son ministère, il trouvera parmi ses partisans, peut-être parmi ses collègues, des divergences d'opinion résultant du conflit des intérêts. Mais, présentement, il s'agit de poser un principe. Nos adversaires ne défendent plus l'ancienne politique nationale. Ils luttent pour des idées beaucoup plus avancées. Ils demandent un tarif prohibitif qui mette fin aux importations, tandis que la droite défend les principes qu'elle a toujours défendus et demande et obtient un tarif de revenu. C'est ce tarif que le grand congrès libéral de 1893 nous a donné mission de mettre en vigueur. Nous devions prélever notre revenu à l'aide d'un tarif qui rendrait justice à toutes les classes. C'est ce que nous avons entrepris de faire. C'est jouer sur les mots que de parler de protection ou de libre-échange en ce pays. Lorsque le tarif frappe d'un droit des centaines d'articles qui se fabriquent au Canada, ce tarif entraîne nécessairement une certaine somme de protection incidente. Il ne saurait en être autrement, à moins de prélever un droit d'accise équivalant sur les articles que le pays produits, ce dont il n'a jamais été question. Nous avons prétendu que dans la préparation de notre tarif il fallait tenir compte de tous les intéressés. Nous avons adopté un tarif de revenu. Nous avons prélevé des impôts sans obérer le public. Le pays ne se plaint pas. Nous administrons les affaires publiques, nous favorisons le progrès du Canada à un point inconnu jusqu'ici. Le tarif a fait entrer nos exploitations industrielles et agricoles dans la voie de la prospérité. Et c'est lorsque l'abondance règne qu'on vient nous demander de déclarer solennellement que le gouvernement est tenu de remanier complètement le tarif à la présente session.

Le ministre des Finances l'a dit, sous l'empire d'un tarif les conditions changent et les changements se déroulent très rapidement de nos jours, et en tenant compte des lois fiscales des autres nations, le remaniement du tarif peut devenir nécessaire. Quand le temps de la revision sera arrivé, elle aura lieu de manière à sauvegarder l'intérêt public. La plupart des membres de cette Chambre, la grande majorité de la population, les fabricants eux-mêmes comprendront qu'il est préférable de confier cette tâche à ceux qui ont fait la dernière revision plutôt qu'à des hommes qui, s'il faut en croire leurs discours, n'ont pas d'autre politique que d'élever les droits assez haut pour mettre fin à l'importation de tous les articles qui se fabriquent au Canada.

Cette politique causerait la ruine des fabricants ainsi que celle des citoyens des autres classes. Ceux qui sont au courant des complications d'un tarif s'appliquant à autant d'articles que le nôtre savent que tout se tient et que, dans la préparation de ce tarif, il ne faut pas se préoccuper seulement de prélever un revenu, mais faire en sorte de ne pas causer la ruine d'une classe d'industriels en accordant à une autre classe des avantages injustes. La chose n'est pas facile et je me fais fort de déclarer que, lorsqu'il sera temps de remanier le tarif, en tout ou en partie, les manufacturiers canadiens croiront plus sage de confier ce soin à ceux qui, il y a six ans, de concert avec leurs partisans dans cette Chambre, ont mis en vigueur le tarif qui n'a pas été sensiblement modifié depuis cette époque ; car, dans l'intervalle, le Canada a joui d'une prospérité sans égale. Je n'ai pas parlé le premier de cette prospérité ; d'autres y ont fait allusion ; mais chacun sait que l'abondance règne en ce pays. Nos amis, les conservateurs, le reconnaissent et veulent qu'on leur tienne compte de leur aveu. Quel mérite ont-ils à reconnaître que les temps sont prospères ? Ne savons-nous pas que les députés de la gauche sont des hommes sincères et, l'étant, comment pourraient-ils nier que la prospérité règne au Canada ? Nous n'aurions pas passé pour des gens sincères si, sous le règne de nos adversaires, nous eussions dit que les temps étaient prospères.

Nous n'avons contribué en rien à la prospérité du pays, dit le chef de l'opposition—cette prospérité vient d'une cause extérieure qui s'est produite dans tout l'univers. Mais, si mon honorable ami croit que l'action du gouvernement n'est pas un facteur de la prospérité d'une nation, pourquoi favorise-t-il un changement ? Pourquoi demande-t-il de donner une orientation nouvelle à notre politique ? Le seul fait de préconiser dans son amendement un changement de programme impli-

que nécessairement qu'il croit que ce changement activerait la prospérité et le progrès ; autrement sa résolution est vide de sens. S'il est vrai de dire que sous l'empire du tarif actuel, le pays jouit d'une prospérité sans exemple, certes, cette politique fiscale y est pour quelque chose. Mais, si les gouvernements n'ont aucune part dans la prospérité des nations, mon honorable ami, qui préconise une orientation nouvelle de notre politique, manque étrangement de logique.

Comme on insistait pour savoir quel était le sens de sa motion en amendement, l'honorable député s'est retranché plaisamment une fois ou deux derrière les déclarations faites par d'autres représentants du peuple. Il ne pouvait évidemment pas expliquer le sens du mot "adéquate" contenu dans sa résolution. Plus d'une fois, il a répondu : Eh bien ! le ministre de la Marine (l'honorable M. Préfontaine) a déclaré, à Montréal, qu'il était en faveur d'une protection légitime. Il semblait croire que les mots "légitime" et "adéquate" sont synonymes et que nous devions en demander la définition à l'honorable ministre de la Marine. Je ne suis pas d'accord avec l'honorable député. Je n'admets pas que ces deux mots soient synonymes. Par "protection adéquate", de l'avis de ses lieutenants, avis que l'un d'eux a réexprimé en sa présence, comme je l'ai fait observer, il faut entendre un tarif qui mettra fin à l'importation de tous les articles que le Canada produit. C'est ce que j'appellerais une protection illégitime. C'est une protection que le gouvernement n'a pas le droit d'accorder. Je ne me suis pas servi de l'expression "protection légitime", mais je la considère excellente. C'est une protection qui, à l'aide d'un tarif judicieusement élaboré, donne l'encouragement voulu aux insdustries nationales tout en permettant de prélever le revenu nécessaire à l'administration des affaires publiques. C'est cette protection que nous avons présentement et, si les prédictions de nos adversaires se réalisent et s'il y a une élection à l'automne, la lutte se fera entre les partisans d'une protection légitime et les tenants d'une protection illégitime. Si le combat s'engage sur ce terrain, je serai du premier camp. Je suis en faveur d'un tarif qui nous assure le revenu nécessaire et donne à chaque industrie légitime du pays l'aide dont elle a besoin, et je suis hostile à un tarif prohibitif qui fermerait nos portes aux articles ouvrés de l'étranger.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Je dois demander à la Chambre de m'excuser de venir à cette heure tardive, ou plutôt à cette heure matinale, répondre au discours que le ministre des Douanes vient de prononcer.

Selon moi, c'est faire preuve d'une grande témérité que de lui répondre à l'heure qu'il est et dans les circonstances présentes. Je n'ai pas eu l'avantage d'être ici au début de son discours, mais je suis arrivé bientôt après, et la première chose qui m'a frappée c'est l'assertion que le tarif ne provoquait aucun mécontentement et l'invitation qu'il nous a adressée de signaler aucun sujet de mécontentement qui pourrait exister. Mais, quoi! le ministre a-t-il dormi pendant douze mois? A-t-il été assoupi depuis quinze jours que la discussion dure? A-t-il fait la sourde oreille aux déclarations de plusieurs de ses partisans qui ont fait connaître les modifications nécessaires, à leur avis? A-t-il oublié ce qui s'est dit de l'industrie du sel? N'a-t-il pas entendu son honorable ami, le représentant de Yale et Cariboo (M. Galliher), parler de l'industrie du plomb et un autre député, à la tête de délégués, l'entretenir il n'y a pas longtemps de l'industrie maraîchère? Les déclarations du député de Nanaïmo (M. Smith) sur la nécessité de se protéger contre la main-d'œuvre à vil prix sont-elles effacées de sa mémoire? A-t-il complètement oublié le plaidoyer du représentant d'Assiniboïa-ouest en faveur d'une protection plus généreuse à l'encontre de l'importation de chevaux de race inférieure? Et celui du député de New-Westminster (M. Morrison) en faveur d'une protection plus grande des industries du bois de construction et du plomb? N'a-t-il pas souvenance que son propre collègue de Brantford (M. Heyd) a parlé de la nécessité de remanier le tarif en ce qui a trait au droit sur la ficelle d'engerbage. Quand l'honorable ministre met la gauche au défi d'indiquer en quoi le tarif provoque du mécontentement, il nous suffit de le renvoyer à ses propres partisans. Une telle question m'étonne de sa part, car on trouve dans les Débats la preuve irréfutable que, depuis que la discussion s'est engagée, non seulement la gauche, mais la droite, a à mainte reprise soulevé des objections, signalé des modifications et des changements à apporter afin de mieux adapter le tarif aux besoins du public.

Je me permettrai de rappeler au ministre le discours d'un membre de cette Chambre dont la parole dans les questions fiscales a autant de poids que celle de n'importe qui dans le parlement. Je fais allusion au député de Norfolk-nord (M. Charlton). Le ministre des Douanes a-t-il oublié le discours que prononçait dans cette enceinte, il y a douze mois, cet honorable député au cours de la discussion sur l'exposé financier? A-t-il également oublié les raisons qu'il invoquait l'a utre jour pour établir qu'il ne fallait pas remanier le tarif à l'heure actuelle? A-t-il oublié tout cela Sinon, je ne comprends pas qu'il puisse élever la voix pour demander à la gauche de lui signaler quel mécontentement cause le tarif.

L'honorable ministre a fait allusion aux progrès merveilleux accomplis depuis quelques années et s'est réjoui de l'augmentation des exportations canadiennes. Nous sommes d'accord à féliciter le peuple canadien de

l'augmentation sensible des exportations des cinq ou six dernières années. Mais quels ont été les facteurs de cette augmentation? Le ministre prétendra-t-il que le tarif a contribué à nous donner ces moissons abondantes que la Providence généreuse a fait croître au Canada depuis cinq ou six ans? Nos exportations auraient-elles augmenté dans la même mesure, si les récoltes avaient été pauvres au lieu d'être abondantes comme elles l'ont été ? Le ministre aura-t-il l'audace de dire que le tarif dont il possède tous les détails sur le bout des doigts a contribué de quelque manière à l'accroissement de notre commerce d'exportation? Lorsque je me suis permis de lui poser cette question, qu'a-t-il entrepris de répondre? Il a entrepris de dire que le perfectionnement de l'emmagasinage à froid sous l'influence bienfaisante du ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) avait contribué à favoriser l'exportation du surplus de nos produits. Lui ayant demandé combien de ces produits nous avions exportés en compartiments frigorifiques, je n'ai pas obtenu de réponse. Lorsqu'il a parlé de ces installations, il n'a pas eu la franchise, je le dis avec peine, d'admettre que le prédécesseur du ministre actuel de l'Agriculture les avait établies le premier, afin de transporter de l'autre côté de l'océan les produits périssables du Canada. Chassés du marché américain, nos cultivateurs ont pu, grâce à leur travail et à leur persévérance, trouver de meilleurs débouchés pour leur beurre dans les pays outremarins ; et le gouvernement de l'époque, comprenant l'importance de favoriser ce commerce et de faciliter de son mieux le transport des produits, prit des mesures pour établir des compartiments frigorifiques afin que ces articles périssables fussent apportés dans le meilleur état possible sur le marché anglais. Or, si la droite réclame le mérite de l'augmentation des exportations provenant de l'installation de compartiments frigorifiques, la gauche a lieu de s'attendre que le ministre (l'honorable M. Paterson) rendra justice à ses adversaires en faisant observer que ce sont eux, et non le gouvernement actuel, qui ont introduit cette amélioration et qu'ils ont, aussi bien que le gouvernement du jour, quelque mérite de ce chef, si les exportateurs en retirent quelque bénéfice.

Le ministre a parlé ensuite du droit sur les betteraves, tomates et autres légumes et a fait connaître la ligne de conduite que le parti libéral se proposait de suivre en ce qui a trait aux articles du tarif concernant ces produits. Il a expliqué quelle était l'attitude du parti libéral et il a cité des extraits d'un discours de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) ajoutant que ce discours renfermait des choses sensées. Est-ce pour avoir dit ces choses sensées que l'honorable député (M. Tarte) a dû se retirer du cabinet ? Et si son discours contre l'augmentation de la protection à accorder aux maraîchers canadiens expose la politique de l'administration que pense le ministre de son collègue d'York-ouest (M. Campbell) qui a demandé les suffrages des électeurs de ce collège électoral et des maraîchers qui forment une classe importante des citoyens du comté, en alléguant qu'il lutterait pour obtenir une modification du tarif de manière à accorder plus de protection aux personnes dont il voulait s'attirer les suffrages.

L'honorable ministre (M. Paterson) voudrait connaître dans tous ses détails la politique que la gauche adopterait si on lui confiait les rênes de l'administration. A-t-il le droit de demander ces renseignements après ce que le parti libéral-conservateur a appris depuis six ou sept ans ? Je ne crois pas que le chef de l'opposition agirait sagement s'il donnait des détails plus circonstanciés. " Chat échaudé craint l'eau froide " est un excellent dicton. Les ministres qui siègent sur les banquettes du trésor, à leur arrivée au pouvoir il y a six ou sept ans, après avoir blâmé le régime protectionniste adopté par leurs prédécesseurs en 1879, ont compris qu'ils ne pouvaient rien faire de mieux que de ne pas toucher au régime protectionniste, et la seule modification réelle qu'ils ont apportée au tarif est celle qui découle de la soi-disant préférence accordée à l'Angleterre. Pourquoi s'attendrait-on que la gauche, qui n'est pas responsable de l'administration des affaires publiques, fera connaître tous les détails des modifications qu'elle apporterait au tarif si on lui confiait le soin de gérer les affaires ? L'honorable ministre désire vivement connaître l'opinion du chef de l'opposition, en ce qui concerne le droit sur les instruments aratoires. Il s'est attardé longtemps en quête de renseignements et a contredit les déclarations attribuées à mon honorable ami (M. R. L. Borden), lors de sa tournée récente au Nord-Ouest. J'ai eu le plaisir d'accompagner mon chef dans cette circonstance et je me rappelle l'assemblée au cours de laquelle ces questions lui ont été posées. Point n'est besoin de corroborer les dires du chef de l'opposition, car sa parole est acceptée d'une extrémité à l'autre du pays. Mais, le cas échéant, je pourrais me porter garant de tout ce que l'honorable député a dit ce soir. Le ministre, il me semble, a eu mauvaise grâce de ramener sur le tapis la question de droit sur les instruments aratoires. Tous ceux qui nous ont approchés pendant notre tournée dans l'ouest se rappelaient bien que le parti libéral, lorsqu'il voulait s'attirer les suffrages des électeurs de cette partie du pays, avait adopté comme cri de ralliement : " Votez pour McCarthy et l'entrée en franchise des instruments aratoires." Etait-ce là un article de leur programme, en 1896, et, dans l'affirmative, ont-ils tenu leur promesse ? Ont-ils respecté leurs engagements envers les électeurs du Canada et dégrevé les instruments aratoires, dégrèvement qui, à les en croire, eût été si profitable aux habitants de cette partie du pays ? Non, ils ne les ont pas dégrevés, mais au contraire,

ils ont augmenté la protection dont jouissaient les fabricants. Grâce à d'insignifiantes modifications aux droits sur les articles d'importation servant à la fabrication de ces instruments, ils ont protégé davantage les manufacturiers.

Le ministre a déclaré que le parti libéral, depuis son avènement au pouvoir, a tenu ses promesses en allégeant le fardeau qui pesait sur les épaules des citoyens. De quelle manière, par quelle politique ont-ils allégé ce fardeau ? Vu l'heure avancée, je ne fatiguerai pas la Chambre par la lecture d'un amas de chiffres. Pourtant, souffrez que j'appelle l'attention du ministre sur les taxes nouvelles imposées sur le pepule; les impôts de douane ou d'accise prélevés depuis six ans comparativement à ceux des six années antérieures ont augmenté de vingt-six pour cent.

Et ce n'est pas tout. En comparant les impôts prélevés pendant la première année de l'administration libérale, en 1897, et qui se sont chiffrés $28,648,626, aux impôts perçus l'année dernière, en 1902, et qui se sont élevés à $43,308,111, nous constatons que l'augmentation de la taxation durant ces cinq ans n'a pas été inférieure à $14,740,485, ou à cinquante et un pour cent, en dépit des promesses réitérées faites au peuple canadien par nos adversaires. C'est ainsi que le ministre et ses collègues ont respecté leurs engagements et diminué les taxes. Je ne tiendrai pas la conduite dont le ministre s'est plaint ; je ne rappellerai pas ce qu'il disait en 1876. Mais, s'il y consent, je citerai un extrait d'un discours qu'il prononçait dans cette enceinte en 1894. Je n'ai pas à m'excuser de remonter à peine dix années en arrière. Cet extrait est important, car il prouve clairement que l'honorable ministre avait alors certaines notions sur la meilleure manière de se rendre compte de l'impôt auquel le gouvernement de l'époque soumettait la population. Dans le premier volume des Debats de 1894, à la page 356, on lit :

L'honorable monsieur a dit que les taxes que nous avions en 1878 étaient plus lourdes qu'elles ne le sont aujourd'hui. C'est une prétention des plus étranges. Je veux donner aux honorables chefs de la droite ce que je crois être le véritable moyen de constater ce fait, car une simple affirmation d'un côté ou de l'autre de la Chambre ne suffit pas. Je demanderai à ces messieurs de regarder à la page 11 des tableaux du commerce et de la navigation préparés, non par M. Laurier ni par le député d'Oxford-sud, mais préparés par le gouvernement lui-même, et qu'y voit-on ? Une des colonnes indique le montant des droits douaniers payés par la population, par tête. C'est le moyen de constater le chiffre de l'impôt. Prenez les taxes de 1878, et voyez combien a été payé par la population d'alors ; vous verrez que la population a payé $3.13 par tête. L'année dernière elle a payé $4.26 par tête.

C'est ce que disait le ministre du meilleur moyen de constater le chiffre de l'impôt résultant des droits de douane et d'accise. En 1893, les droits de douane avaient été de $4.26 par tête, ainsi qu'il le déclarait à cette époque ; mais, en 1896, ils n'étaient plus que de $3.90. Que s'est-il passé depuis ? Les taxes sous le régime de ces hommes d'affaires ont augmenté les impôts de la douane de $3.90 à $5.90 par tête, ceux de l'accise de $1.56 à $2.05 par tête. La moyenne annuelle des impôts, par tête, depuis cinq ans, accuse une augmentation d'au moins 17½ pour cent. En 1897, première année de l'administration libérale, l'impôt s'élevait à $5.57 par tête ; l'année dernière, en 1902, il était de $7.95, soit une augmentation de $2.38 par tête ou de 42½ pour cent. Voilà comment nos adversaires ont tenu une de leurs promesses et soulagé les contribuables canadiens de quelques-uns des fardeaux qui pesaient sur eux.

Je vois peu d'autres choses à relever dans le discours du ministre des Douanes, sauf ce qu'il a dit du tarif différentiel et de la surtaxe sur les articles allemands, deux sujets dont je parlerai plus tard, du consentement de la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député veut-il terminer ses remarques à mon adresse, car je désire m'absenter ?

M. CLARKE : Non, je reviendrai plus tard à l'honorable ministre, car je le garde pour la bonne bouche.

Dans son exposé financier, le ministre des Finances s'est félicité de la prospérité dont le pays jouit à l'heure actuelle. Nous ne nions pas cette prospérité ; nous félicitons le ministre d'être en état de montrer un inventaire aussi satisfaisant et nous espérons que l'abondance continuera à régner pendant plusieurs années encore. Mais je désire appeler l'attention de la Chambre sur une déclaration contenue dans l'exorde du discours du ministre des Finances. Il disait :

Il y a deux ans, après plusieurs années de progrès rapides, un sentiment d'inquiétude troublait l'esprit de plusieurs observateurs. Les uns croyaient même que nous étions déjà entrés dans une période de stagnation. D'autres, et j'étais du nombre de ceux-là, sans s'attendre à une période de crise aiguë, pensaient que les temps d'abondance pourraient bien suspendre leur cours. Toutefois, les événements ont prouvé que ces craintes étaient vaines.

Si nos adversaires ont lieu de s'attribuer le mérite d'avoir fait naître la prospérité en ce pays, ne manqueraient-ils pas gravement à leurs devoirs envers le peuple canadien, en ne maintenant pas une politique qui assurerait la continuité de cette prospérité pendant des années ? Quelle était la cause de cette hésitation ? Le ministre craignait-il un revers, pourquoi appréhendait-il que la prospérité suspendit son cours ? Lorsqu'il a fait cette déclaration, il ne se proposait pas de modifier le tarif. Or, si ce tarif était aussi parfait que le ministre le prétendait ; s'il avait été l'un des principaux facteurs de cette dernière, pourquoi ces pressentiments d'une période de crise.

Nous prétendons sans appréhension aucune que cete prospérité magique, cette prospérité phénoménale, si je puis m'exprimer ainsi, qui a régné en ce pays depuis six ans provient d'abord, provient entièrement pour ainsi dire de la reprise des affaires dans le monde entier, quoi qu'en dise le ministre des Douanes et aussi des moissons abondantes dont le Canada a été favorisé pendant ce laps de temps.

Dans son discours, le ministre des Finances a fait allusion à ce qu'avait accompli le directeur général des Postes dans son ministère. Ni moi, ni personne, ne désire refuser au directeur général des Postes le mérite de son administration des postes, mais je dois dire, et je déclare sans hésiter qu'il n'y a pas un seul service public où il y a autant de mécontentement que parmi les employés de ce ministère ; nulle part on n'est aussi convaincu de ne pas avoir obtenu justice. Je déclare qu'occupant les deux fonctions auxquelles il a été appelé, celle du ministre du Travail et celle du directeur général des Postes, le ministre est tenu de s'enquérir de tous les griefs, de tous les sujets de plainte qui sont constamment portés à sa connaissance, et de redresser ces griefs et faire cesser ces plaintes. Il importe plus au peuple canadien que le service de la malle soit efficace qu'il lui importe que le ministre soit en état de balancer ses comptes à la fin de l'exercice. Si le ministre a obtenu ce résultat, s'il a établi l'équilibre entre la recette et la dépense, comment l'a-t-il fait? Il a obtenu ce résultat, ainsi qu'on l'a fait observer, grâce à des efforts particuliers, à l'augmentation du volume des matières postales, à la prospérité générale qui a régné. Pourtant le ministre n'a pas craint de prélever sur les propriétaires de journaux du pays une taxe nouvelle ; il les a obligés à payer un impôt qui n'existait pas à son entrée au ministère. L'imposition de cette taxe qui pèse certainement sur le lecteur comme sur le propriétaire d'un journal a été une mesure rétrograde et un fardeau imposé à la population. Il a également diminué les privilèges dont jouissait le public en augmentant le port des colis postaux et des livres. Tandis qu'un cent acquittait le port de quatre onces de ces matières postales à l'intérieur du pays, il n'acquitte plus que le port de deux onces. Aussi, lorsque le ministre des Finances donne crédit au directeur général des Postes pour son administration de ce ministère, nous lui demandons de dire comment ce résultat a été obtenu et d'avouer franchement quels nouveaux fardeaux ont été imposés à la population pour permettre au directeur général des Postes d'accomplir ce qu'il a accompli.

Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a parlé de l'état prospère de notre réseau de chemins de fer nationaux. Il a mentionné le fait que les opérations de l'Intercolonial pendant le dernier exercice se sont soldées par un léger excédent. Depuis cinq années, toutes les voies ferrées du Dominion, tous les chemins de fer du continent américain ont amélioré leur condition. Chaque compagnie de chemin de fer ne savait où s'adresser pour obtenir des locomotives et des voitures afin de transporter les marchandises qu'on lui offrait. Bien que les temps aient été propices et malgré l'accroissement des affaires dans les provinces maritimes grâce aux progrès des industries de la fabrication de l'acier et de l'extraction de la houille, quel est le résultat de l'administration des chemins de fer de l'Etat par les députés de la droite? Donne-t-il raison au ministre des Finances de s'en réjouir, parce que les opérations de l'exercice se sont soldées par un faible excédent? Comparons l'administration de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis six ans à l'administration des mêmes voies ferrées pendant les six années antérieures. Les six dernières années ont été des années d'abondance, les six précédentes des années de disette. Malgré cela, ces chemins de fer ont été exploités par l'Etat et le résultat de leur gestion à l'expiration de ces six années ne permet pas à nos adversaires de s'en faire un titre de gloire. Ils devraient plutôt en rougir. Quelle est la situation. De 1897 à 1902 inclusivement les dépenses de l'Intercolonial imputables sur le capital se sont élevées au chiffre énorme de $13,041,282, et celles du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, dans le même intervalle, à $849,-260. Les dépenses imputables sur le capital de ces deux voies ferrées dans les six dernières années se sont chiffrées par $13,890,-542. Quels ont été les résultats de l'exploitation de ces chemins de fer? De 1897 à 1902, le déficit net de l'Intercolonial a été de $487,971 et celui du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, de $398,792, formant en tout un déficit global dans les six dernières années de pas moins de $886,763. En dépit de la prospérité et de l'augmentation considérable du tarif depuis six ans, ces deux voies ferrées ont rapporté $886,763 de moins que le montant nécessaire pour couvrir les frais d'exploitation. Le gouvernement a-t-il lieu de s'enorgueillir ou de féliciter le pays d'un pareil état de choses. Je le répète, c'est un état de choses déplorable auquel il faut mettre fin aussitôt que possible.

Comparez aux précédents les résultats des six années antérieures. De 1891 à 1896 les dépenses imputables sur le capital ont été de $2,827,391 pour l'Intercolonial et de $8,-300 pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard formant en tout une dépense de $2,835,691 imputables sur le capital pendant cette période de temps. L'exploitation de l'Intercolonial s'est soldée par une perte sèche de $519,287, et celle du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, par une perte de $430,497, soit pour les deux chemins une perte sèche de $949,784. L'exploitation de ces chemins de fer et les dépenses au compte

du capital de 1891 à 1896 ont augmenté a dette nationale de $3,785,475. Voilà à quoi a abouti l'administration de ces deux voies ferrées pendant les douze dernières années. Nous sommes grevés d'une dette de $18,562,780 dont les quatre cinquièmes ont été contractés par nos adversaires. Trouve-t-on ce résultat satisfaisant. Pour ma part, je ne le trouve pas satisfaisant et je ne crois pas que le ministre des Finances ait lieu de s'en réjouir et d'en féliciter le pays. C'est un aspect de la question des moyens de transport que les honorables ministres n'ont pas envisagé. Ils semblent avoir complètement perdu de vue cette question, l'une des plus importantes que le pays ait à résoudre. Depuis que l'ex-ministre des Travaux publics s'est séparé de ses collègues, ces derniers semblent y avoir renoncé et tout dernièrement encore nous avons entendu dire qu'ils se proposaient de la confier à une commission. Ils n'ont pas tenté de résoudre le problème ou ils en sont incapables, et ils chargent une commission de le résoudre pour eux.

Il y a deux ou trois ans l'opposition suggéra de nommer une commission pour étudier toute la question et trouver les meilleurs moyens d'améliorer nos facilités de transport avec mission de faire rapport au gouvernement du résultat de ses travaux. Rien n'a été accompli, depuis, mais l'on nous annonce aujourd'hui que le gouvernement se propose de nommer cette commission, ce qui veut dire qu'il est incapable de trancher la question lui-même et qu'il n'ose pas prendre sur lui la responsabilité de la régler. C'est ainsi que les ministres entendent se débarrasser de cete question.

A leur arrivée au pouvoir, en 1896, ils avaient entre les mains un projet qui comportait la solution du problème d'un service rapide sur l'Atlantique. Ils déchirèrent le contrat qui n'attendait plus que leur signature. Ils refusèrent de donner suite à ce projet. Ils promirent au peuple de lui donner des navires d'un nouveau modèle, en forme de goulot de bouteille, qu'on prétendait être des navires beaucoup plus stables qui devaient permettre au gouvernement de réaliser une économie de $250,000 par année. Mais, ici encore qu'ont-ils fait ? Rien. Je crois me rappeler avoir lu il y a deux ou trois mois que le gouvernement se proposait de demander des soumissions pour ce service transatlantique, mais je suppose qu'ici encore il lui faudra une commission pour lui dire comment s'y prendre.

Ils veulent se faire une réputation de connaisseurs en matière de marine, car ils ont fait savoir qu'au lieu de contribuer raisonnablement à l'entretien de la marine anglaise dont les navires sillonnent toutes les mers pour protéger notre commerce, ils se proposent de former ici le noyau d'une marine de leur crû. Ils prétendent installer des croiseurs sur les lacs et sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. S'ils ne réussissent pas mieux dans cette tentative que dans leurs autres entreprises, les contribuables auront raison de s'alarmer en voyant la direction de cette marine entre les mains du grand amiral Préfontaine, le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le ministre des Finances s'attribue le mérite de l'énorme excédent qu'il espère avoir à la fin du présent exercice. L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) lui a demandé très pertinemment, si c'est un tarif de revenu que nous avons au Canada, et dans ce cas, comment se fait-il qu'on ne propose rien, en présence d'un si énorme excédent, pour alléger un peu le fardeau qui pèse sur le peuple. Quand ce gouvernement si pratique peut se vanter d'un excédent de $13,000,000, les contribuables ont droit de s'attendre à ce que les impôts qui ont pesé si lourdement sur leurs épaules depuis douze mois, soient diminués, puisque c'est grâce à ces impôts que nous avons pu encaisser cet énorme excédent. L'honorable ministre du Commerce avait autrefois une opinion bien arrêtée au sujet de ces excédents. En 1900, il disait :

> Je demande d'où vient cet excédent ? Un million de dollars provient des deux taxes les plus odieuses et les plus oppressives qui aient jamais été imposées dans un pays civilisé, dans des circonstances semblables, du moins,—des taxes sur les denrées alimentaires et le combustible. S'il veut réellement soulager le peuple, qu'il abolisse les taxes sur les denrées alimentaires et le combustible.

Le ministre du Commerce et ses collègues ont aujourd'hui l'occasion de prouver qu'ils étaient sincères lorsqu'ils disaient que les taxes sur les denrées alimentaires et le combustible étaient les taxes les plus odieuses et les plus oppressives qui pussent être imposées dans un pays civilisé.

D'après le rapport du ministère du Commerce de l'an dernier, $437,496 d'impôts ont été prelevés sur les denrées alimentaires, $1,652,993, sur le charbon. Sur cet excédent de $13,000,000, $2,090,490 proviennent de la taxe sur les denrées alimentaires et le charbon, et cependant, ni le ministre du Commerce ni aucun de ses collègues n'ont demandé d'abolir cette odieuse taxe pour en faire profiter les consommateurs de ce pays.

Cet après-midi, un ministre a appris à l'honorable député d'Halton (M. Henderson) que la nouvelle taxe imposée sur le tabac par le gouvernement libéral en 1897 a rapporté $1,335,753 de plus que ce que les consommateurs de ce produit auraient eu à payer si le tarif conservateur était resté en vigueur et si la consommation avait été la même. Le tabac est la consolation, le délassement des classes ouvrières, et il n'y aurait rien de déraisonnable de la part des ouvriers à demander à ce qu'une partie au moins de cet impôt fût abolie, vu qu'il a été imposé par un gouvernement qui s'est engagé, en arrivant au pouvoir, à faire du Canada un pays où la vie soit à bon marché.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Le ministre des Douanes a parlé de l'énorme expansion de notre commerce. Je n'admets pas du tout que l'augmentation des exportations soit en elle-même un critérium infaillible pour déterminer le dégré de prospérité d'un pays. Il me semble que si nous fabriquions une partie des marchandises que nous importons, ce qui réduirait le volume de nos importations, et que si nous exportions moins, parce que nous trouverions dans le pays même un marché plus avantageux, le pays serait encore plus prospère, bien que l'ensemble de son commerce ne fût pas aussi considérable.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Si le commerce du Canada a augmenté, rappelons-nous qu'ils en a été de même de celui des Etats-Unis, de celui des autres colonies, de celui des autres pays et de celui de la mère patrie, depuis les six dernières années.

Encore une fois je demande aux honorables ministres quels changements ils ont apporté au tarif de 1896, qui aient pu amener cette expansion de nos exportations et de nos importations.

L'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) dans son éloquent plaidoyer en faveur de la protection de nos légitimes industries a fait une déclaration qui n'a pas été réfutée ; une assertion à laquelle le ministre des Douanes n'a pas répondu : une affirmation que pas un ministre de la Couronne, pas un partisan du gouvernement n'a osé relever, ni ne peut relever, parce que tout le monde sait que c'est l'exacte vérité. Voici ce qu'a dit l'honorable M. Tarte :

> Je le déclare franchement et sincèrement, j'étais convaincu que le parti libéral auquel j'ai appartenu ces dix dernières années mettrait à exécution la politique qu'en 1896 on s'attendait à le voir adopter.

Je recommande tout particulièrement au ministre des Douanes les paroles qui suivent :

> Je pèse mes paroles. Je sais ce qui s'est passé ; je connais les arrangements qui ont eu lieu entre certains hommes publics et je puis en parler sans divulguer aucun secret. Je sais ce qui a eu lieu au cours de l'élection de 1896, à Montréal.
>
> Je vois dans cette enceinte des hommes qui, à la demande des chefs du parti libéral, sont allés trouver les industriels et leur ont promis que non seulement le tarif ne serait pas abaissé, mais qu'il serait même modifié dans un sens plus favorable quand le temps serait venu. On ne se cachait pas pour le dire. Je ne nommerai personne, mais parmi ceux qui m'entendent il y en a qui savent que tout cela est la pure vérité.

Parmi tous ceux qui ont été pendant six ans les collègues de l'ex-ministre des Travaux publics, en est-il un en état de répondre à cela ? Quelqu'un oserat--il le contredire ? Sont-ils tous morts ? Cela est-il vrai ou faux ? Moi, je dis que c'est vrai.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Je dis de plus que les moyens dont on s'est servi à Montréal ont été aussi mis en œuvre dans les centres industriels d'Ontario. Une pareille conduite sied-elle à des hommes honorables ? Pouvait-on s'attendre à de pareils procédés de de la part de gens faisant des professions de foi comme celles que nous avons entendu faire aux ministres libéraux ?

L'honorable ministre des Douanes a-t-il quelque chose à répondre à son ancien collègue ? Son affirmation est-elle vraie ? Est-il vrai que ces ministres qui ont parcouru le pays d'un bout à l'autre pour dénoncer la politique nationale et dire aux électeurs qu'ils étaient saignés à blanc par cette politique, sont allés dans les centres industriels pour s'entretenir à l'écart avec les manufacturiers et leur donner l'assurance que s'ils étaient appelés à gouverner, rien ne serait changé dans cette politique nationale tant décriée, qu'au contraire, on leur donnerait, avec le temps, une plus forte protection, pourvu qu'ils votent pour le parti libéral ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Ils se présentaient devant le peuple comme grands démolisseurs d'impôts ; ils promettaient, s'ils arrivaient au pouvoir, de faire disparaître jusqu'au dernier vestige de la protection inaugurée en 1879. L'honorable premier ministre et ses collègues ont-ils quelque chose à répondre à ce que vient de dire leur ex-collègue concernant la conduite perfide qu'ils ont tenue à l'égard des contribuables de ce pays?

Quelques VOIX : Eh! eh !

M. CLARKE : N'était-ce pas une perfidie d'aller dire à tous ces honnêtes ouvriers aux mains calleuses que la politique nationale était leur pire ennemi, qu'ils étaient écrasés sous le fardeau des impôts que leur valait cette politique, et de parcourir en même temps les fabriques et les usines pour promettre aux propriétaires, aux patrons de ces grandes industries, que si l'on arrivait au pouvoir, on ne ferait à cet abominable tarif aucune modification susceptible de nuire à ces mêmes industries ?

Quelques VOIX : Eh ! eh !

M. CLARKE : Puisque le gouvernement s'atribue le mérite de l'état prospère de nos industries, le secret de cette prospérité ne réside-t-il pas dans cette déclaration de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) " si nos industries sont prospères, c'est parce que le gouvernement a oublié ou méconnu les promesses qu'il a faites au peuple ?" Il se sont prononcés en faveur du libre-échange, pour l'abolition de la protection, et cela pendant qu'ils faisaient aux manufacturiers d'autres promesses qu'ils ont tenues à la lettre.

Si ces industries sont prospères, M. l'Orateur, c'est parce que les ministres n'ont pas le courage de leurs convictions, s'ils

en ont; c'est parce qu'ils ont craint de faire disparaître le principe de la protection qu'ils ont trouvé dans le tarif et qu'ils combattaient comme régime de protection nationale.

Quelques VOIX : Eh ! eh !

M. CLARKE : L'ex-ministre des Travaux publics est allé plus loin. Il a dit :

Après la revision de 1897, le tarif était d'environ 2 pour 100 moins élevé qu'avant.

La moyenne des droits était de 30 pour 100 en 1896, et ces messieurs qui devaient faire disparaître jusqu'au dernier vestige de la protection, ont eu la témérité de réduire cette moyenne à 28 pour 100.

Après la revision de 1897 le tarif était d'environ 2 pour 100 moins élevé qu'avant. C'est tout ce que nous avons fait et quand j'entendais cet après-midi l'honorable ministre du Commerce s'élever contre l'ancien tarif que j'avais approuvé, quand je l'entendais nous dire que le tarif de 1879 qui a été en vigueur jusqu'en 1897 n'avait fait que permettre aux industriels d'encaisser l'argent du peuple, je me demandais ce que peut bien faire le tarif actuel, car il est très peu différent de l'ancien.

L'honorable député de Sainte-Marie a raison, car la moyenne des droits perçus sur les articles imposables a été de 30 pour 100 en 1896 et de 27:33, l'an dernier, et cette diminution de 2:67 pour 100 comprend les importations faites sous l'empire de cette prétendue préférence accordée à l'Angleterre. L'imitation est l'expression la plus sincère de la flatterie; si les ministres, tout en se donnant pour des libre-échangistes et des partisans d'un tarif de revenu, ont rendu hommage à leurs prédécesseurs en adoptant leur politique fiscale dès que l'occasion s'en est présentée.

Si la Chambre veut bien m'accorder son indulgence pendant quelques minutes encore, je dirai un mot de la préférence commerciale accordée à l'Angleterre et de ses effets sur les importations. A l'ouverture de la conférence coloniale à Londres, l'été dernier, le très honorable Joseph Chamberlain a fait la déclaration suivante concernant la préférence commerciale donnée à l'Angleterre par le Canada:

Tant qu'un tarif différentiel, même s'il comporte pour nous une libérale préférence, reste encore assez protecteur pour nous exclure complètement ou presque complètement, peu nous importe que vous augmentiez les droits sur les mêmes marchandises quand elles viennent des marchés étrangers, surtout si les articles dans lesquels les étrangers sont intéressés, sont admis à des conditions plus favorables.

M. Chamberlain avait-il ou n'avait-il pas raison de parler ainsi? Voyons ce qui en est. En 1902, un droit de 17:12 pour 100 était prélevé sur toutes les importations anglaises, pour la consommation au Canada. L'an dernier, toutes les importations américaines pour la consommation au Canada, ont été soumises à un droit de 12:54 pour 100. En d'autres termes, le droit prélevé sur les marchandises anglaises a été moitié plus élevé que le droit perçu sur les importations américaines.

Le droit perçu l'an dernier sur les importations anglaises a été de 24:02 pour 100, et sur les importations américaines, de 25:18 pour 100. C'est là toute la préférence accordée aux marchandises anglaises sur le marché canadien, bien qu'elles eussent le désavantage de la distance, de l'assurance et de la durée du transport. Voilà à quoi se réduit cette préférence avec laquelle nos adversaires ont fait tant de tapage depuis cinq ans. J'ai dit quel cas en fout ceux qui sont le plus en état d'en parler. Les autorités de la Chambre de commerce d'Angleterre ont aussi fait une déclaration concernant l'opération du tarif et elles approuvent l'attitude prise par le secrétaire d'Etat pour les colonies. Voici ce que dit la Chambre de commerce :

Il ne s'est pas écoulé assez de temps depuis la première application du tarif différentiel pour nous permettre de tirer des conclusions certaines sur les conséquences qu'il aura pour encourager ou détourner le commerce, d'autant plus que la période écoulée a été anormale et marquée par une reprise générale des affaires dans le monde entier, et de fortes oscillations dans le prix de quelques-uns des principaux articles qui figurent dans le tableau des importations et des exportations canadiennes—entre autres, le charbon, le fer, l'acier et les céréales. La production de l'or a aussi considérablement augmenté dans le Nord-Ouest du Canada et cet or, du moins celui qui est exporté, va presque tout aux Etats-Unis.

L'honorable ministre des Douanes dans le discours qu'il a prononcé ce soir a cherché à se moquer de ceux qui parlent d'une reprise générale des affaires dans le monde entier, mais voici sur ce point, une autorité qu'il n'osera pas récuser. La même Chambre de commerce dit encore:

Nous pouvons aussi étudier ces chiffres sous un autre aspect, par exemple en comparant les percentages du commerce total d'importation du Canada venant du Royaume-Uni, avant et après l'introduction du tarif différentiel. Le résultat démontre que la diminution constante qui s'est produite ces dernières années dans la proportion des importations d'Angleterre au Canada, n'a pas cessé depuis la mise en vigueur du tarif. Le percentage de la proportion durant l'année 1900-1 (pendant laquelle la préférence d'un tiers était en vigueur) a été de 23½. Durant les trois années précédentes, de 1897-8 à 1899-1900 (durant lesquelles la préférence était d'un huitième jusqu'au 30 juin 1898, puis d'un quart), le percentage a été de 24¼.

Voilà des affirmations que la droite n'osera pas contredire.

Revenons maintenant à ce que l'honorable ministre des Douanes appellerait de l'histoire ancienne, ne serait-ce que pour faire voir que l'histoire se répète. Durant les premières années de la confédération, de 1868 à 1874 inclusivement, la moyenne de nos importations d'Angleterre, pour la consommation, a été de $50,709,791, et des Etats-Unis, de $34,759,154. Durant les cinq années que les libéraux ont été au pouvoir, de 1874 jus-

qu'à l'inauguration de la politique nationale, en 1879, quelle a été la proportion de notre commerce avec l'Angleterre et les Etats-Unis ? Les importations anglaises, durant cette période ont diminué de pas moins de 17½ pour 100, par année, pendant que celles des Etats-Unis ont augmenté de 38 pour 100, comparativement à nos importations de ces deux pays, de 1868 à 1874, avant l'avènement des libéraux.

Passons maintenant à la période de dix-sept ans de la politique nationale, 1880 à 1897, année où elle fut abolie et remplacée par le tarif actuel. Durant cette période, la moyenne annuelle de nos importations d'Angleterre a été de $40,826,435, contre $41,805,689, du temps des libéraux, et nos importations des Etats-Unis ont augmenté de $48,089,257 à $50,123,811. Durant toute la période de la politique nationale, de 1880 à 1897, inclusivement, les importations anglaises ont diminué de 2⅔ pour 100 et celles des Etats-Unis, ont augmenté de 4¼ pour 100, comparativement à nos importations de ces deux pays, de 1875 à 1879, sous le régime libéral.

Il faut remarquer aussi que la diminution dans les importations anglaises et l'augmentation dans les importations américaines, se sont toutes deux produites de 1894 à 1897, une période de crise commerciale au Canada et aux Etats-Unis ; car de 1880 à 1894, la moyenne annuelle de l'augmentation de nos importations d'Angleterre a été de 3 pour 100, pendant qu'elle n'a été que d'un sixième de un pour 100 dans nos importations des Etats-Unis, comparativement à nos importations de 1875 à 1879.

On dira peut-être que le Canada ne faisait pas beaucoup de progrès s'il fallait en juger par ces importations d'Angleterre et des Etats-Unis. Mais le Canada, à cette époque était en voie de formation. Le régime protectionniste des conservateurs venait d'être adopté et si nos importations d'Angleterre et des Etats-Unis sont restées presque stationnaires durant cette période de 17 ou 18 ans, nous pouvons nous en consoler en songeant que nous jetions les bases de grands établissement indutriels et que pendant cette période la production de ces établissements a augmenté de $200,000,000 ou $300,000,000.

Si nos importations des Etats-Unis et d'Angleterre restaient stationnaires, je répète que nous avions la consolation d'établir nos industries sur des bases permanentes, de développer nos ressources, et de créer, dans une certaine mesure du moins, un marché intérieur pour nos cultivateurs et de procurer de l'ouvrage et des salaires raisonnables à la classe ouvrière, d'un bout à l'autre du Canada.

Examinons le résultat de ces cinq dernières années, pendant lesquelles ce soi-disant tarif différentiel a été en vigueur. De 1898 à 1902, la moyenne de nos importations du Royaume-Uni, a été de $41,314,999, et des Etats-Unis de $102,571,378. Durant cette période nos importations d'Angleterre ont augmenté de 1:18 pour 100, et celles des Etats-Unis de 105 pour 100, comparées avec la période de 1880 à 1897. Voilà ce qui ressort des tableaux du commerce et de la navigation. Les ministres ont-ils raison de se vanter d'un pareil résultat ? Cela justifie-t-il le gouvernement de s'attribuer le mérite, comme il le fait tous les ans, d'avoir enrayé la décroissance de nos importations d'Angleterre, surtout quand on voit que nos importations des Etats-Unis ont augmenté de plus de 100 pour 100. Libre a nos ministres de se féliciter d'avoir accompli une aussi belle œuvre.

Si le temps à ma disposition me le permettait, je pourrais donner un état de l'exportation des produits anglais et irlandais, durant les quinze dernières années et faire voir d'une manière concluante combien sont trompeuses les comparaisons que les honorables ministres cherchent à établir entre le commerce du Canada durant la période de 1896 à 1902, et la période précédente de 1891 à 1896. De 1891 à 1896, les conditions existantes au Canada et dans le monde entier, n'étaient pas normales. Partout les affaires étaient stagnantes. En 1894, le riche pays voisin—les Etats-Unis—traversait une crise commerciale, une révolution industrielle ; nous avons vu toute une armée de " sans-travail " se mettre en marche vers la capitale pour aller demander du secours.

Est-il juste de prendre le commerce du Canada durant cette période de dépression et de le comparer à notre commerce durant une période de reprise des affaires, d'activité commerciale, de grande expansion, telle que celle qu'on remarque aujourd'hui au Canada et dans tous les pays du monde.

Je regrette que l'heure ne me permette pas de parler de la proposition de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) sur la nécessité de chercher à obtenir des privilèges sur le marché américain en reprenant les négociations pour arriver à un traité de réciprocité avec nos voisins, mais je dirai encore un mot de la préférence accordée à l'Angleterre. N'oublions pas que ceux qui sont en état de parler avec connaissance de cause—l'honorable député de Norfolk-nord et l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) qui a été un protectionniste toute sa vie—ont affirmé que tous les changements apportés par le tarif actuel, ne dépassent pas 2 pour 100, et encore cela est dû au tarif soi-distant de préférence. Le ministre des Finances a dit dans son exposé budgétaire :

> Les messieurs de la gauche ont souvent cherché à se persuader et à convaincre le pays que les autorités impériales étaient parfaitement disposées à nous accorder la réciproque.

Et plus loin, il dit encore :

> On se le rappelle, on affirmait que M. Chamberlain nous avait virtuellement offert la préférence, et que nous avions décliné l'offre.

Si le peuple canadien avait cette opinion, à qui la faute? Si cette impression était fausse,

qui doit en porter la responsabilité? Permettez-moi de citer quelques phrases d'un discours prononcé par l'honorable premier ministre à London, Ont., au mois de juin 1896, qui expliqueront, mieux que je ne pourrais le faire, d'où nous est venue cette fausse impression :

Les hommes d'Etat anglais ont compris que les gouvernements des colonies se préoccupent de donner une orientation nouvelle à leur politique. En quoi consistera-t-elle ? Dans une entente commerciale entre l'Angleterre et ses colonies. M. Joseph Chamberlain, cet homme d'Etat pratique, en est venu à la conclusion que le temps est arrivé de prendre des mesures dans les limites de l'empire pour donner sur le marché anglais une préférence aux produits des colonies sur les produits des autres pays. Quels seraient les résultats d'un pareil projet, s'il se réalisait ? Nous vendons nos marchandises à l'Angleterre. Nous y expédions notre blé, notre beurre, notre fromage, tous nos produits naturels, mais rendus là, nous avons à subir la concurrence des produits similaires venant des Etats-Unis, de la Russie et des autres pays. Songez quel énorme avantage aurait le Canada si le blé, le beurre et le fromage que nous vendons à l'Angleterre, étaient l'objet d'une préférence sur les produits semblables des autres pays. Ces résultats seraient immenses.

Dans le paragraphe précédent, il appelle M. Chamberlain un homme d'Etat pratique; dans le paragraphe suivant, il l'appelle l'ami du progrès.

M. Joseph Chamberlain, le nouveau secrétaire colonial, ami du progrès, a déclaré que le temps était venu de discuter cette question. Mais si l'Angleterre nous accorde cette préférence, elle s'attendra à ce que nous lui donnions quelque chose en retour. A quoi s'attendra-t-elle ? Elle s'attendra à ce que notre politique fiscale se rapproche autant que possible de sa propre politique libre-échangiste.

Elle ne prétendra pas nous imposer le libre-échange tel qu'il existe chez elle ; mais je vous soumets que l'Angleterre, en retour de cette préférence, s'attendra à ce qu'au lieu d'un tarif protecteur, nous adoptions un tarif de revenu pur et simple. Voilà à quelles conditions nous pouvons obtenir cet immense avantage.

Je répète que si le public était sous une fausse impression au sujet de cette préférence mutuelle entre les colonies et l'empire, la faute en est à l'honorable premier ministre qui a prononcé les paroles que je viens de citer, pendant la campagne électorale de 1896. Il est allé en Angleterre, mais malheureusement il n'en a pas rapporté de préférence. Nous avons accordé une préférence à l'Angleterre sur nos marchés, mais nous n'avons rien eu en échange. Voici ce que le premier ministre disait aux Anglais :

Il y a une classe de notre population qui demande que ces concessions soient faites moyennant considération. Le gouvernement canadien n'a pas été de cet avis. Nous l'avons fait parce que nous devons une dette de reconnaissance à l'Angleterre. Nous l'avons fait, parce que nous n'avons pas l'intention de jeter la perturbation dans le système de libre-échange qui a fait tant de bien à l'Angleterre. Les colonies ont déjà accordé certaines concessions à la mère patrie, mais elles n'exigent rien en retour. Ce que nous vous donnons par notre tarif nous vous le donnons en récompense de la splendide liberté sous l'égide de laquelle nous avons prospéré. C'est un pur don. Nous ne désirons aucune compensation. Le protectionnisme a été le fléau du Canada et nous ne désirons pas vous mettre sous son influence néfaste—car ce qui vous affaiblirait nous affaiblirait aussi.

L'honorable premier ministre a dit encore en parlant de la préférence mutuelle :

Ce serait un avantage pour un temps, mais combien de temps cela durerait-il ? Serait-ce bien un avantage à la longue ? C'est ce que se sont demandé des hommes qui voient au delà du moment présent. Supposons que l'Angleterre nous accorde cette préférence et renonce à son passé libre-échangiste. Elle réduirait la puissance d'achat de ses citoyens et ne croyez-vous pas que nous en souffririons, nous qui possédons, à nous seuls, assez de ressources naturelles pour nourrir vos millions d'habitants, à même nos fertiles prairies.

J'ai trop de confiance dans le bon sens anglo-saxon pour croire que l'Angleterre commettrait une pareille faute. Comme je l'ai dit nous avons accordé une préférence à la mère patrie par reconnaissance et non parce que nous voudrions la voir s'engager dans la voie du protectionnisme. Nous savons que le peuple anglais ne permettrait pas qu'on touchât au libre-échange et nous ne le désirons pas. Nous savons qu'en achetant plus de marchandises, l'Angleterre en achètera plus de nous ; cela augmentera notre commerce et le Canada ne pourra qu'en profiter.

Ainsi l'honorable premier ministre croit—car il ne parlerait pas ainsi, s'il ne le croyait pas—que bien que nous ne retirions aucun avantage direct de la préférence accordée à l'Angleterre, elle nous est très avantageuse indirectement et que, par conséquent, nous avons fait une excellente affaire. Je crois que j'interprète exactement le sens de ses paroles. Il s'est exprimé encore plus clairement à Bowmanville en 1899, deux ans après la mise en vigueur du tarif de préférence :

Les marchands d'Angleterre, ceux qui sont obligés d'acheter dans le monde entier, ne vont plus faire leurs achats aux Etats-Unis. Ils viennent au Canada, et c'est là le résultat direct de notre tarif différentiel.

Les ministres ont droit à nos félicitations si cette prétention est bien fondée et s'il est vrai que notre commerce a considérablement augmenté. Mais nous devrons aussi leur demander compte de leur conduite si sans de bonnes raisons, ils ont aboli cette préférence qui nous était si avantageuse. Le gouvernement prétend avoir prouvé que la préférence était avantageuse au Canada, et dans ce cas, il devra nous donner de bonnes raisons pour se justifier d'avoir pris la résolution d'y renoncer, comme l'a laissé entendre le ministre des Finances.

Après avoir cité le premier ministre, j'emprunterai quelques citations à un discours prononcé par le ministre du Travail, directeur général des Postes (sir William Mulock). Ce discours a été très élégam-

ment édité et je crois qu'il a été distribué à des milliers d'exemplaires, avec la franchise postale, durant les élections partielles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce discours n'a jamais été expédié avec la franchise postale, si ce n'est durant la session.

M. CLARKE : Le ministre prétend-il que ce discours n'a pas été expédié franc de port, avant le commencement de la session?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le nie absolument.

M. CLARKE : J'accepte sans réserve la dénégation de l'honorable ministre comme je suis tenu de le faire, mais on m'avait affirmé le contraire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est absolument faux.

M. CLARKE : Puisque le ministre se vante de tant faire pour la classe ouvrière et puisqu'il présente actuellement un bill pour faire reconnaître officiellement l'étiquette de l'union, je me permettrai de lui dire que j'ai examiné ce document qu'il a prononcé le 4 novembre dernier à Toronto, et que du commencement à la fin, je n'y trouve pas un mot concernant l'étiquette de l'union. Il faudra prévenir le fonctionnaire chargé du service du juste salaire de cette omission, car on ne peut pas supposer qu'elle a été faite volontairement. Je vais citer ce que l'honorable ministre dit de la préférence accordée à l'Angleterre, dans ce discours :

En préparant ce tarif, le gouvernement a cru qu'une préférence accordée à l'Angleterre ne serait pas seulement avantageuse au Canada, mais aussi à la mère patrie. (Ecoutez! ecoutez!) Nous avons un immense pays, des ressources illimitées et non exploitées et pas de voisins en Amérique disposés à commercer avec nous à des conditions raisonnables, tandis que de l'autre côté de l'océan, nous avons l'Angleterre qui a toujours été la meilleure amie du Canada et dont les marchés nous ont toujours été ouverts. Il est vrai que nous lui vendions comparativement peu, parce que les ressources du Canada n'étaient pas connues au delà des mers. Nous avons cru, cependant, que notre commerce avec l'Angleterre était susceptible de prendre une grande extension, si nous adoptions le bon moyen pour y arriver. (Applaudissements.) Bien plus, l'occasion se présentait de donner un exemple qui, s'il était suivi, pourrait nous obtenir une préférence non seulement sur le marché anglais, mais dans les possessions anglaises du monde entier. (Applaudissements). Dans un temps où toutes les nations s'entourent de tarifs protecteurs, comme d'une haute muraille, pour empêcher les produits des autres pays de pénétrer chez elles, notre devoir manifeste était de jeter les bases de notre expansion commerciale sur le seul marché qui nous fût accessible—celui de l'empire britannique avec ses quatre cent millions d'habitants, auquel nous sommes si fiers d'appartenir. (Applaudissements).

J'aurais aimé voir l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui s'est donné tant de mal pour convaincre le gouvernement de reprendre les négociations en vue d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, écouter cette partie du discours du directeur général des Postes quand il dit que l'Angleterre est probablement le seul marché avantageux qui nous soit accessible.

C'est dans cette disposition d'esprit, M. le Président, que nous avons inauguré cette politique de 1897 et que nous avons accordé une préférence à l'Angleterre. (Ecoutez! écoutez!) Nos adversaires prétendent que nous aurions dû exiger quelque chose en retour. (Oh, oh !) Nous ne l'avons pas fait. En quelle occasion, l'Angleterre a-t-elle exigé des compensations quand, à plusieurs reprises, elle était prête à verser son sang et son argent pour défendre le territoire sacré du Canada ? (Ecoutez! écoutez!) Non, M. le Président, nous avons préféré suivre une ligne de conduite plus noble, en traitant l'Angleterre, non comme un pays étranger, mais comme notre mère patrie—(Applaudissements)—en faisant preuve à son égard de la même libéralité qu'elle nous a toujours témoignée, sachant que l'ingratitude n'est pas un de ses défauts, et espérant que si un jour, les circonstances le permettaient, notre exemple pourrait être suivi par elle et ses colonies jusqu'à ce que chaque partie de l'empire pût jouir sur tous les marchés anglais du monde, d'avantages qui seraient refusés aux autres nations. (Longs applaudissements).

Comment l'Angleterre nous a-t-elle traités depuis que nous lui avons accordé cette préférence ? Jusqu'alors nos produits avaient été peu connus et peu appréciés sur ses marchés et beaucoup étaient vendus comme venant des Etats-Unis. Aujourd'hui nos produits sont vendus comme des produits canadiens (applaudissements). Le nom du Canada est populaire en Angleterre, il est respecté et aimé, ses produits y sont recherchés, et cette demande croissante nous vaut une préférence. (Applaudissements). Depuis cinq ans, nos cultivateurs ont vendu de plus en plus de leurs produits sur le marché anglais ; la valeur de nos exportations a augmenté de $47,000,000 qu'elle était en 1896-7, à plus de $80,000,000 en 1902. Nos industriels n'ont pas été moins favorisés, car pendant la même période leurs ventes à l'Angleterre ont plus que doublé. (Applaudissements!.

C'était donc un double avantage que nous devions retirer. Grâce à cette préférence nous augmentions considérablement l'exportation de nos produits agricoles, et nous doublions nos exportations industrielles.

Ces résultats ne sont pas accidentels, mais la conséquence directe du tarif différentiel que nos adversaires voudraient abolir. Si nous avons obtenu de si magnifiques résultats dans le court espace de cinq ans, à quoi ne pas s'attendre dans l'avenir ? Il n'est pas déraisonnable, non plus d'espérer que notre exemple pourra être suivi par les autres parties de l'empire. Il semble avoir déjà commencé à porter ses fruits, car, comme vous le savez une résolution a été adoptée unanimement par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Colonie du Cap et le Natal, à la conférence impériale tenue à Londres, il y a trois mois, en faveur d'un tarif différentiel dans les limites de l'empire et demandant à la mère patrie d'agir dans ce sens.

M. CAMPBELL : Acceptons le discours comme lu.

M. CLARKE : Je tiens à le lire pour l'information de l'honorable député (M. Campbell); il y trouvera peut-être son avantage :

Le parti libéral travaille à unir politiquement et commercialement le Canada avec le reste de l'empire et dans ce but, il établira aussi vite que le permettront les circonstances des lignes de paquebots avec l'Afrique-sud, l'Australie, et la mère patrie. Par ce moyen, et avec des communications postales et télégraphiques directes, nous provoquerons un échange de bons sentiments et nous pourrons bientôt célébrer le parachèvement du câble transpacifique, le mince ruban rouge unissant toutes les grandes colonies autonomes.

Je me suis permis cette citation parce que je croyais qu'elle serait agréable aux honorables députés de la droite. Ces paroles ont été prononcées le 4 novembre 1902. L'autre citation que j'ai donnée, date de 1897 et 1898 et a été faite par le premier ministre. La conférence coloniale a eu lieu à Londres du mois de juin au mois d'août, quatre mois avant le discours du premier ministre à Toronto. Je ferai remarquer qu'à la première page du compte-rendu officiel de cette conférence il est dit que les délégués ont refusé carrément de rendre publiques leurs déclarations en cette circonstance ; ils n'ont pas voulu que leurs électeurs, au Canada, sachent quelle attitude ils avaient pris sur ces questions si importantes pour nous. Ils n'ont pas voulu que leurs opinions fussent imprimées dans ce document officiel et nous ne connaissons que les opinions des ministres impériaux et les tableaux qui sont à la fin du volume, pour indiquer ce qui a été fait à cette conférence. A la page 37, de ce rapport, je trouve l'importante déclaratiton suivante :

Depuis l'ouverture de la conférence les ministres canadiens prétendent qu'en échange de la préférence accordée par le Canada. depuis quelques années, aux produits de la mère patrie, les denrées alimentaires du Canada devraient être exemptées en Angleterre du droit récemment imposé. Aux représentations déjà faites à ce sujet par l'entremise du Haut-commissaire du Canada, les ministres canadiens ont ajouté des mémoires et des entretiens personnels..... Ils ont cherché à faire bien comprendre qu'ils avaient fait cette démarche avec l'espoir que le principe d'une préférence commerciale serait plus généralement accepté par les colonies et que dans un avenir rapproché, la mère patrie l'accepterait aussi, en exemptant les produits des colonies des impôts douaniers. Si après avoir consacré tous ses efforts à amener ce résultat, le gouvernement canadien constatait que le principe de la préférence commerciale n'a pas de chance d'être accepté par les colonies et la mère patrie, il serait alors libre de prendre les mesures qu'il croirait nécessaires, dans les circonstances.

Le ministre dont j'ai cité le discours, il y a un instant, était présent à cette conférence; il était présent lorsque ces mémoires ont été redigés et présentés aux autorités impériales par lui et ses collègues, cependant trois ou quatre mois plus tard, il disait à Toronto :

C'est dans cette disposition d'esprit, M. le président, que nous avons inauguré cette politique. Nos adversaires prétendent que nous aurions dû exiger quelque chose en retour. Nous ne l'avons pas fait.

En dépit des avantages que le Canada est supposé retirer de cette préférence, au dire de l'honorable ministre, le gouvernement déclare catégoriquement que si l'Angleterre ne nous accorde pas quelque chose en échange de cette préférence, il se considérera libre de la retirer. Comment qualifier une pareille conduite de la part d'hommes d'Etat ? Cette préférence qui faisait augmenter si rapidement le volume de nos exportations, cette préférence qui valait au Canada de si grands avantages, qui tendait au développement du sentiment impérial auquel l'honorable ministre paraît si attaché dans ses discours aux électeurs d'Ontario, cette préférence, on veut maintenant l'abolir parce que l'Allemagne a pris certaines dispositions concernant l'admission des produits canadiens.

Quand le directeur général des Postes prononçait ce discours à Toronto, il était de sa dignité de ne pas laisser ignorer à ses auditeurs que trois mois plus tôt, le gouvernement canadien avait fait savoir aux autorités impériales qu'il se considérait libre de mettre fin à cette préférence, et qu'il y mettrait fin, s'il ne recevait pas quelque chose en échange.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a rien de cela.

M. CLARKE : Si l'Angleterre ne voulait pas faire un marché avec eux, et nous accorder quelque chose en échange de la préférence que nous leur donnions, ils étaient dégagés de l'obligation de continuer cette préférence, au risque de nuire à leur réputation de constructeurs d'empire.

Je lui laisse ainsi qu'à ses amis le soin d'expliquer pourquoi il n'a pas voulu faire savoir à la population de Toronto, en novembre 1902, que le gouvernement avait averti les autorités impériales que si elle ne faisait pas un marché avec nous, la préférence serait abolie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous n'avons jamais donné un pareil avis. N'affirmez pas des choses qui ne sont pas.

M. CLARKE : Je vais citer de nouveau, au cas où j'aurais fait quelque erreur, car ma vue n'est pas aussi bonne qu'autrefois.

Ils ont cherché à faire bien comprendre qu'ils avaient fait cette démarche avec l'espoir que le principe d'une préférence commerciale serait plus généralement accepté par les colonies et que dans un avenir rapproché, la mère patrie l'accepterait aussi, en exemptant les produits des colonies des impôts douaniers. Si après avoir consacré tous ses efforts à amener ce résultat, le gouvernement canadien constatait que le principe de la préférence commerciale n'a pas de chance d'être accepté par les colonies et la mère patrie, il serait alors libre de prendre

les mesures qu'il croirait nécessaires dans les circonstances.

Ici, il n'y a pas de marchandage, on ne cherche pas à obtenir quelque chose en échange de la préférence accordée à l'Angleterre par reconnaissance pour cette splendide liberté qu'elle nous a donnée. Nous avions déjà eu notre récompense et nous devrions l'avoir encore, puisque cette préférence nous valait de plus une énorme augmentation dans la vente de nos produits sur le marché anglais, et l'honorable ministre n'a pas manqué d'attribuer à son gouvernement le mérite de cette augmentation.

Permettez-moi de rappeler qu'il y a quelques années, alors que l'honorable ministre et ses amis combattaient pour la réciprocité absolue, pour le libre-échange continental, ceux qui étaient alors à la tête des affaires publiques prétendaient que l'Angleterre était le meilleur, le plus avantageux, le plus stable marché pour l'écoulement de nos produits Avaient-ils l'appui de l'honorable directeur général des Postes et du parti libéral quand ils les engageaient à cesser de travailler à donner une préférence aux Etats-Unis, sur le marché canadien, quand ils leur demandaient de développer notre commerce avec la mère patrie pour nous rendre indépendants des Etats-Unis, au lieu d'en devenir les esclaves comme cela serait arrivé avec l'union commerciale ? Quand on faisait remarquer au directeur général des Postes, que l'union commerciale équivalait à donner aux produits des fabriques américaines une préférence sur les produits des fabriques anglaises, s'est-il élevé contre cette politique ? Non ; mais aujourd'hui il demande aux citoyens de Toronto et à tous les Canadiens de féliciter les ministres actuels qui ont assumé le rôle de constructeurs d'empire, en accordant à l'Angleterre une préférence de 33⅓ pour 100. Voici ce que disait feu sir John Thompson sur la politique que le Canada devait adopter :

Nous croyons que les marchés de la Grande-Bretagne sont les plus avantageux que nous puissions avoir, et que l'Angleterre nous accorde ou non une préférence sur ses marchés, nous ne voulons pas d'une politique qui pourrait nous priver et exclure les produits anglais des marchés du Canada.

C'est pourtant cette politique que l'honorable ministre et ses collègues actuels dans le cabinet, prêchaient alors. Il n'a pas la franchise d'attribuer l'augmentation de nos exportations en Angleterre à ceux qui ont inauguré cette politique et l'ont maintenue en opération. Si l'honorable ministre et ses collègues avaient été sincères, s'ils avaient suivi une ligne de conduite droite, en arrivant au pouvoir, ils seraient allés tout droit aux Etats-Unis leur demander la réciprocité absolue, puisqu'ils prétendaient que le Canada ne serait jamais prospère, tant que nos cultivateurs n'auraient pas un libre accès sur le marché américain pour l'écoulement de leurs produits. Ils n'avaient pas le courage de leurs convictions et c'est heureux pour le Canada. Nos cultivateurs ont été obligés d'envoyer leurs produits sur le marché anglais, où ils ont eu à subir la concurrence des autres pays, et depuis ce commerce est toujours allé grandissant. L'honorable ministre n'a rien fait pour l'encourager, sauf cette préférence platonique, et cependant il demande aux électeurs de Toronto et d'Ontario d'attribuer à lui et à ses collègues tout le mérite de cette merveilleuse expansion. Voici ce que son collègue, le ministre du Commerce répondait à sir John Thompson, lorsqu'il faisait la déclaration que je viens de lire :

L'honorable ministre s'est plu à donner une idée fausse et absurde de la valeur et de l'importance du marché anglais pour le Canada. Il commet une bien grave erreur s'il s'imagine que le marché anglais peut nous être ouvert pour l'écoulement de tous nos produits, ou même une partie. Il n'y a pas un marché au monde qui puisse être comparé, un seul instant, au marché que nous offrent les Etats-Unis.

Le collègue du directeur général des Postes a été un faux prophète, et son discours d'alors ne ressemble pas du tout à celui de mon honorable ami, car les ventes de nos produits sur le marché anglais augmentent énormément. Le ministre du Commerce a encore été un faux prophète, il y a six ou sept ans, quand il disait :

On nous allègue la prétendue supériorité du marché anglais. Ce marché ne peut être, tout au plus, qu'un marché secondaire, un marché de deuxième ordre et le seul véritable marché avantageux pour le Canada, c'est celui qui se trouve sur notre frontière sud.

Le ministre des Douanes dont nous avons entendu le discours ce soir, disait :

Nous avons entendu le ministre des Finances se féliciter de l'augmentation de notre commerce avec l'Angleterre. Il me semble qu'il devrait mettre une sourdine à la satisfaction qu'il en ressent, car cette augmentation provient de ce qu'un autre marché, plus près de nous et plus avantageux a été fermé à une grande partie de nos produits, et ces produits ne pouvant trouver d'écoulement aux Etats-Unis ont dû prendre la route du marché anglais qui est ouvert au monde entier.

L'honorable ministre des Douanes ne voyait rien de consolant dans l'augmentation de la vente de nos produits en Angleterre, parce qu'ils étaient exclus d'un autre marché plus avantageux et que sur le marché anglais ils avaient à subir la concurrence des produits des autres pays. N'est-ce pas ce qui a lieu encore aujourd'hui en Angleterre ?

Un mot encore au sujet de la surtaxe et je reprendrai mon siège. Je regrette, M. l'Orateur, de parler si longuement à une heure où tout le monde désire se retirer. Les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne ont été sérieusement troublées par cette étrange politique du gouvernement canadien. Nous ne pouvons pas ignorer que les souverains de ces deux pays sont unis par les liens du sang, que l'empereur d'Allemagne est le petit fils de notre défunte et bien-aimée souve-

raine, la reine Victoria, et qu'il est le neveu de notre gracieux souverain, le roi Edouard VII. Nous admirons tous la force, l'influence, la virilité du peuple allemand. J'aimerais à voir une plus forte immigration allemande venir ici. Ils ont toujours été nos meilleurs colons, depuis que l'immigration s'est dirigée de notre côté. Nous avons dans Ontario deux comtés que nous pouvons montrer avec orgueil et que ont été colonisés par des Allemands. Ils possèdent toutes les qualités qui font les bons citoyens et la conduite du gouvernement à l'égard de l'Allemagne est de nature à détourner l'immigration allemande du Canada et à la diriger vers d'autres pays. Ceux qui se reportent aux héroïques combats du peuple allemand pour conquérir les libertés dont il jouit actuellement, ne peuvent que les admirer.

Nous reconnaissons tous le rang que l'empire allemand occupe parmi les grandes nations et nous devons attribuer à l'énergie et à la vitalité du peuple allemand ses rapides progrès et sa haute position dans le monde.

Si nos ministres avait fait des représentations amicales au gouvernement allemand, ils n'auraient pas été obligés de prendre des mesures aussi draconiennes, que celles qu'ils proposent aujourd'hui. L'empereur d'Allemagne ignorait sans doute qu'il avait affaire à des politiciens pleins de ressources. Si les exportations d'Angleterre au Canada ont augmenté, cette augmentation est due presque entièrement à l'admission des marchandises allemandes, et des marchandises fabriquées sur le continent et expédiées ici par voie d'Angleterre, afin de profiter de la préférence. Il y a deux ans je demandais au ministre des Finances :

Le gouvernement se propose-t-il de modifier l'Acte du tarif de manière à priver de l'avantage de la clause différentielle les produits fabriqués partiellement en Allemagne, ou fabriqués avec des matériaux produits en Allemagne ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Ma réponse à l'honorable député (M. Clarke) est : non. . . . . mais s'il était démontré que le tarif différentiel est violé, nous nous ferions un devoir d'étudier les cas qui nous seraient soumis.

L'année suivante je me suis permis de signaler au ministre des Finances comment on abusait du tarif différentiel, en citant l'article suivant d'un des journaux les plus importants de l'Angleterre :

Comment les étrangers volent le Canada.

Depuis que le Canada a accordé un tarif de préférence à l'Angleterre, l'Allemagne et d'autres pays du continent ont expédié en Angleterre des quantités considérables de tissus pour les exporter ensuite au Canada, après leur avoir donné un prétendu "fini," afin de pouvoir les faire passer comme marchandises faites en partie dans les manufactures anglaises. Dans quelques cas le "fini" que l'on a donné aux marchandises consiste seulement à leur enlever les marques allemandes, françaises et autrichiennes, de les envelopper d'un autre façon, et de les nommer et marquer en anglais. C'est dans les tissus que ce système se pratique le plus en grand.—(Belfast "News," 23 janvier 1902.)

Il y a deux ans l'honorable ministre demandait à être renseigné, et aujourd'hui, comme résultat des représentations de l'opposition, nous trouvons dans les résolutions du ministre des Finances les deux paragraphes suivante :

Les articles produits ou fabriqués par tout pays étranger qui donne aux importations du Canada un traitement moins favorable qu'aux articles similaires d'autres pays, pourront être frappés d'une surtaxe supérieure aux droits du tableau A, ladite surtaxe devant être, dans chaque cas, d'un tiers du droit fixé par ledit tableau A.

Cette surtaxe s'appliquera à tout article dont la principale valeur aura été produite par ce pays étranger, bien qu'il ait pu être amélioré ou augmenté en valeur par la main-d'œuvre d'un autre pays,—nonobstant les prescriptions du tarif différentiel britannique et les règlements s'y rapportant.

Que signifie cela ? Cela signifie que l'adoption de cette résolution mettra fin à la préférence accordée à l'Angleterre et je vais le prouver à l'instant. En répondant à mon interpellation concernant l'intention du gouvernement de priver de l'avantage de la clause différentielle les articles allemands fabriqués en partie en Allemagne ou avec des produits allemands, l'honorable ministre des Finances dit :

Je dois répondre dans la négative à la question de l'honorable député (M. Clarke), une disposition de cette nature détruirait virtuellement la préférence anglaise en tant que les objets manufacturés de provenance anglaise se font en grande partie avec de la matière première fournie par l'étranger.

La surtaxe proposée par l'honorable ministre détruit virtuellement la préférence accordée à l'Angleterre, car elle signifie non seulement l'imposition d'un droit maximum de 30 pour 100 sur les marchandises de provenance allemande, mais d'un autre droit de 33⅓ pour 100 sur les marchandises de provenance anglaise fabriquées en grande partie avec de la matière première fournie par l'Allemagne. L'abrogation du tarif de préférence en faveur de l'Angleterre nous remet, sous le rapport de la politique fiscale, précisément dans l'état où nous étions en 1896; c'est le résultat des six années d'administration de ce gouvernement si habile au maniement des affaires. Ces ministres qui devaient nous donner un tarif tout différent de celui des conservateurs à force de modifications, se sont vus obligés d'accepter le tarif conservateur, tant l'importance des intérêts en jeu leur faisait redouter les conséquences des modifications qu'ils eussent osé faire. Quelle est la proposition de mon honorable ami, le leader de la gauche, et pourquoi demande-t-il à la Chambre de l'approuver? Elle renferme un principe politique qui demande l'application d'un tarif protecteur adéquat, suffisant, pour toutes les industries légitimes du pays. Elle sifinifie que notre loi fiscale doit reposer sur un

principe bien arrêté. Comment espérer que nos ressources naturelles se développent aussi bien et aussi vite qu'elles le devraient si ceux qui ont des capitaux à placer ignorent sur quelle base notre tarif est établi?

Nous croyons que l'adoption d'un tarif qui protégerait légitimement les industries légitimes, contribuerait dans une immense mesure à développer dans tout le Canada les industries de fabrication. Nous croyons que, vu le progrès considérable du Canada depuis six ans, nous ferions encore beaucoup mieux durant la prochaine période décennale, et longtemps encore après cela, si nous réussissions à développer les ressources illimitées que nous offre l'exploitation de la matière première. Telle est la raison de la proposition déposée sur le bureau de la Chambre par le chef du parti conservateur, et la députation va être appelée à dire par son vote ce qu'elle en pense. Quant au peuple, nous ne redoutons pas le verdict qu'il rendra lorsque, à son tour, il aura à se prononcer sur cette question; nous savons que la très grande majorité des électeurs a foi dans la politique qui se formule ainsi : " Le Canada aux Canadiens ". Nous croyons que tout le peuple canadien souhaite l'adoption d'un système qui assure assez de protection pour permettre le placement des capitaux et l'emploi de la main-d'œuvre. Nous avons foi dans une politique qui rende possible l'exploitation de nos immenses ressources naturelles et l'emploi de centaines de mille robustes ouvriers qui contribueront ainsi à faire du Canada un pays grand, puissant et indépendant. Nous avons foi dans une politique qui puisse assurer à notre pays un rang encore plus éminent que celui qu'il occupe aujourd'hui dans le monde. Enfin, M. l'Orateur, nous appelons de tous nos vœux l'inauguration d'une politique qui fasse du Canada une partie encore plus importante de l'empire.

La proposition de l'honorable chef de la gauche peut bien ne pas triompher dans cette Chambre, mais elle se recommandera au jugement, au patriotisme et au bon sens du peuple canadien, et le jour où le peuple sera appelé à en décider le mérite, il s'y déclarera favorable et condamnera la politique du gouvernement actuel.

M. GEORGES BALL (Nicolet), (Texte.): M. l'Orateur, avant que la question soit mise aux voix, je croirais manquer à mon devoir comme représentant de la minorité française dans cette Chambre, si je ne disais pas quelques mots. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt, et cela depuis quinze jours, les débats qui ont eu lieu sur la question maintenant devant nous, et qui se rapporte à l'exposé budgétaire. Il ressort de tout ceci que, après le discours du ministre des Finances (M. Fielding), je veux dire l'exposé budgétaire, après les critiques savantes du chef de l'opposition et deux ou trois autres discours prononcés par des députés de chaque côté de la Chambre, nous avons à peu près atteint le résultat que nous aurons ce soir, une fois que le vote aura été pris. Aussi, je ne veux pas retenir longtemps cette Chambre; il est déjà très tard, c'est pourquoi je ne ferai que quelques remarques.

Tout ce qui a été dit depuis quinze jours se résume à très peu de chose, à part les discours que je viens de mentionner. Ce soir, nous avons entendu avec intérêt le discours du ministre des Douanes (M. Paterson). Il nous a entretenu pendant à peu près une demi-heure de tomates, d'oignons, en un mot de tous les produits du jardinage. Réellement, on aurait pu croire, à l'entendre parler, que le cabinet n'est composé que de jardiniers.

Le député de Gaspé (M. Lemieux) a aussi fait ce soir des remarques. Il s'est étendu longuement sur les élections partielles ; il les a même énumérées toutes. Je ne le suivrai point sur ce terrain. Je me contenterai de faire allusion à l'élection de Maskinongé. Ce côté-ci de la Chambre possédait, avant cette élection, un homme qui n'avait qu'un bras, comme on dit, un manchot. J'ai cru que le ministère était jaloux de ce côté-ci de la Chambre, puisqu'il a mis en nomination dans Maskinongé un candidat semblable à moi, c'est-à-dire, n'ayant qu'un bras. Lorsque j'ai appris cela, j'en ai été fier, et j'ai fait en sorte que ce candidat n'eût pas d'opposition, et il a été élu par acclamation.

Le député de Gaspé a aussi fait allusion à l'élection de M. Foster. Il nous a dit que ce monsieur avait essayé de se faire élire, mais qu'il avait été battu. Le député de Gaspé ne nous a pas dit pourquoi M. Foster a été battu. Eh bien ! je vais le dire. Si M. Foster a été défait, c'est parce qu'il a combattu la Compagnie de l'Atlantique et du lac Supérieur. Et je vous prédis que si vous ne laissez pas passer le bill " Atlantique et lac Supérieur " il vous arrivera la même chose. Vous serez battus aux prochaines élections. C'est grave, vous croyez que je parle pour rire ; mais je suis sérieux.

Du tarif, je n'en parlerai pas, il a été assez discuté. Il est tellement tard que je vais résumer mon discours, et laisser prendre le vote. Vous devez être contents, parce que quand vous m'avez vu lever, vous vous êtes dit : Ball se lève pour parler pendant une heure. Je m'en vais vous désappointer.

L'amendement de M. Borden est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Ingram,
Avery,	Johnston (Cardwell),
Ball,	Kaulbach,
Barker,	Kemp,
Bell,	Kidd,
Bennett,	Lancaster
Birkett,	LaRivière,
Blain,	Lavell,
Borden (Halifax),	Léonard,
Boyd,	Maclaren (Perth),
Brock,	McIntosh,
Broder,	Monk,
Bruce,	Morin,

Cargill,	Pope,
Carscallen,	Reid (Grenville),
Casgrain,	Richardson,
Clancy,	Roche (Marquette),
Clare,	Rosamond,
Clarke,	Sherritt,
Cochrane,	Smith (Wentworth),
Culbert,	Sproule,
Earle,	Tarte,
Fowler,	Thomson (Grey),
Gilmour,	Tolton,
Hackett,	Vrooman,
Haggart,	Wilmot,
Halliday,	Wilson.—54.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,	Lewis,
Bazinet,	Lovell,
Béland,	Loy,
Belcourt,	Macdonald,
Bernier,	Mackie,
Bickerdike,	MacKinnon,
Borden (sir Frederick),	MacLaren (Huntingdon),
Bourassa,	Macpherson,
Bourbonnais,	McCarthy,
Brown,	McCool,
Bruneau,	McCreary,
Bureau,	McEwen,
Campbell,	McGugan,
Carbonneau,	McIsaac,
Carroll,	McLennan,
Champagne,	Madore,
Christie,	Malouin,
Costigan,	Marcil (Bagot),
Davis,	Marcil (Bonaventure),
Delisle,	Martineau,
Demers (Lévis),	Matheson,
Demers (Saint-Jean),	Mayrand,
Desjardins,	Meigs,
Douglas,	Mignault,
Dugas,	Mulock,
Emmerson,	(sir William),
Erb,	Murray,
Ethier,	Oliver,
Fielding,	Parmelee,
Fitzpatrick,	Paterson,
Fortier,	Power,
Fraser,	Préfontaine,
Gallery,	Proulx,
Galliher,	Puttee,
Gauvreau,	Reid (Ristigouche),
Geoffrion,	Riley,
Girard,	Robinson (Elgin),
Gould,	Roche (Halifax),
Grant,	Ross (Rimouski),
Harty,	Ross (Victoria, N.-E.),
Harwood,	Rousseau,
Heyd,	Russell,
Holmes,	Schell,
Hughes (King, I.P.-E.),	Scott,
Hyman,	Smith (Vancouver),
Johnston (Cap-Breton),	Stephens,
Kendall,	Stewart,
Lang,	Sutherland (Oxford),
Laurier (sir Wilfrid),	Talbot,
Laurier (L'Assomption),	Tobin,
Lavergne,	Tolmie,
Law,	Tucker,
LeBlanc,	Turgeon,
Lemieux,	Wallace—107.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Messieurs

Opposition	Ministériels.
Calvert,	Taylor,
Logan,	Lefurgey,
Cartwright,	Tupper,
(sir Richard),	(sir Charles Hibbert),
Johnston (Lambton),	Simmons,
Charlton,	Tisdale,
Morrison,	Gourley,
Ross (Ontario),	Hughes (Victoria),
Thompson (Haldimand),	Henderson,
Guthrie,	Porter,
Gibson,	Kendry,
Cowan,	Pringle,
Blair,	Osler,
McColl,	Ward,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Dyment,	McCormick,
Beith,	Maclean,
Fisher,	Calvin,
Copp,	Hale,
Ross (Yukon),	Roddick,
Farquharson,	Robinson (Northumberland),
Monet,	Ganong,
Turcot,	Seagram,
Angers,	McGowan,
German,	Lennox,

L'amendement est rejeté et la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens.

Le comité lève sa séance et rend compte de ses délibérations.

Sur proposition du premier ministre, la Chambre lève sa séance à 2.40 heures vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 1er mai 1903.

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

PREMIERES LECTURES.

Le bill (n° 139) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rivière Sainte-Marie.—(M. Oliver.)

Bill (n° 140) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Cardiff.—(M. Oliver.)

Bill (n° 141) concernant la Compagnie de Medicine-Hat et Alberta-nord.—(M. Logan.)

Bill (n° 142) concernant la Compagnie de chemin de fer Elgin et Havelock.—(M. Fowler.)

BASSINS DE RADOUB.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : Je propose que, mardi prochain, la Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient d'abroger l'article 1 du chapitre 9 des statuts de 1889, et de le remplacer par le suivant :

1. Si une compagnie constituée en corporation et acceptée de l'exécutif comme étant dans les conditions requises pour pouvoir exécuter les travaux, conclut un contrat avec Sa Majesté pour la construction d'un bassin de radoub, pourvu de l'aménagement, des appareils et de

l'outillage nécessaires en vue de recevoir et de réparer les navires, à un endroit et en conformité d'un plan et devis approuvés par l'exécutif, sur rapport du ministre des Travaux publics qu'il répond aux besoins de la localité, les travaux devant être terminés dans le délai fixé par le contrat ;—alors, pourvu que la compagnie exécute les travaux conformément à ce contrat à la satisfaction du ministre des Travaux publics, sous la surveillance du département duquel les travaux seront faits, l'exécutif pourra autoriser le paiement, sur tous deniers non affectés formant partie du fonds du revenu consolidé, d'une subvention n'excédant pas trois pour cent par année sur le coût des travaux, pendant vingt ans à compter de l'achèvement des travaux et de leur approbation par ledit ministre ; pourvu que cette subvention ne dépasse pas trente mille dollars par année, et que le coût servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que la valeur des travaux estimée par ledit ministre ; pourvu aussi que la subvention ne soit payable pour aucune partie desdits vingt ans pendant laquelle le bassin ne sera pas en parfait état de service.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au fait de l'objet de ladite résolution, la recommande à la Chambre.

La motion est adoptée.

TRAVAUX PUBLICS DANS LE PORT DE QUEBEC.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency): Avant que nous passions à l'ordre du jour, je me permettrai de signaler au gouvernement, et particulièrement au ministre des Travaux publics, l'entrefilet suivant paru dans le journal " Le Soleil," de Québec.

TRAVAUX INMPORTANTS DANS LE PORT DE QUEBEC.

M. Etienne Dussault reçoit le contrat pour la construction de nouveaux quais.
$200,000 seront dépensés cet été.

Le public de Québec, non seulement de la ville mais de toute la région, apprendra avec plaisir que M. Etienne Dussault, le grand entrepreneur de Lévis, a reçu un télégramme, ce matin, du gouvernement, l'informant que le contrat lui était accordé pour les améliorations projetées dans le port.

Il recevra $200,000 pour construire de nouveaux quais dans le port durant le cours de l'été.

Ordre lui est donné de commencer incessamment les travaux.

C'est une manne pour nos ouvriers. Il n'y en aura pas un seul sans ouvrage d'ici à longtemps.

Le ministre voudra-t-il nous dire si cette nouvelle est exacte ? Le contrat est-il accordé, et s'il l'est, des soumissions avaient-elles été demandées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Si l'entrefilet que l'honorable député vient de nous lire a rapport au prolongement de la jetée ou du quai à Québec, ma réponse sera que des soumissions avaient été demandées par la voie des journaux et qu'il nous en a été adressé un grand nombre. Le nom mentionné par l'honorable député est, si je ne me trompe, celui de l'un des associés de la maison Dussault et Lemieux, qui furent les plus bas soumissionnaires. Ce sont là tous les renseignements que je possède en ce moment ; mais je suis persuadé que le contrat leur a été assigné régulièrement. Il se peut qu'ils sachent dès maintenant que le contrat leur a été accordé. Les commissaires sont venus me voir, ainsi que mes chefs de bureau, à plusieurs reprises, et, de concert avec d'autres représentants de Québec, ils ont insisté sur l'importance de ces travaux. Nous nous sommes efforcés d'en faciliter l'exécution, et nous nous proposons de les pousser le plus rapidement possible, afin que le public en ait l'avantage durant la saison prochaine.

LE DESASTRE DE FRANK.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Le premier ministre a-t-il reçu de nouveaux renseignements à l'égard du désastre de Frank ? Aujourd'hui que les fonctionnaires accrédités du gouvernement sont rendus sur les lieux, l'administration doit savoir à quoi s'en tenir relativement au nombre des pertes de vie et à l'étendue des dommages à la propriété. Tous, je pense, aimeraient que le public fût mis au courant de ce que le gouvernement a pu apprendre à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Nous avons, en effet, reçu de nouvelles informations de nos fonctionnaires là-bas ; malheureusement, ces informations ne sont pas complètes. Elles suffisent, toutefois, à nous faire voir que les dommages sont considérables. Les travaux d'excavation se poursuivent ; mais on ne peut se rendre compte encore d'une manière exacte de l'étendue des dommages. J'ai deux télégrammes de M. Pearce ; l'un est très long, et il ne sera pas nécessaire que je lise en entier, les renseignements qu'il fournit étant déjà en grande partie contenus dans l'autre. Voici comment se lit ce dernier télégramme :

Frank, T.N.-O., 30 avril 1903.

A. James A. Smart,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

Aucun gallois de tué ; nouvelle de la mort de gallois inexacte. L'installation entière de la Canadian-American, à l'exception du tunnel, a été détruite. Toutes les machines en place, ainsi que celles non encore installées, la machinerie, les écuries avec les chevaux, les fourneaux et tout le matériel emportés par l'éboulis. On ne peut dire encore si le tunnel de 6,000 pieds de longueur pourra être utilisé dorénavant. La seule autre compagnie minière à souffrir est celle des charbonnages de Lille, compagnie française, de Grassy Mountains, dont la voie ferrée, sur un parcours de 1½ mille, a été emportée. Cette partie de la voie est aujourd'hui recouverte d'une accumulation de débris d'une épaisseur moyenne de soixante pieds.

(Signé) WM. PEARCE.

Comme je viens de le dire, il ne sera pas nécessaire de faire la lecture de l'autre télégramme, qui est très long ; mais je puis vous en communiquer les parties importantes :

Ce qui suit est probablement l'aperçu des pertes le plus juste que nous ayons : 34 hommes, 8 femmes, 20 enfants, tués ; 11 blessés, dont probablement pas plus de deux ou trois, grièvement ; ils reçoivent les soins voulus. Deux seulement tués dans la mine ou à proximité. Dix corps retrouvés ; les autres presque tous enterrés sous une épaisseur de plusieurs pieds de roche ; il se peut que quelques-uns vers le bord de l'éboulis soient retrouvés. Tués : mineurs, 21 ; les autres ranchmen, marchands, loueurs de chevaux, mécaniciens, entrepreneurs de chemins de fer, journaliers. Six maisons entièrement détruites par l'éboulement ; emportées comme des plumes et réduites en éclats ; une, partiellement détruite ; dix habitations de ranchmen et autres en dehors de Frank aussi détruites. Toutes les machines en place et nombre de nouvelles machines à l'entrée du tunnel entièrement détruites. Les bascules, la machinerie et tout le reste de l'outillage, détruits. On ne sait pas encore si le tunnel a été grandement endommagé ; il est probable que non.

M. OLIVER : Peut-on savoir les noms de ceux qui ont été tués ?

Le PREMIER MINISTRE : La liste nous en sera transmise, je n'en doute pas, le plus tôt possible. Jusqu'à présent, on nous a fait connaître le nom d'une des victimes seulement.

AMENDEMENT A L'ACTE DES ELECTIONS FEDERALES.

La Chambre se forme en Comité sur le bill (n° 13) modifiant l'Acte des Elections fédérales contestées.—(Le ministre de la Justice.)

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable M. Fitzpatrick) : C'est le projet de loi que nous avions à l'examen il y a quelque temps. Le chef de l'opposition proposa alors un amendement à l'effet d'exiger que toute demande de changement de l'endroit où l'instruction devait se faire fût accompagnée d'un affidavit. J'ai mis la question à l'étude, et je propose maintenant d'ajouter après le mot " ou ", dans la troisième ligne du premier paragraphe, les mots suivants: " pour bonnes et valables raisons, avec affidavit à l'appui ". L'article ainsi amendé est adopté. On fait rapport du bill, avec ses amendements; il est lu une troisème fois et adopté.

PENSIONS AUX MILICIENS.

La Chambre encore une fois en comité sur le bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la Milice, de 1901.—(Le ministre de la Milice et de la Défense.)

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir Frederick Borden) : Lorsque dernièrement ce projet de loi fut soumis à la Chambre siégeant en comité, je cherchai à en faire comprendre le but, et je m'apercus, que ses termes ne rendaient pas bien ma pensée. J'ai depuis fait faire une nouvelle rédaction du bill, et il est maintenant ainsi conçu :

4. L'article 3 de l'Acte des pensions de la Milice, de 1901, est modifié par l'addition du paragraphe suivant :

" 7. Le temps qu'un officier a passé au service civil, selon que visé par l'Acte des pensions du Service civil, et qui serait compté dans le calcul de la période de son service pour les fins du dit Acte, peut aussi être compté dans la période du service de cet officier pour les fins du présent acte, et, en pareil cas, de la retenue annuelle prévue par le dit paragraphe 2 de l'article 5, doit être déduit le montant de la retenue moyenne annuelle effectuée sur ses appointements à titre d'officier, commis ou employé au service civil sous l'empire et pour les fins de l'Acte des pensions du service civil ou des modifications qui y ont été apportées."

Le bill pourvoit simplement à ce qu'un employé du service civil, qui, plus tard, arrive à faire partie du corps militaire permanent ou de l'état-major, et en cette qualité obtient une pension sous l'empire de l'Acte des pensions de la milice, ne soit pas pour cela privé du bénéfice du fonds de retraite de l'administration civile, dans la mesure des contributions qu'il y a versées. C'est là le but de ce projet de loi, et je pense que les termes du paragraphe l'expriment suffisamment bien.

M. SPROULE : Est-ce votre intention d'accorder à la fois la pension militaire et la pension civile ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Une seule.

L'honorable M. HAGGART : La contribution exigée est la même dans les deux cas ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Exactement la même.

On fait rapport du bill et il est lu une troisième fois et adopté.

IMMIGRATION CHINOISE.

Le bill (n° 82) concernant l'immigration chinoise, est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour en faire l'examen.

Article **1.**

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cet article ne diffère en rien de l'article correspondant de la loi actuelle. Je vais indiquer les articles qui ont été amendés.

Article 5.

L'honorable M. HAGGART : Le premier ministre aurait-il quelque objection à ce

que l'examen de ce bill fût remis à plus tard ? Nous n'avons pas encore eu l'occasion de le mettre à l'étude.

Le PREMIER MINISTRE : J'y consens volontiers. Je propose que le comité lève la séance, fasse rapport de ses délibérations et demande l'autorisation de siéger de nouveau plus tard.

La motion est adoptée, et le comité fait rapport de ses travaux.

SUBSIDES

La Chambre en comité des subsides :

Travaux publics—Québec, ports et rivières—réparations générales et améliorations, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable M. Sutherland) : C'est un crédit général pour réparations et améliorations aux ports et rivières de Québec.

M. SPROULE : Lorsque ce crédit nous fut soumis dernièrement, le ministre fut prié de nous fournir la liste des ports qui sont la propriété de particuliers et dans lesquels nous dépensons des deniers publics. Cette liste est-elle prête ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en suis enquis à deux ou trois reprises, et je viens de donner ordre qu'on fasse de nouvelles recherches à ce sujet. Nous nous sommes formés en comité des subsides plus tôt que je ne m'y attendais. J'ai prié, par le téléphone, mon sous-ministre de se rendre ici et d'apporter entre autres choses la liste dont parle l'honorable député. Elle doit être prête à l'heure qu'il est.

M. SPROULE : Les pièces relatives à la jetée de Grande-Vallée ont aussi été demandées. L'honorable ministre des Travaux publics, si je ne me trompe, devait s'informer s'il se trouverait dans son département quelque autre état, ou quelque autre correspondance, établissant par qui cette dépense a été demandée et quelle est la nature du titre de propriété de l'Etat relativement à ce port ; ou tout autre document.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné ordre de faire les recherches les plus minitieuses. Il ne paraît pas y avoir eu de pétition de la part des habitants du lieu, car mes employés m'informent qu'on n'en trouve aucune trace au département, ni rien indiquant qu'elle aurait été reçue. Conséquemment, nous n'avons pas d'autres pièces à produire. Quant à ce qui est du titre, comme il a été dit, le fonds appartenait à Lovell & Co. (je pense que c'est bien le nom), et la compagnie s'est engagée à nous donner un droit de passage sur cette propriété.

M. SPROULE : Alors, il ne vous a pas été fourni de titre ; ce qui a été dit à cet égard est inexact ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons la garantie écrite que ce titre nous sera fourni, ce qui revient au même.

M. SPROULE : Cette pièce n'a pas été produite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, elle n'a pas été produite. Nous l'avons envoyée au département de la Justice pour qu'on y donne suite. On n'était pas sûr si la compagnie n'avait pas été dissoute. Cette pièce est au ministère de la Justice ; c'est une promesse formelle de nous assurer le droit de passage.

L'honorable M. HAGGART : Comment se fait-il que vous demandiez $5,000 de plus que l'année dernière pour ces réparations et améliorations générales ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai demandé un crédit plus fort pour toutes les provinces, parce que je me suis aperçu que ces années dernières, nous avions manqué de fonds. Il nous a manqué de l'argent pour l'exécution des réparations nécessaires aux constructions de l'Etat, dans toute l'étendue du pays. Le pays perd des sommes considérables, en voulant économiser quelques dollars. Par suite de tempêtes ou d'autres causes, ces constructions de l'Etat subissent des avaries, et nous n'avons pas d'argent pour faire les réparations. Cet état de choses se continue jusqu'à ce que la construction tout entière soit sérieusement endommagée, et alors, il faut plusieurs mille dollars pour remettre les choses en état ; tandis que si nous avions eu $200 à notre disposition au moment voulu, nous aurions pu épargner la forte dépense qui s'est imposée à la suite.

Par les rapports de mes employés, je vois que la même chose se répète presque tous les ans. Il serait mieux, à mon avis, d'augmenter le crédit de quelques mille dollars, et d'éviter ainsi à l'Etat des frais considérables.

Isle aux Coudres—réparations au quai, $1,800.

L'honorable M. HAGGART : Où cela se trouve-t-il, et combien cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le comté de Charlevoix. Cet argent doit être employé à réparer le quai à cet endroit, qu'on dit être en très mauvais état. On ne s'y risque pas en voiture à l'heure qu'il est, tant il est en mauvaise condition.

L'honorable M. HAGGART : Combien ce quai a-t-il coûté ? Où est située l'Ile aux Coudres ? Combien a-t-il été dépensé en tout sur ce quai ? Et ce qu'on nous demande de voter aujourd'hui devra-t-il terminer l'ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense a été en tout de $17,522.

M. HAGGART : Cela va-t-il le terminer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai est terminé ; ceci est pour le réparer.

Quai du lac Saint-Jean—réparations, etc., $2,500.

L'honorable M. HAGGART : A quoi destinez-vous cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A des améliorations et réparations aux quais et jetées du lac Saint-Jean, pour lesquels il n'y a pas d'octroi spécial de l'Etat.

L'honorable M. HAGGART : Ce me paraît être une somme énorme pour réparations aux quais d'un lac : $2,500, l'année dernière, et $2,500, cette année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les quais sont nombreux le long de ce lac. Cette partie du pays se développe rapidement ; des industries y sont en voie d'établissement. Ce crédit est démontré sur le rapport de l'ingénieur régional de notre département.

L'honorable M. HAGGART : D'après quel principe sommes-nous appelés à voter de l'argent pour la construction de quais sur les lacs ? N'importe qui pourrait bien se construire un quai sur le lac Ontario ou sur le lac Erié, tout aussi bien que sur le lac Saint-Jean.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces sommes sont appliquées à des quais de l'Etat, non pas à des quais de particuliers. Il est bien vrai, comme on l'a fait voir durant la présente session, qu'il existe un grand nombre de quais en ce pays qui sont réellement la propriété d'individus ou de compagnies particulières, et sur lesquels des deniers publics ont été dépensés depuis nombre d'années. Mais il n'en est pas ainsi dans le cas actuel. Ces constructions ont été exécutées aux frais de l'Etat, elles sont la propriété de l'Etat, et elles doivent être maintenues par lui.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi construire des quais aux frais de l'Etat le long d'une nappe d'eau d'aussi faible étendue que le lac Saint-Jean ?

L'honorable M. TARTE : On me permettra peut-être de faire une observation à ce sujet. On commença la construction de ces quais lorsque j'étais ministre. La région du lac Saint-Jean est aujourd'hui une des plus importantes du pays, et je regrette qu'on ne lui ait pas donné plus d'attention dans le passé. Assurément, des sommes plus considérables devraient être votées en vue d'attirer les immigrants vers cette partie du pays. Elle a été négligée par l'administration, dans le passé. Je saisis cette occasion de signaler cette injustice très grave que je me suis efforcé n'aguère de faire réparer.

Le gouvernement fédéral ne s'est pas occupé de cette partie-là du pays au point de vue de la colonisation. Je voudrais que la question fût bien comprise de toute la députation. Nous avons là une des régions les plus importantes et les plus fertiles du Canada. Un fort courant d'immigration a été dirigé de ce côté par une société de colonisation qui a fait son œuvre sans presque recevoir d'aide de personne. Trois mille dollars par année, c'est tout ce qu'elle recevait du gouvernement fédéral, rien de plus. Nous construisons des quais au Manitoba ; nous en construisons dans les provinces maritimes, en vue de favoriser le commerce et la colonisation. C'est dans le même but que ces quais sont construits dans la région qui nous occupe. Je profite de l'occasion pour insister auprès du gouvernement sur la nécessité de donner plus d'attention à cette partie, ainsi qu'à d'autres, de la province de Québec. C'est une excellente chose que de peupler l'ouest, et pour ma part je serai toujours disposé à voter les sommes requises pour le développement de l'ouest. Mais il est d'autres parties du Canada que nous ne devrions pas négliger.

Quelques VOIX : Très bien !

L'honorable M. TARTE : Le lac Saint-Jean est très étendu. L'administration est à faire creuser à l'embouchure de la rivière, afin de permettre aux colons d'y entrer. Les quais le long du lac sont relativement petits, et ont coûté à peu près $1,000 chacun.

M. LEMIEUX : J'ai sous la main le rapport de la société de Colonisation dont mon honorable ami (M. Tarte) a parlé, et je vois qu'elle a été grandement aidée par le département de l'Intérieur dans le cours de l'année dernière. En 1901, des colons y furent amenés au nombre de 2,108 ; et l'année dernière, au nombre de 2,891, soit une augmentation de 783 sur l'année précédente. Je suis pleinement d'accord avec l'honorable député que cette région devrait être l'objet de toute l'attention de notre gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : Combien y a-t-il de quais sur le lac Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six ou sept.

M. HAGGART: J'ai visité moi-même cette partie du pays, et je partage l'opinion de l'ancien ministre (M. Tarte) au sujet de la fertilité de la région qui est en voie de colonisation. Je suis bien d'avis que nous fassions tout ce que nous pouvons légitimement faire pour développer ce pays. Mais lorsque nous étions au pouvoir, les députés libéraux nous demandaient sans cesse sur quoi nous nous basions pour appliquer des fonds publics à la construction de quais le long des rivières ou des lacs. Nous cessâmes complètement de construire des quais d'intérêt local seulement. D'un bout à l'autre du Saint-Laurent, le long des grands lacs et jusqu'à Port-Arthur, il se dépense des fonds publics pour les ports ; mais je ne

sache pas qu'il s'en dépense pour les quais. Sur quel principe le ministre se fonde-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas de principe, si ce n'est celui du développement général du commerce. Ce qu'on a dit de ce pays est très vrai. Le lac Saint-Jean est le point d'aboutissement d'un réseau de voies de communication sur terre et sur eau.

Mon honorable ami (M. Haggart) se trompe quelque peu lorsqu'il affirme que l'administration conservatrice avait renoncé à l'idée de construire de ces quais ; car ces travaux furent commencés et poursuivis avec vigueur dès 1894, en vue de développer cette partie du pays. Il nous fait plaisir d'entendre dire à l'honorable député (M. Haggart) qu'il a une connaissance personnelle des ressources de la région du lac Saint-Jean. Non seulement est-elle en voie de devenir un pays agricole des plus prospères, mais de vastes et importantes usines s'y établissent. J'oserais dire que le principe à invoquer dans la circonstance, c'est que les quais en question facilitent aux cultivateurs et aux fabricants du pays l'expédition de leurs produits.

M. GIRARD : On trouvera bon peut-être que je fournisse quelques explications au sujet du principe dont parle mon honorable ami (M. Haggart). Si je me rappelle bien, le dernier budget présenté à la Chambre par l'ancienne administration conservatrice, comprenait plusieurs crédits pour la construction de quais de cette sorte. L'honorable député, qui faisait partie de ce gouvernement en sait probablement plus long que moi, concernant le principe sur lequel on se fondait pour demander ces crédits. Le principe qui sert de guide au gouvernement actuel est probablement le même qui inspirait l'ancien gouvernement conservateur. J'ajouterai que le gouvernement provincial a construit un bateau spécialement pour la navigation du lac Saint-Jean, en vue de favoriser la colonisation. Mais la construction et l'amélioration des quais sur ces eaux intérieures ne regardent aucunement le gouvernement provincial. C'est peut-être ce qui a engagé le gouvernement fédéral à se joindre au gouvernement de la province et à contribuer pour une part au progrès de la colonisation dans cette partie du Canada. Ces explications, j'ose l'espérer, satisferont mon honorable ami.

M. HAGGART : Peut-être le ministre des Finances sera-t-il en mesure de nous dire en vertu de quel principe les dépenses de cette nature se justifient ?

Je me souviens que lorsque j'étais ministre, je fus pris à partie pour avoir déclaré en Chambre que dans un pays où le creusement des canaux et la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique avaient nécessité de fortes dépenses dont certaines parties du pays n'avaient profité qu'indirectement, il fallait équilibrer les choses et prendre en considération de menues entreprises qui n'avaient d'importance que pour une certaine classe de la population. Pourtant, cela n'est plus opportun, selon moi. Le gouvernement conservateur croyait que sa juridiction s'étendait sur ces eaux intérieures ; mais d'après l'arrêt du Conseil privé, ce sont les différentes provinces qui ont la haute main. Selon moi, il est temps de mettre fin à la dépense de forts montants d'argent pour des entreprises d'intérêt local, municipales ou provinciales. Dorénavant, nous ne devrons dépenser les deniers publics qu'en travaux utiles à tout le Dominion.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Plus de canal de la Tay, par exemple.

L'honorable M. HAGGART : Cette entreprise ressemblait au creusement de la rivière Napanee. Dans les deux cas, il s'agissait de desservir de prétendus moulins, dont l'un m'appartenait et dont l'autre appartenait à l'honorable ministre du Commerce.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En effet, mais j'ai supporté le coût des travaux.

Lac Témiscamingue—amélioration, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour des travaux de dragage au cours de la saison 1903-1904.

M. INGRAM : Est-ce pour l'achat d'un dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Le ministère des Travaux publics a construit le dragueur. Ce montant couvrira les frais d'entretien et d'exploitation.

M. INGRAM : Quels travaux ont été exécutés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a rien de fait. On vient de mettre la dernière main au dragueur que nous utiliserons cette année pour la première fois.

M. POPE : Les travaux seront-ils adjugés à l'entreprise ou exécutés à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le dragueur appartient au ministère qui l'utilise lui-même.

L'honorable M. TARTE : Le ministre sait-il dans quelle partie du lac se fera le dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'apprend qu'il est en faveur de commencer à Ville-Marie du côté de l'est et de contourner les propriétés de l'Etat. On s'occupera ensuite du barrage ou delta que forme la rivière Blanche à la tête du lac.

L'honorable M. TARTE : On me permettra bien de dire que j'ai fait un voyage d'inspection sur le lac Témiscamingue, l'année dernière. L'attention se porte beau-

coup vers ce pays et j'avais presque décidé qu'il serait sage d'endiguer ce lac. S'il s'occupe de cette entreprise, ce dont je ne doute pas, mon honorable ami constatera qu'un dragueur, utile pour certains menus travaux, ne suffira pas à accomplir les amélioratitons dont le besoin se fait sentir. L'eau est très basse en automne, tellement basse que les steamers qui naviguent sur le lac doivent jeter l'ancre au milieu du courant à dix ou douze arpents du rivage. Le dragage que mon honorable ami fera faire ne remédiera pas à la situation, aucun dragage ne le pourrait. La construction d'un barrage en travers de la décharge du lac ne couterait pas très cher et assurerait la même profondeur d'eau en toutes saisons. Le distrtict du lac Témiscamingue est l'un des plus importants des provinces d'Ontario et de Québec et le gouvernement se rendrait utile à ces deux provinces en barrant par une digue la décharge de ce lac. Il y a des deux côtés de grands établissements, dans Ontario principalement. Le district de la rivière Blanche se colonise rapidement. C'est l'un des plus beaux endroits du pays. Il n'y a pas de meilleures terres arables que celles que baignent les eaux du lac Témiscamingue. Elles sont faciles à défricher et à cultiver ; le seul inconvénient provient du peu de profondeur des eaux du lac en automne quand des moyens de communications sont nécessaires.

J'espère que le ministre tiendra compte de mes observations. Je me suis rendu sur les lieux, par deux fois, la dernière l'automne passé. J'ai soigneusement étudié la question des améliorations à faire, et je crois que mon honorable ami trouvera au ministère des rapports qui lui serviront de gouverne. Bien que le petit dragueur qui a été construit puisse servir à déblayer l'embouchure des rivières et à enlever les bancs de sable, il ne suffira pas aux travaux que nous devrions entreprendre en faveur des nombreux colons qui se dirigent de ce côté-là.

M. SPROULE : Après le dragage quelle sera la profondeur de l'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dix pieds. Ce montant servira à mener à bonne fin les travaux de dragage que le ministère a décidé de faire. Quant à l'entreprise dont mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a parlé, je m'en occuperai certainement et consulterai les rapports.

M. POPE : Y a-t-il un rapport concernant la construction de ce barrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je crois qu'il y a un rapport au ministère et que l'ingénieur déclare que ce barrage serait avantageux. D'ici à la prochaine session, je ferai préparer un état estimatif du coût des travaux.

M. POPE : Si vous devez augmenter la profondeur de l'eau par la construction d'une digue, ne croyez-vous pas plus sage d'entreprendre d'abord les travaux nécessaires à cette élévation du niveau des eaux qui rendrait tout dragage inutile.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il eut peut-être été plus sage de construire le barrage en premier lieu. Néanmoins, on a procédé différemment ; mais, même si le barrage était construit, il faudrait encore faire des travaux de dragage considérables aux endroits où se font les chargements ainsi qu'à l'embouchure des rivières. Le dragueur a été construit pour ce district et sera très utile, selon moi.

M. INGRAM : Le ministère se propose-t-il de construire le barrage et de faire faire le dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Je dois dire que les renseignements que j'ai recueillis d'un ami qui s'est rendu là-bas l'année dernière corroborent en tous points les paroles de l'ex-ministre des Travaux publics, qui a dit que même après le dragage, les bateaux ne pourront pas accoster en automne.

Au sujet du barrage, il y a une autre point à considérer. Quelles terres seront submergées ? On m'apprend que des terres propres à la culture seront submergées. C'est un point dont il faut tenir compte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En demandant un état du coût des travaux faudra-t-il demander un rapport sur l'étendue des terres qui seront inondées ?

M. POPE : Je voudrais apprendre du ministre quels ont été les progrès de ce district, quelle est la quantité, le volume et la nature du commerce qui s'y fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en état de fournir des détails concernant le commerce de ce district, mais il s'y fait des affaires considérables.

M. POPE : Quelle est l'étendue de ce lac ?

M. LEMIEUX : Plusieurs centaines de milles—c'est une mer intérieure.

M. POPE : Le crédit de l'an dernier a-t-il été employé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Laprairie—Jetées brise-glaces et ouvrages de protection, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce montant servira à la construction de partie d'un coffrage relié au mur de soutènement construit en 1877-78. C'est un brise-lames et un coffrage.

M. POPE : L'ingénieur du ministère est-il d'avis de faire cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : S'agit-il de prolonger le mur construit autrefois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit que de réparations.

L'honorable M. TARTE : La glace a-t-elle causé des avaries ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la dépense totale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est d'un peu plus de $8,000.

L'honorable M. TARTE : Emploiera-t-on du béton, ou quoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce montant couvrira le coût des réparations au coffrage.

M. POPE : N'est-il question que de renforcer le coffrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a que du coffrage.

M. POPE : Faudra-t-il faire cette dépense chaque année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Apparemment, à en juger par ce qui a lieu depuis plusieurs années.

M. POPE : Je conseillerais de faire des ouvrages plus résistants et d'obvier à la nécessité de cette dépense annuelle.

Le Tableau—Descente des femmes—Quai sur la rivière Saguenay, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour compléter les travaux entrepris à la journée.

L'honorable M. TARTE : Qui surveille maintenant les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. J. C. Taché.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ne les avez-vous pas adjugés à l'entreprise. Je vois qu'ils coûteront $8,000, en tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon prédécesseur a commencé à les faire exécuter à la journée et nous continuons la même chose.

L'honorable M. TARTE : Cette question a souvent été débattue. Dans certaines parties du pays, je crois qu'il est préférable de faire les travaux à la journée. Avec de bons contremaîtres, tout marche bien; autrement, vous vous préparez des ennuis. Les travaux ont été commencés à la journée et doivent être terminés de la même manière. M. Taché est un ingénieur très consciencieux. Qui surveille les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La même personne qu'auparavant.

L'honorable M. HAGGART : J'espère que le ministère tiendra parole et que tous les travaux devant coûter plus de $5,000 seront adjugés à l'entreprise. Il se peut que parfois, comme le dit l'ex-ministre des Travaux publics, l'exécution des travaux à la journée coûterait moins cher, mais le ministre ne doit pas désobéir aux volontés du parlement qui a décrété que tous les travaux entraînant une dépense de plus de $5,000 seront adjugés à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque la question a été soumise à la Chambre, j'ai déclaré carrément qu'il vaut mieux parfois ne pas demander de soumissions. Par exemple, lorsque des propriétés publiques ont été fortement endommagées, il est difficile de préparer des devis et de donner les réparations à l'entreprise et il vaut mieux s'en rapporter à nos ingénieurs et contremaîtres. Dans d'autres circonstances, j'aime mieux demander des soumissions.

L'honorable M. TARTE : Lorsque le représentant d'un district électoral veut bien faire et ne cherche pas avant tout à favoriser quand même des amis politiques, il n'y a pas grand mal à faire exécuter les entreprises publiques à la journée, mais quand il se laisse influencer par des gens indignes, ainsi qu'il arrive souvent, et quand l'ingénieur qui est sur les lieux n'a pas assez d'énergie pour exiger que tout se passe bien, c'est une pratique dangereuse en vérité. Après six années d'expérience, ayant toujours surveillé de près ce que j'avais à faire, j'ai constaté que la pratique de faire faire les travaux à la journée n'est pas mauvaise, pourvu que le représentant du district soit un homme d'affaires honorable qui ne cherche pas à favoriser indûment des amis politiques; cependant, le ministre doit chaque fois, cela va sans dire, se ranger à l'avis de son ingénieur s'il a confiance en lui. Autrement, il doit congédier son ingénieur.

M. FOWLER : L'autre soir, on nous a cité un exemple qui corrobore ce que l'ex-ministre des Travaux publics vient de dire. La chose s'est passée dans la Colombie Anglaise. Vous vous rappelez, M. le président, que l'ingénieur dirigeant les travaux avait nommé un contremaître qui avait donné satisfaction dans une occasion précédente. Mais l'engagement des ouvriers par le contremaître ne plut pas au représentant de ce district électoral. Conséquemment, ce dernier écrivit au contremaître qu'il ferait en sorte de lui enlever le droit d'engager ou de congédier les ouvriers à vingt-quatre heures d'avis. Il télégraphia au ministre des Travaux publics qui remercia sur le champ ce contremaître.

L'honorable M. TARTE : Non. Du consentement de mon honorable ami, je vais expliquer ce qui est arrivé. Ce contremaître avait été engagé, sans qu'on eut obtenu l'autorisation du ministère. M. Keefer, l'ingénieur dirigeant, l'avait choisi parce qu'il avait donné satisfaction l'année précédente.

Une dépêche m'apprit que le contremaître ne s'en était pas rapporté au député de l'endroit quant à l'engagement des ouvriers et que ce député s'était plaint à l'ingénieur. Je me suis contenté de renvoyer la plainte devant l'ingénieur qui congédia le contremaître et lui nomma un remplaçant. C'est tout. Je n'ai jamais ordonné de remercier cette personne qui fut congédiée dans les circonstances que j'ai rapportées.

M. FOWLER : Cet homme ayant été employé l'année précédente et ayant donné satisfaction, l'ingénieur crut devoir retenir de nouveau ses services. Evidemment, il ne jugeait pas nécessaire de faire ces nominations d'année en année et, de fait, je suppose que ce n'est pas l'usage. C'est une pratique qui semble répréhensible et j'espère que dans ces matières le ministre des Travaux publics se guidera sur l'intérêt public bien entendu.

M. POPE : Je regrette que le nouveau titulaire du ministère des Travaux publics ne consente pas à nous donner une meilleure assurance qu'à l'avenir les entreprises ne seront adjugées qu'après une demande de soumissions. Il fait tant de réserves qu'elles peuvent couvrir la dépense de n'importe quel montant d'argent.

Il ne s'est même pas borné aux dépenses de $5,000, plus ou moins. Il s'est réservé le droit, quand il sera difficile de préparer un devis, de dépenser l'argent voté par la Chambre, en faisant faire les travaux à la journée. Or, j'ai toujours protesté hautement contre un pareil emploi des deniers publics et je n'ai pas changé de sentiment pour avoir écouté le petit boniment de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Je n'ai rien entendu dire devant le comité de nature à modifier le moindrement mon opinion sur ce sujet. Je persiste à croire que ma manière de voir est tout à fait sage et qu'on ne devrait dépenser les deniers publics qu'après avoir demandé des soumissions. L'ex-ministre nous a dit que, s'il se rencontrait un député qui ne tiendrait aucun compte de la liste électorale et de ses chances de réélection, c'est-à-dire un homme qui n'aurait aucun des faibles de la nature humaine, on pourrait adopter le mode de faire faire les travaux à la journée. Pourtant, il a laissé entendre que ce serait une tâche ardue, même dans ces circonstances-là. Il me semble qu'après qu'on nous a donné cette leçon, le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) pourrait être plus explicite. Dans l'intérêt public, il devrait déclarer franchement qu'il est déterminé à ne faire aucune dépense si ce n'est pour des travaux adjugés à l'entreprise après une demande publique de soumissions. Je sais, comme le savent tous ceux qui sont dans les affaires, que des inconvénients peuvent se présenter. Mais, de concert avec le représentant de Lanark-sud, je crois qu'il vaut mieux supporter ces inconvénients dût-il nous en coûter quelque chose. Il vaudrait mieux pour le gouvernement du Canada et pour la réputation du pays, et les électeurs canadiens seraient plus contents, que le gouvernement dépense quelque chose afin de s'assurer que les deniers publics seront employés dans l'intérêt général, ce qui, selon moi, ne peut avoir lieu que si des soumissions publiques sont demandées. Je regrette donc que le ministre, en prenant la direction de l'un des ministères qui ont le plus d'argent à dépenser, n'ait pas jugé à propos de parler plus clairement. J'espère que pour sauvegarder sa réputation et l'intérêt public, il reviendra sur ce qu'il disait il y a quelques instants et déclarera qu'à l'avenir toutes les entreprises seront adjugées à l'entreprise. Et je suis certain que, s'il déroge à cette règle dans le cas d'une catastrophe imprévue ou dans d'autres circonstances analogues, le parlement sera toujours prêt à approuver le ministre d'avoir pris les mesures nécessitées par les circonstances. Mais, hors ces cas-là, je ne crois pas que le ministre devrait prendre sur lui de dépenser les deniers publics dans des entreprises sans les adjuger après avoir demandé des soumissions. Non par des lettres écrites à des favoris—je n'admets pas qu'un gouvernement puisse en avoir en ces matières. Ce n'est pas la première affaire de ce genre dont nous sommes témoins depuis l'avènement du gouvernement actuel. Des lettres semblables ont été écrites à certaines personnes pour leur demander des soumissions, et nous avons vu des ministres oser défendre de pareils procédés sous prétexte que ces personnes étaient des amis politiques et que, lorsqu'il y avait des deniers publics à dépenser, il n'était que juste de s'adresser aux amis. Je répudie une telle doctrine. Qu'on demande des soumissions publiquement et qu'on accepte la plus basse si le soumissionnaire offre des garanties qu'il s'acquittera fidèlement de sa tâche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Pope) n'a pas saisi le sens de mes remarques. La seule réserve que j'aie faite, c'est que, si dans mon opinion et de l'avis des fonctionnaires du ministère, il y avait urgence et s'il était impossible de préparer des spécifications sans sacrifier l'intérêt public, j'aurais le droit d'ordonner des travaux sans demander publiquement des soumissions. Je puis ajouter que, depuis mon entrée dans le cabinet, aucune entreprise n'a été adjufée sans que des soumissions aient été demandées publiquement. En théorie, c'est toujours facile, mais, dans la pratitque, il est difficile de concevoir une loi qui ne devienne pas gênante dans certaines circonstances. Si nous étions obligés dans tous les cas d'accepter la soumission la plus basse, il nous faudrait quelque fois accorder l'entreprise à des personnes n'offrant pas les garantites voulues, à des prix que les ingénieurs de l'Etat déclarent insuffisants ; ce qui entraine toujours des embarras et souvent des pertes.

Quoi qu'il en soit, tant que la loi restera ce qu'elle est, j'ai l'intention de l'appliquer de mon mieux.

L'honorable M. HAGGART : J'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre faire cette profession de foi et je suis convaincu qu'il y sera fidèle. Je comprends qu'il ne fait de réserve que pour les cas où il faudrait recourir à un mandat spécial du Gouverneur général, comme par exemple la rupture de la berge d'un canal, quand il faut que les réparations se fassent immédiatement. Des cas de cette nature peuvent survenir et le gouvernement être justifiable d'agir sans retard. D'ailleurs, la loi pourvoit à l'émission d'un arrêté ministériel dans ces cas-là. Dans ces cas d'urgence le Gouverneur général peut autoriser la dépense. Mais, hors de là et quand la dépense dépasse un certain chiffre le ministre nous promet que les travaux seront toujours adjugés au plus bas soumissionnaire, si ce dernier donne des garanties suffisantes qu'il est en état de les mener à bonne fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il survient quelquefois des accidents et il est impossible de préparer des spécifications sans avoir fait au préalable certains travaux de démolition et une partie du crédit se trouve ainsi dépensé. Mais, en somme, je crois que nous sommes tous d'accord quand il s'agit de travaux de ce genre.

L'honorable M. TARTE : J'ignore ce qu'en pense maintenant l'auditeur général, mais lorsque j'ai quitté le ministère il avait décidé que chaque entreprise serait adjugée après demande de soumissions, car il prétendait avoir consulté des avocats sur ce point et qu'à leur avis l'arrêté du Conseil adopté il y a dix ou douze ans, rendant obligatoire la demande de soumissions pour des travaux devant coûter plus de $5,000, était illégal, ultrà vires. Il refusait en conséquence de se conformer à cet arrêté du Conseil. De fait, quand j'ai quitté le ministère, il y avait plusieurs travaux qui étaient requis et qu'il refusait de payer parce qu'il était sous cette impression. Je voudrais savoir où en est maintenant cette question. Peut-être que l'honorable ministre des Finances pourrait me dire comment l'auditeur général interprète cette question maintenant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que l'auditeur général agit très sagement.

L'honorable M. TARTE : Je voudrais savoir si l'auditeur général s'en tient à sa décision ou s'il est devenu plus conciliant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis le peu de temps que je suis au ministère, il y a apparence que je n'ai rien fait de répréhensible, car il ne m'a pas encore censuré. Peut-être que, lorsque j'aurai plus d'expérience, je ferai quelque chose de contraire à la loi, et qu'il me prendra à partie.

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas là une réponse claire. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre des Finances, qui suit de près toutes ces choses, si l'auditeur général est encore d'opinion que tous les travaux pour lesquels on a voté de l'argent doivent être faits à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'avais pas compris la question de l'honorable député. L'auditeur général a pris cette attitude et il la conserve. Je crois que son opinion est approuvée par le ministère de la Justice. Il se peut qu'il soit question de demander à la Chambre de légiférer au sujet de cette affaire avant la fin de la session.

L'honorable M. TARTE : Alors il veut que tous les travaux, quel qu'en soit le coût, soient adjugés par voie de soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Son opinion est conforme à la loi. La loi était violée depuis vingt ans, et il a résolu de s'y conformer.

L'honorable M. TARTE : Oh ! les infractions à la loi n'ont pas été aussi graves qu'on l'a prétendu.

L'honorable M. HAGGART : Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre des Travaux publics confirmer mon opinion au sujet de l'intention de la loi. Il y a quelque temps j'ai cru que l'honorable ministre de la Justice était d'un avis contraire, mais je suis heureux de constater maintenant qu'il partage l'opinion de l'auditeur général à l'effet que tous les travaux pour lesquels le parlement du Canada a voté une somme d'argent doivent être donnés à l'entreprise après concurrence ouverte entre les soumissionnaires. Je regrette d'entendre le ministre des Travaux publics et le ministre de la Justice déclarer qu'on a l'intention de présenter un bill dans le but d'amender la loi à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'a pas compris la question. Il a déclaré lui-même durant la session actuelle qu'il croyait que le ministère devrait avoir le pouvoir de dépenser l'argent sans demander des soumissions lorsqu'il s'agit d'une somme de moins de $5,000.

L'honorable M. HAGGART : Oh, ceci est l'arrêté du Conseil : mais la loi est stricte au sujet de cette question ; elle décrète que toutes les sommes d'argent votées par le parlement pour l'exécution de travaux quelconques doivent être dépensées en donnant les travaux à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne prétendra pas

que, dans un cas où l'intérêt public l'exige, le ministère ne devrait pas avoir le pouvoir de faire ce qui a été fait depuis un grand nombre d'années en vertu de cet arrêté du Conseil, et de dépenser de petites sommes de moins de $5,000 à la discrétion du ministre. Je crois que c'est là le changement que j'ai suggéré. Si l'auditeur général, appuyé par le ministère de la Justice et par l'acte de mon honorable ami lorsqu'il faisait partie du gouvernement, a cru que la dépense était *ultra vires* et qu'un gouvernement précédent avait agi illégalement tout comme le gouvernement actuel, alors je dis qu'il vaut mieux que nous comprenions où nous en sommes, et que nous sachions s'il est de l'intérêt public que nous demandions un amendement à la loi. Voilà ce que j'ai voulu dire.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je crois que la règle invariable devrait être que tous les nouveaux travaux, quel que soit leur coût, devraient être adjugés à l'entreprise au moyen de soumissions. C'est la règle que j'ai suivie dans chaque cas, et cela épargne des ennuis aux membres du parlement. Les gens viennent trouver ceux-ci et leur disent: vous donnez du travail à cet homme et il a voté contre vous à la dernière élection", et une foule d'autre choses de ce genre. Si vous donnez les travaux à l'entreprise au moyen de soumissions, vous vous débarrassez invariablement de tous les ennuis de ce genre. Mais il y a des cas, comme les réparations d'un vieux quai, où vous ne savez pas, lorsque vous commencez, quelle quantité de travaux sera nécessaire. Vous pouvez constater que le sommet ou quelques-unes des pièces de charpente sont parties et découvrir qu'il vous faut dépenser un montant plus considérable que vous ne l'aviez supposé d'abord. Il y a des cas exceptionnels de ce genre où il est absolument nécessaire de faire faire les travaux à la journée.

L'honorable M. TARTE : Durant mon terme d'office, si je n'ai pas vu cinquante membres du parlement qui sont venus me trouver et qui m'ont demandé de ne pas donner une entreprise au plus bas soumissionnaire, parce c'était un adversaire politique, je n'en ai pas vu un seul. Autant vaut dire la vérité. Ce n'est pas une affaire de parti, mais c'est un fait que les membres du parlement n'aiment pas à voir les travaux publics échoir à leurs adversaires, mêmes lorsque ceux-ci sont les plus bas soumissionnaires. En plus d'une occasion j'ai vu des hommes qui étaient parfaitement honnêtes mais qui étaient membres du parlement——

M. POPE : La faiblesse humaine.

L'honorable M. TARTE : La faiblesse humaine, comme le dit mon honorable ami de Compton (M. Pope), et il parle avec connaissance de cause. Naturellement, le système du plus bas soumissionnaire est le seul praticable lorsque vous demandez publiquement des soumissions. Si vous abandonnez ce sentier battu, vous ne savez plus où vous en êtes. C'est encore là une des suites de la faiblesse humaine.

M. POPE : En demandant la soumission la plus basse, la garantie offerte par le soumissionnaire répond de sa bonne foi. Je partage l'opinion de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), et je me lève pour dire que je suis très heureux d'entendre l'honorable ministre des Travaux publics exprimer l'intention d'appliquer la loi autant que possible. Je suis bien aise aussi de savoir qu'il n'a pas l'intention d'amender la loi au point——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh ! oh !

M. POPE : L'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) ne devrait pas rire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je vous demande pardon.

M. POPE : Je n'y reviendrai pas, mais j'ai de ces moments sérieux dans mon existence et je suis dans l'un de ces moments. Lorsque j'y retombe j'ai droit au respect et à un accueil empreint de tristesse, et l'on ne devrait pas rire de moi. Je demande votre protection, M. le Président.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que l'honorable ministre des Travaux publics a dit que l'auditeur général ne permettra aucune dépense pour travaux publics, soit pour réparations, soit pour constructions, à moins que les travaux ne soient donnés à l'entreprise ?

L'honorable M. TARTE : Ni achats d'aucune sorte.

L'honorable M. HAGGART : Telle est la loi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il dit que c'est la loi.

M. SPROULE : C'est une loi très incommode à mon avis, car il y a un grand nombre de réparations au sujet desquelles ce serait une épargne pour le pays si les travaux étaient faits à la journée. Je sais que lorsqu'il faut annoncer pour avoir des soumissions pour des réparations peu importantes, les annonces coûtent plus cher que tous les travaux. Il y a aussi un retard considérable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux d'entendre mon honorable ami (M. Sproule) exprimer cette opinion. C'est là l'attitude que j'ai prise. Il semble ridicule et absurde de dire que, lorsqu'une construction publique a été endommagée au montant de $30 ou $300 et lorsque le ministère a un crédit dans le but de réparer les dommages, il ne puisse prévenir des dommages plus considérables en dépensant cet argent sous la direction de l'un de

ses ingénieurs ou autre fonctionnaire du ministère. Il est maintenant décidé qu'en vertu de la loi cela ne peut être fait. Une rupture peut se produire dans une construction publique et peut-être que deux livres de clous convenablement enfoncés par un homme préviendraient tout dommage ultérieur à la construction. L'auditeur général ne paierait ni pour les clous ni pour la journée de travail requise. La chose est absurde, et après avoir considéré quel serait le meilleur amendement à proposer, j'ai soumis la question au ministère de la Justice pour lui demander son opinion, car cette interprétation rend impraticable les fonctions du ministère. Il est ridicule de dire que le ministère ne peut faire une dépense de $20 ou $30 pour des travaux sans annoncer dans cinq ou dix journaux, ce qui coûte plus que les travaux mêmes. Il faut qu'il y ait quelque correctif à cette disposition de la loi. En général je partage l'opinion de mon honorable ami à l'effet que quels que soient les vices de ce système, la seule chose que nous puissions faire c'est d'annoncer et d'adjuger les travaux au moyen de soumissions demandées publiquement.

L'honorable M. HAGGART : Quel amendement à cet acte voulez-vous proposer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai soumis la question au ministère de la Justice et je lui ai demandé de l'étudier. Si la loi est ainsi, il nous faudra l'amender de quelque manière. Je crois qu'un amendement dans le sens indiqué par l'honorable député serait tout à fait suffisant ; c'est-à-dire que cette disposition de la loi ne devrait pas s'appliquer à des travaux dont le coût est de moins de $5,000.

L'île d'Alma—enlèvement des rochers, $1,500.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ceci ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour l'enlèvement de roches à la décharge du lac Saint-Jean, afin de prévenir l'inondation.

L'honorable M. HAGGART : Où est l'île d'Alma ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est à la décharge du lac Saint-Jean.

L'honorable M. HAGGART: A-t-il été bien décidé de pétarder ces rochers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur m'informe qu'il a été décidé de continuer ces travaux. Les travaux sont déjà commencés.

L'honorable M. HAGGART : Quel en sera le coût ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci terminera les travaux maintenant projetés.

Bas du Saint-Laurent—enlèvement de rochers, etc., $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Ceci est pour l'enlèvement de rochers et d'obstructions à divers endroits le long du Saint-Laurent. Les fonctionnaires du ministère m'informent que des rapports arrivent constamment à l'effet qu'il y a des rochers dans les ports et ailleurs.

M. POPE : D'où viennent ces rochers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore ; ils sont probablement apportés par les glaces.

L'honorable M. HAGGART: Où avez-vous l'intention de faire cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans les divers ports le long du fleuve Saint-Laurent, pas dans un endroit en particulier.

M. INGRAM : Il semble que ce montant est voté chaque année. Est-ce qu'il doit être continué chaque année ? N'y a-t-il aucun moyen d'y mettre fin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je crois, d'après l'expérience de l'ingénieur, que c'est là un crédit nécessaire d'année en année.

M. TAYLOR : L'argent est-il dépensé chaque année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des années où il n'est pas entièrement dépensé. L'an dernier, on n'avait dépensé que $422 jusqu'au 31 décembre.

M. POPE : Où est le reste de l'argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est en parfaite sûreté dans le trésor du pays et ne sera pas dépensé à moins qu'il n'y ait nécessité.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez dépensé $3,000 l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parlais de l'année courante. Je parlais de la dépense jusqu'au 31 décembre dernier. Il n'a été dépensé que $2,082 l'année dernière.

L'honorable M. TARTE : Je crois réellement que le pays peut fort bien se passer de ce crédit. Naturellement, il est dans les estimations et je suppose qu'il sera voté, mais le ministère serait beaucoup plus avancé s'il ne l'avait pas. Durant les deux dernières années, il me répugnait beaucoup de le remettre dans les estimations. C'est là un crédit qui ne produit pas beaucoup de bien.

M. SPROULE : Ils feront quelque chose pour gagner l'argent.

L'honorable M. TARTE : Je ne dis pas qu'il ne serait pas utile parfois d'enlever des roches pour la commodité des pêcheurs, mais nous ne devrions enlever que des roches. J'insisterai auprès de l'honorable mi-

nistre sur la nécessité de surveiller avec soin l'emploi de cet argent. J'ai eu moi-même beaucoup d'ennuis à ce sujet et je crois que je devrais aider l'honorable ministre de mon expérience. Qu'il donne des instructions sévères à son ingénieur local. A propos, quel est l'ingénieur local dans cette partie du pays ?

M. LEMIEUX : M. Bertrand.

L'honorable M. TARTE : Dois-je comprendre que l'ingénieur a été relevé de ses fonctions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Il y avait tant de travaux dans ce district que M. Bertrand en a été spécialement chargé, mais M. Breen n'a pas été déplacé.

L'honorable M. TARTE : Où M. Breen est-il stationné ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a toujours été stationné à Québec.

L'honorable M. TARTE : De quel district est-il chargé maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit qu'il est chargé des comtés de Portneuf, Lévis, Québec et Lotbinière.

L'honorable M. TARTE : Les appointements de M. Bertrand ont-ils été augmentés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

L'honorable M. TARTE : Je ne pose pas la question pour me plaindre, mais tout simplement à titre de renseignement ; c'est un bon employé.

M. POPE : Je croyais que les travaux du bas du Saint-Laurent et les dépenses qui s'y rattachent avaient été transférés au député qui est venu de Montréal pour prendre le portefeuille de la Marine et des Pêcheries. En vertu de quel système cet argent est-il dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de changement que je sache. L'argent est dépensé sous la surveillance de l'ingénieur en chef.

M. POPE : Dois-je comprendre que la récolte des cailloux augmente à tel point qu'il est nécessaire d'avoir un ingénieur spécial pour en prendre soin ? Si nous payons $1,800 par année à ce surnuméraire à même les $3,000 votés, ce sera une manière de se débarrasser de l'argent qui est censé être consacré aux cailloux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami commet une légère erreur. Ceci est l'un de ses jours sérieux et nous savons que lorsqu'il devient sérieux il se trompe parfois. Il n'y a pas eu de nouvel ingénieur de nommé et il n'y a eu aucun changement dans l'organisation. Quant à la récolte des cailloux, elle semble continuer d'être à peu près la même d'année en année depuis un grand nombre d'années. Il se forme des obstructions et il faut les enlever. La surveillance de la dépense de cet argent n'est qu'un très léger incident en ce qui concerne les travaux confiés à l'ingénieur local.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre dit que la dépense n'a été que de $2,000 l'an dernier. D'après les estimations, l'on serait porté à croire que les $3,000 ont été dépensés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'auditeur général démontre que la dépense de l'année dernière a été de $2,093.22 ; le solde est périmé.

L'honorable M. HAGGART : Alors le ministère a l'intention de dépenser l'argent jusqu'au 30 juin prochain. Il y a eu un crédit de $3,000 l'an dernier, on ne demande pas de renouvellement de crédit, et le ministre a l'intention de dépenser ces $3,000 d'ici au 30 juin prochain. Ces $3,000 sont pour l'année prochaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. LEMIEUX : Cet item de $3,000 est dans les estimations depuis la confédération, et il a été voté chaque année. Il y a des années où le montant n'est pas dépensé du tout, et je serais très surpris si le rapport de l'auditeur général démontrait que plus de cinq ou six cents dollars ont été dépensés l'an dernier à même ce crédit. Cet argent est ordinairement dépensé dans les comtés de Rimouski, Bonaventure et Gaspé. Le but de ce crédit est d'enlever les obstrtuctions qui se forment dans les petits havres qui sont utilisés par les pêcheurs. C'est un crédit réellement très utile pour les pêcheurs, car cette partie de la côte n'est nullement protégée, et lorsque les embouchures des rivières ou cours d'eau sont bloquées, ces obstructions sont enlevées au coût modique de $100 à $200. Ce crédit a toujours été dépensé avec beaucoup de prudence depuis quelques années. J'ai moi-même refusé de recommander de dépenser une partie de ce montant lorsque le besoin ne s'en faisait pas réellement sentir.

M. BLAIN : Cet item mérite à bon droit l'attention du ministre puisque l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) suggère qu'on le retranche des estimatitons.

L'honorable M. TARTE : Pas tout à fait.

M. BLAIN : Nous avons de plus l'explication de l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) à l'effet qu'il a lui-même refusé de recommander la dépense de cet argent.

M. LEMIEUX : Lorsque cela n'était pas nécessaire.

M. BLAIN : Il se peut que j'aie mal compris l'honorable député. J'ai compris qu'il disait qu'il a refusé de recommander la dépense de cet argent. Il semble que ces crédits sont donnés pour venir en aide aux représentants du peuple dans les divers comtés de cette région.

M. LEMIEUX : Non, non.

M. BLAIN : Je me sers des propres termes de mon honorable mai.

M. LEMIEUX : Vous m'avez mal compris.

M. BLAIN : Alors qu'a dit l'honorable député ?

M. LEMIEUX : J'ai dit que j'ai moi-même refusé de recommander au ministre la dépense d'aucune somme à même cet argent, lorsque cela n'était pas nécessaire. Je dis que depuis quelques années l'argent a été dépensé d'une manière franche et honnête. Il serait bien malheureux que les pêcheurs le long des côtes de Rimouski, Gaspé et Bonaventure fussent privés, lorsque l'entrée de leurs havres est obstruée, de l'avantage d'employer une partie de cet argent à enlever ces obstructions. C'est le seul argent qui puisse être employé à cette fin.

L'honorable M. TARTE : Dans un grand nombre de cas, comme mon honorable ami le sait très bien, les demandes les plus absurdes ont été faites au ministère pour la dépense de cet argent. A moins que l'ingénieur local ne reçoive les ordres les plus formels de ne dépenser l'argent que pour l'enlèvement des roches, il y aura des difficultés à l'avenir, comme il y en a eu par le passé. En une certaine occasion surtout, l'argent a été dépensé mal à propos à mon insu, et à ce point de vue ceci est un item dangereux. Mais si l'ingénieur local est un homme ferme et ne permet pas que l'argent soit dépense à droite et à gauche sans discernement, il n'y a rien à craindre. Je sais que mon honorable ami a raison lorsqu'il dit que parfois, après une tempête par exemple, un petit havre de pêche peut être fermé. En pareil cas, l'on devrait immédiatement employer une partie de cet argent à enlever l'obstruction. Mais j'ai eu tant d'ennuis et de tracas au sujet de cet item que j'étais presque résolu à ne plus le demander. Mais si mon honorable ami le ministre des Travaux publics surveille la dépense de ce argent, je suis certain qu'il sera dépensé convenablement. Tous les fonctionnaires du ministère qui connaissent les faits diront à mon honorable ami qu'il a besoin d'y faire attention, parce que les gens de cette partie du pays ne comprennent pas toujours ce que l'on entend par l'enlèvement des roches. Ils peuvent comprendre que cela veut dire la construction d'un chemin ou quelque chose de ce genre, et ils demanderont que l'on dépense une partie de cet argent à cette fin. Puis-je demander si M. Bertrand est le seul ingénieur pour ce district, ou a-t-il un adjoint sous ses ordres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il est le seul ingénieur.

L'honorable M. TARTE : Est-il chargé en même temps des îles de la Madeleine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. INGRAM : Les observations de l'ex-ministre des Travaux publics viennent à l'appui de mes affirmations. Il est possible que tous les députés ne soient pas aussi consciencieux que le député de Gaspé relativement à ces dépenses. Puisqu'il y a un ingénieur ordinaire, il doit remplir ses devoirs, abstraction faite des recommandations d'un député quelconque ou d'un candidat malheureux. Autrefois, le parti conservateur a sans doute éprouvé les mêmes embarras, cependant, je sais de science certaine, qu'alors, le gouvernement a refusé de se ranger à l'avis de députés ministériels, pour se référer à l'avis des fonctionnaires du ministère. A mon sens, nul député ne devrait s'immiscer dans l'application de pareils crédits, chose qui est du ressort des fonctionnaires du ministère.

L'honorable M. TARTE : Je suggèrerais au ministre des Travaux publics dans son intérêt personnel, d'adopter pour règle que nulle dépense ne s'effectue sans l'approbation de l'ingénieur en chef du ministère. C'est le seul moyen sûr de parer aux abus. Je sais quelle pression on exerce sur l'ingénieur ordinaire, et le député de Gaspé, j'en suis sûr, se rangera à mon avis à ce sujet.

M. LEMIEUX : Je dois dire au député d'Elgin-est (M. Ingram) qui m'a décerné un brevet d'honorabilité, que je ne me pique nullement de l'emporter à cet égard soit sur lui soit sur mes autres collègues; tout de même, il faut bien, maintenant, comme cela s'est fait par le passé, que les députés correspondent avec leurs commettants. Il me vient beaucoup plus de lettres sur les affaires du comté de Gaspé que les fonctionnaires du ministère eux-mêmes n'en reçoivent, et l'honorable député (M. Ingram) se trouve sans doute dans la même situation, relativement à son comté. Or, force est bien au député de se mettre en relations avec le ministère, et de formuler ses demandes ou de présenter les pétitions qu'il reçoit. Relativement à l'affaire dont il s'agit ici, il m'est venu plusieurs requêtes, au cours des cinq ou six années dernières, et je n'aurais jamais songé à assumer la responsabilité d'autoriser la dépense de ces deniers publics. Quelquesfois je me suis adressé à M. Breen, l'ingénieur ordinaire de cette circonscription, qui ne l'est que de nom, puisqu'il réside à Québec même; or, invariablement, ce monsieur recevait ses instructions du ministre des Travaux publics, ou bien, en l'absence du ministre, de l'ingénieur en chef suppléant, monsieur Lafleur ; je le

répète donc, jamais je n'aurais songé à m'arroger le droit d'autoriser aucun de mes commettants à effectuer une dépense quelconque de deniers de l'Etat, sans l'autorisation du ministère des Travaux publics. Franchement, je ne suis pas naïf à ce point.

M. INGRAM : Supposons que l'ingénieur ordinaire veuille faire certains travaux dans ce comté et que l'honorable député s'avisât de s'y opposer et de le lui défendre, la chose serait-elle justifiable ? Si on signale à l'attention de l'ingénieur la présence de quelques roches dans le fleuve et qu'il juge utile de les enlever, assurément l'honorable député n'assumerait pas la responsabilité de le lui défendre.

M. LEMIEUX : Merci de la leçon; mais, vraiment, l'honorable député ne prétend pas sans doute que je prendrais pareille attitude. Quand l'ingénieur ordinaire recommande certains travaux, qu'ai-je à y voir ? Il n'a pas d'ordres à recevoir de moi. C'est du ministère qu'il tient ses instructions. Toutefoit, je le répète, le député reçoit quelquefois des lettres ou des pétitions de ses commettants, et il est tenu de les transmettre au ministère. Voilà où le rôle du député commence.

M. INGRAM : En pareilles circonstances, le député s'acquitte de sa mission, mais ce devoir une fois rempli, il ne doit pas aller au delà. Quand il s'immisce dans les attributions du fonctionnaire du ministère, il outrepasse son droit.

M. LEMIEUX : D'où l'honorable député tient-il que le membre du parlement s'ingère dans les attributions de l'ingénieur ordinaire ? A-t-il constaté une ingérence de ce genre dans le comté de Gaspé ou ailleurs ? Evidemment, l'honorable député divague.

M. INGRAM : L'honorable député a affirmé ici même qu'il avait refusé de recommander l'exécution de certains travaux.

M. LEMIEUX : En effet, j'ai refusé de recommander certains travaux qu'on avait demandés, mais cela parce qu'ils n'étaient pas d'urgence.

M. INGRAM : De quel droit l'honorable député refuse-t-il de recommander l'exécution d'une dépense quelconque ?

M. LEMIEUX : Je suis allé aux renseignements auprès des intéressés, et il arrive quelquefois, comme le fait observer le député de Compton, qu'on demande l'exécution de certains travaux qui ne sont pas d'urgence.

M. INGRAM : Ce que je veux faire observer c'est que, lorsqu'un député reçoit de semblables communications, il doit les transmettre au ministère, afin que le fonctionnaire voulu fasse des études et dresse son rapport, et de la sorte c'est le ministère qui serait responsable. Autrement, le ministère pourrait être induit en erreur par des députés ministériels. On a déjà fait des fausses représentations de ce genre au ministère et on a fait voter des crédits que le ministre, mieux informé n'aurait jamais laissé adopter.

M. FOWLER : Le ministre voudrait-il dire au comité dans quels comtés il a été effectué des dépenses, cette année, et qui a recommandé ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les dépenses ne s'exécutent que sur rapport de l'ingénieur du ministère. Il n'y a aucune loi ni coutume qui interdise à un député quelconque, qu'il soit libéral ou conservateur, ou à tout autre citoyen, de faire des représentations au ministère relativement aux travaux dont l'exécution leur semble utile. Les dépenses, toutefois, ne s'effectuent que sur recommandation de l'ingénieur ordinaire, approuvée par l'ingénieur en chef du ministère. S'il arrive qu'un ingénieur ordinaire recommande l'exécution d'une dépense illégitime, alors le ministre le congédie tout simplement. Il n'a été dépensé que $400 au cours de cet exercice, preuve que l'ingénieur ordinaire n'a recommandé que des dépenses légitimes.

L'honorable M. TARTE : Je prierais le ministre de consulter d'abord les documents relatifs à cette dépense, pour le dernier exercice, avant de rien dépenser dans ce but ; et il comprendra qu'il doit user de prudence. Je dois déclarer que jamais le député de Gaspé (M. Lemieux), lorsque j'étais ministre des Travaux publics, ne m'a recommandé de dépense illégitime ; mais je l'avoue, ces travaux ont été par le passé une source fertile d'embarras qui se renouvelleront à l'avenir, si l'on ne fait preuve d'une grande vigilance. Le comté étant très vaste, ses représentants ici ne sauraient être au courant de tous les détails et on peut leur en imposer aussi facilement qu'à ceux qui demeurent à trois ou quatre cents milles du comté. Le seul moyen d'assurer la légitime exécution de ces dépenses est de faire faire un examen par l'ingénieur ordinaire qui transmet son rapport à Ottawa.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que nous ferons.

M. SPROULE : Il ressort de ce débat qu'il y a ici, application illégitime des deniers publics——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Par le passé.

M. SPROULE : Et que l'abus continue. D'après la déclaration du représentant de ce comté, on applique ces deniers à l'aménagement de petits cours d'eau.

M. LEMIEUX : Non pas, mais à l'enlèvement des obstructions.

M. SPROULE : Dans ces cours d'eau, mais non pas dans le Saint-Laurent.

M. LEMIEUX : Dans les cours d'eau se jetant dans le Saint-Laurent.

M. SPROULE : Sans doute, mais enfin ce n'est pas dans le Saint-Laurent même, et le crédit en discussion est affecté à l'enlèvement des obstructions de la partie inférieure du fleuve. Il y a donc eu application illégitime de ce crédit. Il ressort des explications données par l'ex-ministre des Travaux publics et par le député du comté qu'il a été formulé des demandes visant à l'exécution de dépenses illégitimes et il y a lieu de se ranger à l'avis du ministre qui propose de rayer ce crédit du budget. On dira peut-être qu'il n'y a pas eu dépense illégitime, mais du fait qu'il s'est produit des demandes dans ce sens et qu'on a dû y opposer un refus, il ressort qu'il y a eu dépenses illégitimes de deniers publics de temps à autre et il serait préférable de ne pas voter ce crédit.

Iles de la Madeleine—bris lames et jetées, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est consacré à des travaux à quatre endroits différents.

L'honorable M. TARTE : Le ministre comprend sans doute que cette somme est insuffisante pour compléter tous ces travaux. Se propose-t-il de porter un autre crédit au budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que c'est tout ce qu'il est possible de dépenser pour ces travaux au cours de l'exercice.

L'honorable M. TARTE : Quel sera le chiffre de la dépense à chaque endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour les travaux à Grindstone, l'estimation est d'un peu plus de $8,000 ; à la Pointe à Elie, de $4,000 et à la Grande Entrée, d'un peu moins de $1,000.

L'honorable M. TARTE : Quelle est la longueur de l'ouvrage en voie de construction à Grindstone ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De 365 pieds.

L'honorable M. TARTE : L'ouvrage est-il à peu près terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef est d'avis que la somme prise sur ce crédit sera suffisante pour finir les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de construction de jetées à différents endroits.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce pour des villes ou des ports de quelque importance qu'on fait ces travaux?

M. LEMIEUX : La population des Iles de la Madeleine est d'environ 6,500 âmes. A venir jusqu'en 1896, il n'y avait là ni quais, ni jetées ni brise-lames.

M. POPE : Y avait-il une certaine population là, avant cette époque ?

M. LEMIEUX : Oui, une forte population. Sous l'ancien régime, on avait dépensé près de $80,000 pour la construction d'une jetée à un endroit connu sous le nom d'Etang du Nord, mais cet ouvrage a été détruit par la tempête. Les différents travaux construits ces années dernières ont été fort utiles aux navigateurs et aux pêcheurs. Les Iles de la Madeleine, vous le savez sans doute, M. le président, sont les premières terres que rencontrent les vaisseaux venant d'Europe. Ces vaisseaux y trouveront dorénavant ample protection contre les tempêtes.

L'honorable M. TARTE : Les ouvrages à l'Etang du Nord sont-ils complètement détruits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que tout est détruit.

M. POPE : Les habitants sont-ils dispersés à travers ces îles ou bien demeurent-ils dans un seul centre?

M. LEMIEUX : Il y a cinq îles, toutes habitées.

Maria—jetée, $21,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont donnés à l'entreprise et le crédit demandé est affecté à l'achèvement des travaux.

M. POPE : Combien ces travaux ont-ils coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat stipule $24,700. On estime que le coût en atteindra une totalité de $26,000.

M. BORDEN (Halifax) : Où se font ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Bonaventure.

M. POPE : S'agit-il d'une localité importante ?

M. MARCIL (Bonaventure) : D'après le dernier recensement, la population de la paroisse de Maria est de 2,460. C'est la deuxième paroisse du comté par l'importance de sa population.

M. POPE : Y a-t-il d'autres jetées ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Non.

M. POPE : Est-ce le premier ouvrage qu'on construit à cet endroit ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Oui.

M. POPE : Comment ces gens se sont-ils tirés d'affaires jusqu'ici ?

M. MARCIL (Bonaventure) : C'est au risque de leur vie et de la perte de leurs marchandises qu'ils débarquent en pleine côte, comme cela se fait d'ordinaire sur la côte de Gaspé. C'est une race vigoureuse et brave, comme on le sait. Cependant, on a souvent à déplorer des pertes de vie. Si l'honorable député (M. Pope) voulait bien visiter Gaspé et Bonaventure, non seulement dans la belle saison de l'été, mais au commencement du printemps où à la fin de l'automne, il comprendrait les grandes difficultés que ces pauvres gens ont à vaincre et les dangers qu'ils ont à courir.

M. POPE : Je préférerais y aller au milieu de l'été.

L'honorable M. TARTE : Le ministre se propose-t-il de continuer les travaux jusqu'au rivage, ou bien de les laisser dans l'état actuel, en bloc isolé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous a demandé de prolonger les travaux jusqu'au rivage. Mais ce crédit serait insuffisant pour faire droit à cette demande.

L'honorable M. TARTE : Le ministre a-t-il fait dresser un rapport sur le coût du prolongement des ouvrages jusqu'au rivage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. POPE : Quelle serait la longueur de ce prolongement de la jetée en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'environ mille pieds.

Murray-Bay—rehaussement et prolongement du quai, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le crédit même qui figurait au budget du dernier exercice et il s'agit ici de mettre à exécution les améliorations projetées à l'extrémité supérieure sud-ouest du bloc ouest du quai de Murray-Bay.

L'honorable M. TARTE : A-t-on fait quelques travaux à ce quai, l'automne dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement est-il propriétaire de ces ouvrages ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. POPE : Est-ce que ce crédit n'a pas été dépensé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux sont commencés, et probablement la moitié de ce crédit est dépensée.

M. POPE : Ces travaux devaient être d'urgence l'année dernière, puisqu'on a fait voter le crédit en discusion. Pourquoi n'a-t-on pas fait ces réparations sans retard ?

L'honorable M. TARTE : Comme je connais cette localité, le ministre me permettra bien de dire que, si ce crédit n'a pas été dépensé l'année dernière, c'est que probablement, à la clôture de la session dernière, l'exploitation du trafic des voyageurs était commencée et l'exécution de ces travaux aurait été préjudiciable à cette exploitation. L'honorable député le sait, Murray-Bay est un endroit de villégiature, et il y a un fort trafic-voyageurs.

M. AVERY : Quel est le montant des péages perçus à ce quai, l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces péages sont sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. AVERY : Le ministre de la Marine et des Pêcheries est présent, et pourrait peut-être nous donner ce renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre de la Marine et des Pêcheries, paraît-il, n'a pas cet état par devers lui. Nous pourrons fournir plus tard ce renseignement à l'honorable député, s'il y tient.

M. FOWLER : Puisque le ministre et l'ex-ministre des Travaux publics ainsi que le ministre de la Marine et des Pêcheries sont présents, ils devraient être en mesure de nous renseigner à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut bien consulter le rapport du ministère de la Marine, il y trouvera tous les relevés relatifs à ces travaux, et cette statistique est plus sûre que tous les renseignements que nous pourrions donner ici de vive voix.

M. FOWLER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries, au dire du premier ministre, remplit ici un double rôle. Il est en quelque sorte ministre des Travaux publics suppléant, en ce qui concerne la province de Québec. Par conséquent, nous avons droit de lui demander ce renseignement, et on devrait nous le communiquer avant l'adoption du crédit en discussion, afin que nous puissions juger si la dépense affectée au quai de Murray-Bay est légitime.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député me pardonnera bien si je lui fais observer que ce renseignement lui a été donné avant la présentation du budget, et par conséquent, il n'est pas en lieu de se plaindre.

M. FOWLER : Le ministre a mission ici de répondre à toutes nos questions. Nous n'avons pas les comptes publics sous les yeux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable M. Préfontaine) : D'après le rapport de l'auditeur général, les recettes, en 1901-02 ont été de $163.69. On trouvera de plus amples détails dans le rapport du ministère de la Marine.

M. FOWLER : Le ministre peut-il nous dire le chiffre des recettes, l'année précédentes, afin que nous puissions établir la moyenne ?

L'honorable M. TARTE : Je crains fort que ce crédit ne soit insuffisant. L'ingénieur en chef a sans doute étudié la question. J'appelle, toutefois, l'attention du ministre sur l'importance de bien outiller ce port. Il y a plusieurs milliers de touristes qui passent l'été à cet endroit, et parmi eux, nombre d'Américains et quelques familles de Toronto et de la province d'Ontario. Cette localité prend beaucoup d'importance, et il importe de stimuler et de développer le trafic-voyageurs. Je conseille au ministre de bien outiller ce port, afin qu'il réponde parfaitement au service des nombreux voyageurs qui y passent l'été.

M. FOWLER : Comme le ministre n'a pu me dire le chiffre des recettes pour l'année en question, je dois dire que, d'après le rapport de l'auditeur général, elles se sont élevées à $217. C'est un écart considérable par rapport à la recette de l'année précédente. Je tiendrais à en connaître la raison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est dû à une diminution de trafic, sans doute.

M. BENNETT : Puisqu'il s'agit des quais, je tiens à savoir le chiffre des recettes perçues des quais et des entrepôts de l'Etat à Midland, Ontario, ainsi que le nombre de demandes pour l'utilisation des entrepôts?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député veut bien patienter jusqu'à ce que mon budget soit mis à l'étude, je lui donnerai ce renseignement. Je ne suis pas en mesure de le faire pour le moment.

M. BLAIN: Je remarque que l'année dernière, il a été voté une somme de $6,000 pour Murray Bay et quelqu'un a donné à entendre que partie de cette somme a été dépensée pour la Compagnie de navigation Richelieu. Le ministre pourrait-il nous dire si cette propriété appartient à l'Etat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. La province de Québec en était propriétaire avant l'établissement de la confédération et elle lui avait coûté de $50,000 à $60,000. Depuis cette époque, on y a dépensé une somme supplémentaire de $40,000 à $50,000. C'est une propriété de l'Etat de grande importance. Je ne sache pas qu'il ait rien été dépensé au benéfice de la Compagnie de navigation Richelieu. Naturellement, leurs bateuax à vapeur arrêtent tous les jours à cet endroit et utilisent cette propriéé. A mon avis, il n'y a aucune irrégularié dans la dépense de ce crédit. Il s'agit uniquement de terminer les améliorations et les réparations en voie d'exécution.

M. LEMIEUX : J'ajouterai que ce comté est privé de communications par voie ferrée, et ce service est le seul moyen de communication dont jouit la population en été. La Compagnie Richelieu, qui est sous la direction d'un ami des députés de la gauche, donne un excellent service, qui fait réellement honneur à la navigation du Saint-Laurent. En outre, Murray-Bay est le principal lieu de villégiature de la région du Saint-Laurent inférieur, et en été, il est surtout habité par des citoyens d'Ontario.

M. SPROULE : Je vois que l'item destiné à ce service, l'année dernière, était de $6,000. Evidemment, il a été dépensé $2,000 sur cette somme, ou bien on le dépensera avant la fin de l'exercice, puisqu'il y a une somme de $4,000 qui figure comme ancien crédit. L'item est ainsi conçu : " Rehaussement et prolongement du quai." De quels travaux s'agit-il donc, puisqu'on ne demande que $2,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de l'agrandissement de la halle aux marchandises et de nouvelles installations pour la manutention des marchandises. Le trafic-voyageurs à Murray-Bay s'est fort développé et il y vient beaucoup de bagages de voyageurs, outre les marchandises destinées à d'autres personnes.

M. FOWLER : Le sous-ministre des Travaux publics dit que le trafic des voyageurs à Murray-Bay diminue ; et ainsi s'explique la perte de recettes, non seulement de l'année dernière, mais de l'année précédente. Or, le ministre des Travaux publics déclare que ce crédit répond aux nouvelles installations demandées par l'accroissement du trafic. Comment le ministère peut-il expliquer cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le trafic peut augmenter sans affecter les recettes du département de la Marine.

M. FOWLER : Elles ne devraient toujours pas diminuer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas juste de dire que c'est une inconséquence. Tout le monde sait, de grandes améliorations ont été faites et depuis que ce magnifique hôtel, qui fait honneur au pays, a été construit, beaucoup de voyageurs se rendent à cet endroit et le trafic a augmenté.

M. INGRAM : Quand le ministre des Travaux publics a quitté le ministère et que l'honorable ministre actuel des Travaux publics lui a succédé, on disait partout que le département des Travaux publics allait être démembré et qu'une partie irait au ministère de la Marine. L'honorable ministre peut-il nous dire quelle partie du département des Travaux publics est maintenant sous la direction du ministre de la Marine et des Pêche-

ries, afin que nous sachions à qui adresser nos questions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de division.

M. INGRAM : Alors, la nouvelle donnée par les journaux était fausse et le ministère est resté tel qu'il était sous l'ancien ministre des Travaux publics.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Il me semble qu'on s'écarte de la question.

M. INGRAM : Je ne crois pas, M. le Président. Il s'agit de crédits pour la province de Québec. La rumeur voulait que le ministre de la Marine et des Pêcheries eût la direction de certains travaux se rapportant aux ports et rivières dans cette province, et je crois être dans l'ordre en demandant si cette rumeur est fondée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois avoir répondu clairement.

M. FOWLER : Le bruit de cette division des attributions semble avoir été répandu par le ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même. Puisqu'il est ici, il pourrait nous dire ce qu'il y a de vrai dans ce que les journaux ont publié. Peut-il nous dire aussi s'il n'a pas fait quelque déclaration dans ce sens, quelque part dans la province de Québec, vers l'époque de son entrée dans le cabinet ?

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable ministre a déclaré qu'il n'y avait pas eu de division d'attributions et sa déclaration doit être acceptée.

M. FOWLER : Je crois que le premier ministre a lui-même annoncé cette division et je suis certain d'avoir lu dans les journaux que le ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé dans ce sens. On faisait remarquer dans le temps qu'il existait un certain mécontentement dans la province de Québec, parce qu'elle perdait le ministre des Travaux publics qui lui appartenait depuis longtemps.

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député enfreint le règlement.

M. FOWLER : Je vous demande pardon.

L'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : M. le président, je ferai respectueusement observer que je ne vois pas en quoi les remarques de l'honorable député constituent un violation du règlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En quoi se rattachent-elles à la question qui nous occupe ?

M. R. L. BORDEN : En ceci : Nous avons le droit de savoir si certains crédits que l'on demande à la Chambre de voter seront dépensés sous la direction du ministre des Travaux publics ou sous celle du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a répondu à cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le renseignement a été donné.

M. R. L. BORDEN : Je sais qu'on a répondu à la question, mais nous faisons observer que d'autres ministres se sont aussi prononcés sur ce point et que leurs déclarations ne sont guère compatibles avec celle qui vient d'être faite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a une différence entre un statut et quelques remarques vagues.

M. R. L. BORDEN : J'ignore si ces paroles " quelques remarques vagues ", s'adressent aux déclarations du ministre de la Marine et des Pêcheries ; pour ma part, je n'oserais pas traiter ainsi les déclarations d'un ministre de la Couronne. J'accorde un peu plus de poids que cela aux paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Dans la presse et un peu partout dans la province de Québec, on a affirmé qu'une bonne partie des travaux qui avaient été antérieurement faits sous la juridiction du ministère des Travaux publics, était passée sous celle du ministère de la Marine et des Pêcheries, et je ne sache pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait répudié ces déclarations. La chose a été dite pendant son élection, je l'ai lue et relue dans les journeaux et j'ai parfaitement le droit de demander comment il se fait que la déclaration faite aujourd'hui soit absolument contraire à celle faite par le ministre pendant son élection. En présence de la réponse que vient de faire le ministre des Travaux publics, le ministre de la Marine et des Pêcheries est tenu de donner des explications ou de dire au comité que les déclarations que lui ont prêtées les journeaux ne viennent pas de lui.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item doit-il être adopté ?

M. R. L. BORDEN : Non ; il ne le sera pas avant qu'on nous ait donné de plus amples renseignements sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si j'ai bien compris, l'honorable député prétend avoir le droit de savoir si le crédit qu'il s'agit de voter en ce moment doit être dépensé par le ministre des Travaux publics ou le ministre de la Marine et des Pêcheries. C'est une question très pertinente et il y a été répondu. Il n'y a pas eu de démembrement des ministères. Si l'un ou l'autre doit être divisé, un projet de loi sera soumis à la Chambre à cet effet, et alors, mais alors seulement, la Chambre aura le droit de critiquer le projet.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries était-il auto-

risé à dire, pendant son élection, qu'il y aurait un changement dans la politique du gouvernement ? Car il ne semble y avoir aucun doute que cette déclaration a été faite par un membre du cabinet. Et si le ministre de la Marine et des Pêcheries n'y était pas autorisé par son gouvernement, avait-il le droit de faire cette déclaration aux électeurs de la province de Québec ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est parfaitement plausible d'interpeller le gouvernement, après lui en avoir donné avis, sur la question de savoir si le ministre de la Marine et des Pêcheries avait ce droit ou non. Mais je n'admets pas que l'honorable député ait le droit de poser cette question en ce moment, et d'exiger qu'on réponde catégoriquement : oui ou non. Le gouvernement fera connaître sa politique sur cette question, dans un projet de loi qui sera soumis à la Chambre et on pourra alors la critiquer, mais pas avant.

M. R. L. BORDEN : Si les explications du ministre des Finances veulent dire quelque chose, c'est que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'était pas autorisé à parler comme il l'a fait. Je reconnais avec le ministre des Finances que le meilleur moyen pour le gouvernement de faire connaître sa politique sur cette question, c'est de l'annoncer au parlement pendant qu'il est en session. Mais ce n'est pas ce qui a eu lieu dans le cas actuel. Cette importante déclaration a été faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries pendant son élection dans la province de Québec, et nous n'avons pas encore eu un seul mot du gouvernement, bien que la session soit commencée depuis six semaines. Le ministre des Finances prétend que le gouvernement devrait recevoir avis d'une question qui a été annoncée il y a deux mois par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous voulons simplement savoir s'il était autorisé par ses collègues à parler ainsi. Je trouve la question très légitime et je crois avoir le droit de la poser.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a le droit de demander au ministre de la Marine et des Pêcheries, dans la forme régulière, s'il a fait cette déclaration, mais il ne lui est pas permis de supposer que cette déclaration a été faite, ni d'exiger une réponse à sa question telle qu'il l'a posée.

M. R. L. BORDEN : Je considère avoir agi d'une manière courtoise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas question de courtoisie.

M. BORDEN (Halifax) : Je l'ai dit à deux ou trois reprises, j'ai vu dans les journaux que cette déclaration était attribuée au ministre de la Marine, et je ne sache pas qu'elle ait été répudiée par lui. Puis j'ai entendu ce soir le ministre des Travaux publics faire une autre déclaration qui me paraît incompatible avec la première. Le ministre des Finances donne comme prétexte que la politique du gouvernement devra d'abord être annoncée à la Chambre. Je suis aussi de cet avis, et si le ministre de la Marine était autorisé par ses collègues à parler comme il l'a fait, pourquoi le gouvernement ne nous a-t-il pas déjà fait connaître sa politique depuis longtemps ? La session est commencée depuis six semaines. La Chambre, par courtoisie, sinon pour autre raison, aurait du être mise au courant des intentions du gouvernement. Le ministre des Finances voit dans quelle position se trouve son collègue.

Cette déclaration a été faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries pendant qu'il cherchait à se faire réélire, et au moment où la confiance des électeurs était un peu ébranlée parce que les partisans du gouvernement dans cette province étaient mécontents de ce qu'un département important comme celui des Traux publics avait été confié à un ministre d'une autre province. On a annoncé dans les journaux et privément que le ministre de la Marine et des Pêcheries avait fait la déclaration dont j'ai parlé. Il n'est certes par trop tôt, six semaines après l'ouverture de la session et trois mois après l'élection, pour demander si c'est bien là la politique du gouvernement, ou si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé ainsi sans l'autorisation ni la sanction de ses collègues. Je considère comme une affaire très importante le démembrement du ministère des Travaux publics dans le sens indiqué par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Le public est très intéressé à savoir si la nouvelle est fondée et je ne crois pas que nous nous écartions du rôle d'une opposition en demandant au gouvernement de nous faire connaître sa politique sur cette question.

M. SPROULE : Le meilleur temps pour donner ces explications, c'était peut-être lorsqu'on a commencé les changements ministériels. Puisqu'on n'a pas profité de cette occasion on ne peut pas se plaindre si un membre quelconque demande des renseignements, vu surtout que les deux ministères sont étrangement confondus, s'il faut en croire les journaux. Je n'ai aucun doute que le ministre (M. Préfontaine) a lui-même fourni cette explication à ses électeurs pour s'assurer leurs suffrages. Quand au crédit en question le ministre des Travaux publics nous dit que c'est pour construire un abri.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour agrandir les édifices.

M. SPROULE : Dans ce cas l'item est mal redigé, car il paraît plutôt s'appliquer au prolongement d'un quai, qu'à un édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a raison. Il s'agit en effet du prolongement d'un quai ;

mais il comprend aussi la construction d'un hangar à marchandises sur le quai.

L'honorable M. TARTE : Je connais très bien la localité. Le quai est trop bas et quand il y a du vent l'eau passe par dessus ; tout cela, au grand préjudice du trafic-voyageurs. C'est une jolie place d'été. Il s'agit d'élever et d'élargir le quai et de réparer le hangar. Puis-je, sans aller trop loin, demander si cet argent sera dépensé par le ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, par le ministère des Travaux publics.

L'honorable M. TARTE : Il n'y a aucun doute que mon ami, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, a déclaré pendant son élection que le ministère des Travaux publics allait être démembré. Je n'ai jamais compris quelles attributions devaient lui être enlevées. Il est vrai que ce n'est pas le temps de discuter la politique du gouvernement sur ce point, mais ayant fait de mon mieux pour mettre ce département sur le pied où il est actuellement, je regretterais de le voir démembrer. J'espère que nous connaîtrons bientôt la politique ministérielle à cet égard.

M. SPROULE : Si l'auditeur général fait son devoir, il verra à ce que cet argent ne soit employé que pour les fins indiquées ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de prolonger un peu le quai pour donner plus d'espace et l'honorable député a raison de dire que la rédaction de l'item laisse à désirer.

M. INGRAM : La réorganisation du département a été annoncée dans le discours du trône et j'ai cru que j'avais le droit d'en parler ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y ai aucune objection.

M. R. L. BORDEN : Bien qe l'occasion ne soit peut-être pas des mieux choisies pour discuter le mérite de la question, je ne vois pas quelle objection peut avoir le gouvernement à nous faire savoir ce qu'il se propose de faire, puisqu'il y a six semaines que nous sommes en session et trois mois que cette déclaration a été faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries ; et dans beaucoup d'endroits cette déclaration est considérée comme affectant de grands intérêts. J'aimerais à savoir du premier ministre quand il sera en état de nous faire connaître la politique du gouvernement sur cette question.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami admet que l'occasion est mal choisie pour faire cette déclaration, mais je n'ai pas d'objection à lui dire qu'elle sera faite très prochainement.

M. R. L. BORDEN : Cela veut dire lundi, je suppose?

Le PREMIER MINISTRE : Oh! non.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le discours du trône annonce que cette division sera faite.

M. POPE : Oui, et la chose a été annoncée dans une occasion plus importante que dans le discours du trône—à Maisonneuve, pendant l'élection, et cela dans un but spécial.

M. R. L. BORDEN : Et pendant cette élection on a donné beaucoup plus de détails que l'honorable député (M. Ross) n'en trouvera dans le discours du trône. Nous avons hâte de savoir si les détails donnés par le ministre de la Marine et des Pêcheries durant son élection représentent la politique que le gouvernement entend suivre.

M. FOWLER : En justice pour le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine)——

M. BENNETT : Qui s'est sauvé.

M. FOWLER : Qui vient de sortir, je dois dire qu'il paraissait tout disposé à nous donner les explications demandées, mais l'honorable ministre qui dirigeait le débat, à ce moment, n'a pas voulu le lui permettre, pour une raison ou pour une autre. J'ignore pourquoi cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous le savons, nous.

M. FOWLER : Je suppose, en effet, que le ministre de la Justice le sait. On redoutait peut-être quelques indiscrétions du ministre de la Marine et des Pêcheries. On craignait qu'il n'en dît trop.

M. POPE : C'est ce qu'il a déjà fait.

M. BENNETT : Je crois savoir pourquoi le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait cette déclaration dans Maisonneuve. A ce moment-là les journaux de Montréal parlaient de lui comme du futur ministre des Travaux publics et non du futur ministre de la Marine et des Pêcheries,et il a cru que son importance en serait diminuée si on ne lui confiait pas la direction de certains travaux publics. Le " Witness " le grand organe libéral de la province de Québec, qui est très lu dans Ontario et tout le Canada, parla de lui en termes peu flatteurs. Je n'ai pas sous la main les écrits du " Witness " mais ce sont des choses de notoriété publique et je félicite l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de la vigueur et de l'énergie qu'il a dû déployer pour vaincre l'opposition du " Witness " et décrocher un portefeuille. Au moment où il allait être déclaré vainqueur, un autre adversaire surgit dans la personne du ministre de l'Agriculture, et c'est peut-être une des raisons pour lesquelles il n'est pas ici. Il s'est peut-être absenté pour cacher son désappointement et son dépit d'avoir à siéger dans le même cabinet que le ministre de la Marine et des Pêcheries. Tout le monde sait que le ministre de l'Agriculture est un des plus

forts actionnaires du "Herald" de Montréal ; la chose est de notoriété publique et il ne l'a jamais niée.

L'honorable premier ministre doit avoir fort à faire, pour maintenir la paix entre ces deux éléments hostiles de son cabinet. Le ministre de l'Agriculture pose devant le public comme le prototype de tout ce qui est bon et respectable, et cependant, par l'entremise de son journal, il attaque le ministre de la Marine et des Pêcheries dans les termes les plus violents.

Il y a lieu de féliciter le ministre de la Marine et des Pêcheries d'avoir eu assez d'influence sur le premier ministre pour se faire accepter en dépit des attaques dirigées contre lui par le journal du ministre de l'Agriculture. Le "Herald" ne s'est pas contenté de s'en prendre à sa carrière politique, et il est même allé si loin que je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries aurait été justifiable de le faire citer en justice pour libelle. Le "Herald" lui reprochait sa conduite comme maire de Montréal et l'accusait d'avoir toujours travaillé dans son propre intérêt et non dans celui de la ville.

Nous avons un bien étrange cabinet ; ceux qui le composent peuvent se faire la guerre en dehors, se renvoyer les uns aux autres les plus graves accusations et cependant rester étroitement unis grâce au ciment des émoluments. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est un vaillant lutteur et je le félicite d'être arrivé en dépit de toutes les attaques dirigées contre lui. Mais il se doit quelque chose à lui-même et à sa réputation, parce qu'il a déclaré publiquement à Montréal, que s'il ne recevait pas le portefeuille des Travaux publics qui avait presque toujours appartenu à la province de Québec depuis la confédération——

A six heures la séance est levée.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie dite Federal Oil Company.—(M. Belcourt).

Bill (n° 40) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie dite International Railway Appliance Company.—(M. Brock).

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie dite The Quebec, Saguenay and Gulf of St. Lawrence Railway Company.—(M. Girard).

Bill (n° 29) concernant la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada.—(M. Geoffrion.)

Bill (n° 129) concernant la Crown Bank of Canada.—(M. Guthrie.)

Bill (n° 132) constituant en corporation la Compagnie du pont International Père-Marquette.—(M. Cowan.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. BENNETT : Quand vous avez quitté le fauteuil, M. le président, j'étais à parler de certaines déclarations faites par le ministre de la Marine et des Pêcheries concernant la répartition du travail dans le ministère des Travaux publics. Mais, comme je ne vois pas cet honorable ministre à son siège, je n'en dirai pas plus long à ce sujet. Je reviendrai peut-être sur cette question dans une autre occasion.

Newport—brise-lames—prolongement, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter les travaux d'un brise-lames sur le côté ouest de l'entrée de la rivière Newport, et d'allonger les caissons de 200 pieds afin d'atteindre une profondeur d'eau de 15 pieds à marée basse.

M. SPROULE : C'est une répétition du crédit. Pourquoi les travaux n'ont-ils pas été exécutés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'est trouvé dans l'impossibilité de préparer le bois. Une partie de l'ouvrage a été faite en 1901. Quant au prolongement, des soumissions seront demandées et le travail sera fait à l'entreprise.

Rivière Nicolet—dragage, etc., $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande ce crédit pour faire remplir et réparer la jetée construite à l'embouchure de la rivière Nicolet, sur le lac Saint-Pierre. Le dragage est fait dans le but d'obtenir une profondeur d'eau de huit pieds à marée basse.

M. SPROULE : Cette somme n'est pas exclusivement destinée à des travaux de dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'item dit, "dragage, etc." D'après les estimations préparées par l'ingénieur, on devra dépenser $8,000 pour le dragage et $4,000 pour les autres travaux.

Pointe-aux-Esquimaux—quai—caisson de tête, $5,000.

M. INGRAM : Quel est le premier montant dépensé par le département pour ce quai ? Je vois dans le rapport de l'auditeur général, "Lavoie, Elie, pour intérêt dû sur le prix d'acquisition de son quai."

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai a été construit par le département au prix d'un peu plus de $10,900.

M. SPROULE : Est-ce que le dernier crédit demandé sera suffisant pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter un ouvrage additionnel.

M. SPROULE : Je voudrais poser une question générale qui évitera bien des répétitions. L'honorable ministre nous a-t-il dit qu'à l'avenir le département demanderait des soumissions pour l'exécution de tous ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est bien là mon intention chaque fois que la nature des travaux à exécuter le permettra. J'ai dit, au sujet du dernier crédit, que bien que dans le passé ce travail ait été exécuté à la journée, nous avons changé cela et donné l'ouvrage à l'entreprise.

Pointe Saint-Pierre—brise-lames, $22,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat pour cette entreprise est accordé.

M. BLAIN : Quel est le prix porté au contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $22,00. Le coût estimatif de ce brise-lames est de $24,000.

M. BLAIN : J'ai remarqué l'année dernière que lorsque la Chambre a été appelée à voter un crédit pour ce brise-lames, le ministre a déclaré que toute l'entreprise coûterait $14,000, et que le contrat était accordé à cette époque pour ce prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce doit être une erreur, car je constate par le dossier du département que l'entreprise a été adjugée le 4 septembre 1902, pour $22,000.

M. BLAIN : Les "Débats" sont là pour établir que le ministre des Travaux publics a dit : "$14,000 en est le coût estimatif et l'ouvrage est fait à l'entreprise." L'honorable ministre voudrait-il nous dire si l'augmentation a été recommandée par l'ingénieur, ou pour quelle raison on a déclaré l'année dernière que $14,000 seraient suffisants pour compléter les travaux, quand on a maintenant besoin d'un montant aussi élevé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis expliquer cette déclaration. Elle doit avoir été faite par erreur ou mal rapportée, car les ingénieurs disent dans leur rapport que les travaux devront coûter au delà de $20,000, et l'entreprise ne pouvait être accordée à cette époque, car elle n'a été adjugée que l'automne dernier.

M. SPROULE : On a dépensé $2,000 l'année dernière pour ces travaux. Avez-vous fait faire de l'ouvrage avant d'accorder l'entreprise ? Je vois que sur les $10,000 votés l'an dernier, vous avez dépensé $2,000, et vous faites voter de nouveau un montant de $8,000. Avec tout cela, l'entreprise une fois complétée coûtera $24,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On croit pouvoir dépenser $2,000 d'ici au 30 juin prochain, et nous demandons à la Chambre de voter de nouveau la balance de $8,000 provenant du crédit de l'année dernière.

Rivière-aux-Renards — brise-lames, jetée, $14,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit a pour but de prolonger la jetée jusqu'à un certain endroit sur le côté est du port du côté nord de la Rivière-aux-Renards. La jetée a actuellement 300 pieds de longueur, et on veut lui donner une longueur totale de 600 pieds afin d'atteindre une profondeur d'eau de 18 pieds. Le coût estimatif de l'entreprise est de $48,000.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce qu'il s'agit là d'une entreprise nouvelle, ou de vieux travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prolongement est une entreprise nouvelle.

M. LEMIEUX : Des soumissions sont actuellement demandées pour cette entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les 300 pieds de jetée qui existent ont été faits à la journée. C'est cette partie déjà construite que l'on veut prolonger, et des soumissions sont demandées pour ces travaux.

M. FOWLER : Dans quel comté se trouve située cette jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gaspé. Toute l'entreprise coûtera $48,000. Le contrat n'est pas encore accordé pour ce qui reste à faire des travaux. Mais des soumissions sont demandées par voie de publicité dans les journaux.

M. BORDEN (Halifax) : Nous ne sommes guère renseignés sur la nécessité de cet ouvrage.

M. LEMIEUX : Je puis dire à mon honorable ami que cet endroit est le seul havre de refuge qui existe sur cette partie du littoral. Le comté de Gaspé est très étendu, et il compte 250 milles de côte. C'est le seul refuge qui existe sur la côte de Gaspé pour les navires et les goélettes venant du Labrador ou du golfe Saint-Laurent. Cet ouvrage est le plus important de tous ceux qui sont actuellement en voie d'exécution sur cette côte.

M. SPROULE : Quelle est la population de l'endroit où cette jetée est construite ?

M. LEMIEUX : La Rivière-aux-Renards possède une population d'environ 1,000 âmes. Il se fait un commerce d'expédition considérable à cet endroit.

M. POPE : C'est principalement un havre de refuge, je suppose ?

M. LEMIEUX : Oui.

Rivière Batiscan—pour continuer à draguer la passe à l'embouchure de la rivière, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est situé dans le comté de Champlain. C'est pour prolonger la passe navigable à l'embouchure de la rivière Batiscan jusqu'à une profondeur d'eau de cinq pieds à l'eau basse. L'ouvrage est donné à l'entreprise.

M. SPROULE : Le gouvernement n'a-t-il pas des dragueurs qui lui appartiennent près de là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas actuellement.

M. POPE : Quel sera l'utilité de ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il y a des scieries importantes en exploitation à cet endroit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La "International Paper Company" y possède un établissement.

M. POPE : Quel genre de moulins ont-ils?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Des fabriques de pâte de bois. La Compagnie "Price Bros." possède également des concessions forestières importantes le long de la rivière Batiscan. Autrefois, ils avaient l'habitude de scier leurs billots à un endroit appelé Sainte-Geneviève où se trouvaient leurs scieries, puis de les descendre par la rivière et de les embarquer à bord des navires à l'embouchure de la rivière Batiscan. Mais tout récemment ils ont trouvé qu'il était préférable de descendre leurs billots jusqu'à l'embouchure de la rivière, et ils ont abandonné Sainte-Geneviève. Et le résultat de cela, c'est que maintenant ils font remonter la rivière Batiscan à leurs navires aussi loin que possible, afin de pouvoir les charger près des scieries.

Rivière Chateaguay—dragage, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour continuer le dragage du chenal commencé en 1898, à l'embouchure de la rivière Chateauguay.

M. POPE : A quoi cela sert-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A améliorer la navigation dans la rivière Chateauguay.

M. POPE : J'aimerais à connaître quelques-uns des avantages que l'on devra retirer de cette dépense. Je ne connais pas très bien ce district, mais il me semble qu'il n'y a rien là qui soit de nature à justifier une pareille dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas pouvoir fournir à l'honorable député (M. Pope) aucun détail sur la somme de trafic qui se fait à cet endroit. Il y a déjà plusieurs années que le département s'occupe d'améliorer la navigation dans cette rivière. C'est un fond de sable et le lit de la rivière se remplit souvent. On me dit qu'il se fait un certain commerce d'expédition à cet endroit, mais je ne le sais pas personnellement.

M. POPE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire, en consultant son ingénieur, quel somme d'argent a déjà été dépensée à cet endroit? Cela me paraît absolument nouveau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir de fournir à mon honorable ami le renseignement qu'il demande.

M. POPE : Nous allons laiser cet item en suspens jusqu'à ce que j'aie obtenu ce renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est très bien.

Rivière-du-Loup—quai—améliorations et réparations, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à couvrir les frais de construction d'un nouvel embarcadère du côté de l'est du caisson de tête du quai de la Rivière-du-Loup.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la nécessité de ce nouvel ouvrage? Je crois que les travaux de la Chambre, et tout particulièrement l'étude des crédits de cette nature, iraient beaucoup plus vite, si, en soumettant un item de ce genre au comité, l'honorable ministre des Travaux publics commençait par nous fournir un certain nombre de renseignements, qui nous éviteraient l'obligation de lui poser un si grand nombre de questions. Je crois qu'il devrait nous dire, chaque fois qu'il s'agit d'un nouvel ouvrage, où il se fait, à quoi il sert, quand et pourquoi les travaux ont été commencés, quels sont les avantages qui devront en découler, quand il sera terminé, s'il est fait à la journée ou à l'entreprise, le montant dépensé jusqu'à date, ce qu'il devra approximativement coûter, et la population qui doit en bénéficier. Si ces détails étaient fournis, ils activeraient beaucoup le travail du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La proposition de l'honorable chef de la gauche a beaucoup de bon sens. Quand bien même j'aurais tous ces renseignements à ma dispositon, je ne songerais peut-être pas à les fournir d'une manière aussi complète, quand il s'agit d'un endroit que tous les membres de cette Chambre connaissent très bien, ou relativement à ces crédits du

budget principal, dont la plupart sont destinés à la continuation de travaux que la Chambre a approuvés durant la dernière session et même lors des sessions précédentes.

M. R. L. BORDEN : J'admets cela, mais l'honorable ministre ne peut s'attendre à ce que tous ces faits nous restent aussi présents à l'esprit qu'à lui-même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je partage absolument la manière de voir de l'honorable député. Quant à ce qui concerne le quai de la rivière du Loup, je crois que nous connaissons tous l'endroit, et il est inutile pour moi d'insister sur l'importance de la Rivière-du-Loup comme port d'expédition. L'ingénieur en chef me dit que l'embarcadère fixe qui s'y trouve actuellement n'est d'aucune utilité à cause des marées et l'on veut en construire un autre mobile.

Rivière Saint-François—brise-glaces à Richmond, $11,000.

M. POPE : A quoi est destiné ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'une somme de $11,000 à voter de nouveau pour compléter les travaux des quatre brise-glaces que l'on se propose de faire construire à l'entreprise, dans la rivière Saint-François, quelque peu en aval de Richmond, pour éviter, autant que cela est possible, la répétition des désastres occasionnés par les amoncellements de glace qui se forment dans les chenaux de la rivière, entre la ville et le pont du Grand Tronc, à environ un mille et demi plus bas. L'entreprise est accordée. Le montant du contrat est de $11,317, et l'estimation total du coût des travaux est de $12,000.

M. POPE : Quand nous dépensons cinquante ou soixante millions de dollars dans dans le pays, le moment est peut-être mal choisi pour moi de venir critiquer une dépense de $11,000 que le gouvernement se propose de faire dans la partie du pays que j'habite. Je présume que la population des cantons de l'est devrait se réjouir de voir que le gouvernement reconnaît que la rivière Saint-François est digne de son attention. Cette rivière n'est pas navigable et elle n'est d'aucune utilité comme moyen de transport. Cette amélioration que l'on a en vue, est absolument en dehors du domaine des travaux qui doivent être exécutés par le pouvoir fédéral, et l'octroi de cet argent dénote chez ceux qui gouvernent la plus grande élasticité de conscience sous ce rapport. Je suis fort surpris de la chose, M. l'Orateur, et je dois dire que nous paraissons aller trop loin dans cette direction, quand je considère cet item. Il est vrai que la crue des eaux du printemps, dans cette région, comme dans plusieurs autres petites rivières du pays, a pour résultat d'emporter un pont ici et là, que les municipalités se sont jusqu'à présent presque toujours chargées de reconstruire. C'est ce qui a eu lieu à Richmond, ainsi que dans la ville de Brampton, située un peu plus haut, et où un pont a été emporté. La même chose a eu lieu dans le comté où je demeure, mais nous n'avons jamais songé à nous adresser au gouvernement fédéral pour lui demander de construire des brise-glaces afin de nous protéger contre la glace, dans les saisons extraordinaires, et si ce crédit est voté, je considère que ce sera créer là un précédent dont nous ne pouvons prévoir les conséquences, car, chaque fois qu'il se produira des dommages dans quelque coin du pays, résultant de la crue soudaine des rivières, on s'adressera immédiatement à ce parlement afin de lui demander l'aide nécessaire pour empêcher la répétition de semblables désastres.

Je suis absolument surpris de voir ce crédit ici, et je ne puis croire que l'honorable ministre ait été convenablement renseigné à ce sujet. On lui a tout simplement demandé d'exécuter des travaux qui sont du ressort municipal ou tout au plus du ressort provincial. Je ne comprends pas comment le gouvernement peut considérer cette entreprise comme étant dans l'intérêt général du Canada. Mon honorable ami a certainement été induit en erreur. S'il avait su à quoi s'en tenir, il n'aurait jamais créé un pareil précédent, car, en agissant ainsi, il s'expose à toutes espèces de demandes de secours, chaque fois qu'il se produira quelque chose d'extraordinaire sur n'importe quelle petite rivière non navigable au Canada. Si nous étions dans la législature provinciale, et que ces travux nécessiteraient une dépense trop élevée pour la municipalité, nous serions peut-être justifiables de l'accorder, vu certaines circontsances extraordinaires. Mais il est ridicule de demander de l'aide au parlement fédéral pour une telle entreprise. C'est un précédent dangereux à établir, et la Chambre ne devrait pas l'approuver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ferait bien de ne pas oublier que cette dépense a été approuvée par le parlement pendant la dernière session. Ce qu'il a dit à ce sujet peut avoir sa raison d'être, mais je suppose que lorsque l'on a demandé ce crédit pour la première fois, on a dû fournir toutes les explications nécessaires .

M. POPE : Est-ce que les travaux sont terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est accordée et le parlement ne peut maintenant revenir sur sa parole, les travaux doivent se faire. Je dois avouer que je n'ai pas pris connaissance de tous les détails que l'on a dû fournir au parlement pour le décider à entreprendre cet ouvrage en premier lieu.

M. POPE : Il semble être difficile de condamner le département pour une dépense

comme celle-ci. Bien que mon honorable ami ne soit que depuis peu à la tête du ministère des Travaux publics, il fait partie depuis déjà assez longtemps du cabinet, et il est obligé de partager avec ses collègues la responsabilité de cet état de choses. Je suis surpris que l'honorable ministre des Travaux publics, ou son prédécesseur, ou n'importe quel autre ministre ait approuvé une pareille dépense. Un simple membre du parlement, retirant une magnifique indemnité de $1,500 par année, aurait fait preuve de plus de prudence avant de se lancer dans une pareille dépense. Si ce crédit est adopté, n'importe quelle municipalité du pays sera justifiable de s'adresser au gouvernement fédéral pour lui demander d'améliorer les rivières non navigables du pays. C'est là un fait qui ne peut être contredit, monsieur le ministre, et que ce soit vous ou votre prédécesseur, ou les deux ensemble, qui soyez responsables de cette dépense, vous vous êtes liés pour toujours à certaines obligations dont la responsabilité devrait être supportée par les municipalités intéressées.

Je désire donc protester contre cette manière de faire . Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de proposer que cet item soit rayé de la liste des crédits, pour donner toute la force voulue à mon protêt ; car les " Débat " seront là pour demontrer que j'ai refusé de sanctionner une pareile dépense.

Je suis content sans l'être de ce que l'on veut faire. Je suis content parce que je connais la localité., et que je puis parler en connaissance de cause lorsque je proteste contre l'adoption de ce crédit. D'un autre côté, je suis mécontent de voir dépenser les deniers publics dans ce district, pour l'exécution de travaux d'un caractère purement local.

M. SPROULE : On est en frais d'établir un précédent dangereux, contre lequel nous ne pouvons trop tôt protester. Dans ce cas, le gouvernement ferait aussi bien d'aider la municipalité à construire le pont de la rivière Rideau qui a été emporté deux ou trois fois. Comme l'a fait très bien remarquer l'honorable député (M. Pope), ce crédit est destiné à une entreprise purement locale, et si son exécution entraîne une dépense que la municipalité ne peut supporter seule, c'est au gouvernement provincial et non aux autorités fédérales à lui venir en aide. Il appert, maintenant, que cette rivière n'est pas navigable, et que ce pont n'est construit que pour l'utilité du public voyageur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Pope) fait erreur ; cette rivière est navigable.

M. POPE : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans aucune de ses parties ?

M. POPE : Nulle part, si ce n'est peut-être à son embouchure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a un grand nombre de rivières navigables qu'on n'utilise pas pour les fins de la navigation, mais on me dit que la rivière Saint-François est navigable. Comme je l'ai expliqué, ce crédit n'est pas destiné à la construction d'un pont, mais à celle d'un brise-glace. L'ingénieur du département me dit que les parties intéressées ont laissé entendre qu'une grande étendue de terre fertile avait à souffrir de ces inondations. Je sais qu'en ma qualité de membre du gouvernement, je dois prendre la responsabilité de ses actes, mais nous sommes tous responsables jusqu'à un certain point de l'exécution de ces travaux, car ils ont été approuvés par le parlement.

M. POPE : Comme l'honorable ministre le sait, je n'ai jamais eu l'insigne honneur de faire partie d'un gouvernement, et j'aimerais à savoir comment il se fait qu'une administration fédérale chargée de s'occuper des affaires nationales, ait eu à examiner une demande de crédit de cette nature. Qu'a-t-elle à voir dans ces affaires municipales ? Qui a demandé ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements en la possession du ministère, ces travaux ont été demandés par le conseil municipal de la ville de Richmond, au moyen d'une requête adressée au ministre des Travaux publics, qui a dû recommander la chose à son tour au conseil, et c'est le conseil qui est responsable de l'avoir recommandé au parlement.

M. POPE : Un fonctionnaire quelconque a dû être envoyé sur les lieux pour se rendre compte de la nature des travaux et faire rapport s'il les considérait comme étant d'une importance nationale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que le seul rapport demandé concernait l'effet que ce brise-glace devrait exercer au point de vue de l'inondation de ces terrains, et le coût de l'entreprise.

M. POPE : Dois-je comprendre que la construction de ces ouvrages devra prévenir l'inondation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là l'opinion des ingénieurs.

M. POPE : Je comprends maintenant la raison d'être de cette pétition de la municipalité, et je regrette sincèrement de ne pas avoir connu plus tôt le caractère vraiment paternel de ce gouvernement, car plusieurs municipalités situées dans cette partie du pays que j'habite auraient pu lui demander de l'aide pour l'exécution de plusieurs entreprises locales. Cela nous aurait été d'un grand secours.

Jusqu'à présent, nous avions cru que les deniers publics devaient servir aux travaux de l'Etat ; aujourd'hui, nous constatons que ce gouvernement n'est pas seulement fédéral

dans son essence, mais qu'il est devenu provincial et même municipal. Cette politique est généreuse et de nature à encourager l'immigration au Canada. Nous pouvons dire aux municipalités qu'elles n'ont pas besoin de limiter trop sévèrement leurs dépenses, car, si elles se trouvent dans l'embarras, elles peuvent compter sur l'aide du gouvernement fédéral. C'est avec plaisir que j'ai entendu cette déclaration importante, car j'habite une région montagneuse coupée de cours d'eau rapides, de rivières qui se gonflent chaque année et dont la crue nous cause plus ou moins de pertes. A l'avenir, je pourrai, avec plaisir, dire aux conseils municipaux du comté que j'ai l'honneur de représenter, qu'ils n'ont pas besoin de craindre de dépenser beaucoup, parce qu'ils ont le droit de réclamer l'aide du gouvernement. Toutes les rivières de cette partie du pays sont aussi navigables que peut l'être le Saint-François. Aux mois d'août et de septembre, il n'y a que les chalands qui peuvent remonter le cours de cette rivière. Elle n'est donc pas navigable. Je ne puis croire que les ministres aient jamais étudié la nature de cet item ; je suis surpris de voir que le parlement fédéral passe son temps à voter des crédits pour des fins municipales. C'est véritablement une honte.

Rivière Saint-Maurice—dragage du chenal entre les Grandes Piles et La Tuque, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à payer le coût des travaux exécutés par le dragueur du gouvernement dans cette rivière.

M. INGRAM : L'an dernier, on a dépensé environ $5,955 de ce montant. Le ministre a-t-il l'intention de continuer ces travaux au cours du présent exercice ?

M. BUREAU : On calcule que 3,000,000 de billes de bois descendront cette rivière, cette année. Les travaux en question ont pour but d'enelever les bancs de sable qui se sont formés dans cette rivière et qui pourraient nuire au flottage de ce bois.

M. SPROULE : Combien de verges de matières ce cure-môle peut-il enlever par jour ? Quel est le coût approximatif de ces travaux ? Une réponse à ces questions nous permettra de nous faire une idée de la différence qui existe entre le coût de ces travaux exécutés par le gouvernement et celui d'ouvrages semblables accordés à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur du ministère me dit que ce dragueur peut nettoyer 300 verges par jour et que le coût de ce travail sera d'environ $25.00 par jour.

Rivière Saint-Maurice—dragage du chenal de l'est, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme nous permettra de continuer les travaux de creusage du chenal de l'est.

Rivière Touladie—améliorations, $2,000.

L'honorable M. TARTE : Quelle est la nature des travaux que le ministère fait exécuter à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons améliorer la navigation de la partie supérieure de cette rivière, en y construisant une digue unie.

L'honorable M. TARTE : Où en étaient rendu ces travaux à la fin de l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucun travail n'a été fait l'an dernier, mais le ministère a fait faire l'inspection des lieux.

L'honorable M. TARTE : Quel sera le coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit qu'il n'a pas encore eu le temps de faire cette estimation.

L'honorable M. TARTE : Je crois que cet ouvrage coûtera probablement cher. C'est une rivière assez considérable, coulant à travers une région qui se développe considérablement.

M. POPE : Y a-t-il de l'eau, au moins, dans cette rivière ?

L'honorable M. TARTE : J'ignore quelle est la profondeur de l'eau. Je n'ai pas le rapport devant moi ; je ne crois pas que ce relevé se trouvait au ministère, lorsque j'ai quitté celui-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons reçu des requêtes de la part des colons nous demandant de faire exécuter ces travaux. Il faudra constater que cette dépense est à l'avantage du district en question, qu'elle est conforme aux désirs exprimés par les colons et que ces travaux ne nous coûteront pas trop cher, avant que je dépense un sou de ce crédit. D'un autre côté, si la somme de $2,000 que le parlement a votée, l'an dernier, nous permet de rendre cette rivière navigable pour le plus grand bien de cette région, il n'y aurait pas de raison pour nous empêcher de faire exécuter ces améliorations.

M. CARGILL : Pourquoi ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour éviter les rapides qui se trouvent à cet endroit.

M. CARGILL : Cette rivière est-elle navigable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, pour les petits bateaux.

L'honorable M. TARTE : Les colons vont s'établir dans ce district. Je cite les faits

mentionnés dans les requêtes adressées au ministère. Cette rivière se trouve dans le comté de Témiscouata, à environ 50 ou 60 milles de Fraserville. Cette région est fertile et l'on y rencontre des groupes importants de colons. Ceux-ci ont fait remarquer au gouvernement l'importance de rendre cette rivière navigable. Lorsque ce crédit fut inséré dans les estimations du dernier exercice, nous n'avions aucun renseignement précis, et c'est pour cela que nous avons fait faire l'inspection de cette rivière ; le rapport de l'ingénieur devrait se trouver entre les mains des fonctionnaires du ministère. On nous a dit qu'on pouvait améliorer la navigation de cette rivière sur une distance de 40 ou de 50 milles, en construisant des digues, en minant les rochers, etc.

M. BORDEN (Halifax) : Toute la difficulté provient de ce que l'honorable ministre n'a pas la moindre idée du montant que ces travaux auront coûté, lorsqu'ils seront terminés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là ce qui'est arrivé, je crois, lorsque l'on a voté ce crédit. J'ai dit que si $2,000 nous permettaient d'enlever ces obstacles et de rendre cette rivière navigable sur la moitié même de la distance de 40 ou de 50 milles mentionnée d'abord, on aurait raison d'approuver cette dépense très utile. Au contraire, si le rapport démontre qu'il n'est aucunement avantageux de faire exécuter ces travaux, et qu'il faudrait dépenser un montant considérable pour rendre cette rivière navigable, je m'engage à ne pas dépenser ce crédit.

M. CARGILL : Cette discussion me fait croire que la politique du gouvernement est d'améliorer les cours d'eau qu'on trouve dans les différentes parties du Canada, quand bien même ces rivières ne seraient pas navigables, pourvu que ces travaux soient à l'avantage des colons, et qu'ils permettent aux propriétaires de scieries de faire le flottage de leur bois. Nous avons plusieurs rivières dans Ontario ; on en trouve dans mon comté et mes électeurs sont vivement intéressés à les améliorer. Pour eux ce serait de l'argent bien dépensé. Si le gouvernement suit cette politique pour la province de Québec, nous aimerions qu'ils accordât les mêmes faveurs à Ontario. Je me suis servi, depuis trente-un ans, d'une petite rivière pour faire flotter le bois destiné à mes scieries ; j'ai dû construire de mes propres deniers les barrages nécessaires à mon industrie. Le gouvernement d'Ontario, il y a trente-un ans, vendait les terrains de cette partie du pays dix fois plus cher que le prix qu'il peut recevoir aujourd'hui, pour les terres propres à la culture de cette région. Nous avons payé ces terrains que traversait la petite rivière qui a servi au flottage de mes billes de bois. Ce n'est pas, à proprement parler, une rivière navigable, mais elle est flottable. Les habitants de deux municipalités de ce district se sont adressés au gouvernement provincial pour obtenir de celui-ci une subvention destinée à enlever les obstacles qui obstruent cette rivière. Cela aurait permis aux cultivateurs de faire le drainage de leurs terres. D'autres municipalités ont suivi cet exemple ; mais je crois que nous nous sommes adressés à mauvaise enseigne. On m'a demandé d'assister, mercredi prochain, à l'entrevue que doit avoir une certaine députation avec le premier ministre d'Ontario. Je crois que les membres des conseils de deux municipalités, au moins, seront présents à cette réunion. Si nous ne réussissons pas à mettre en jeu assez d'influences pour engager le premier ministre d'Ontario à nous accorder une subvention libérale, je conseillerai aux intéressés de s'adresser au gouvernement fédéral.

L'honorable M. TARTE : Il y a un autre point à considérer. A différentes reprises, on m'a fait promettre des améliorations considérables dans des rivières comme celle dont nous parlons maintenant. On me disait que ces travaux activeraient la colonisation de ces districts. Nous dépensons des sommes énormes pour attirer l'immigration étrangère au Canada, au Nord-Ouest surtout. Les anciennes provinces ne peuvent consacrer beaucoup d'argent à la mise en vigueur de leur politique d'immigration. On m'a démontré, dans le cas qui nous occupe, qu'en améliorant cette rivière, nous fournirions des voies de communications à un certain nombre de nouveaux colons. Cette partie du pays se colonise graduellement. Le gouvernement fédéral a-t-il raison de faire ces travaux, dans des cas semblables ? Je le crois.

M. POPE : Cela est bien douteux.

L'honorable M. TARTE : Je sais que la question est discutable. Nous dépensons des montants considérables pour envoyer des colons dans l'ouest——

M. POPE : Mais c'est toujours au Canada.

L'honorable M. TARTE : Touladie se trouve aussi en Canada. Supposons que nous dépensions quelques milliers de dollars pour ces ouvrages, et que cela encourage 500 colons à s'établir dans ce district, cet argent se trouverait bien placé. Il va sans dire que je parle d'une manière générale. Ce sujet mérite d'être discuté, car il est bien important. J'avoue que, dans plusieurs circonstances, nous faisons des dépenses qui n'ont peut-être pas leur raison d'être, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur cet autre aspect de cette question. Lorsque le gouvernement en améliorant nos rivières, ou en construisant des quais le long de nos lacs, comme c'est le cas pour le lac Saint-Jean, et que, par ce moyen, il favorise la colonisation, je crois qu'il a raison d'appliquer cette politique.

Saint-Alexis—baie des Ha ! Ha !—jetée, $4,000.

L'honorable M. TARTE : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à présenté on les a faits à la journée. Il faudra encore $8,000, d'après les calculs de l'ingénieur, pour terminer cet ouvrage. On a dépensé en tout, $20,000.

M. POPE : Ces travaux se font à la journée ; cet état de choses va-t-il se continuer longtemps?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que si cela était possible, il vaudrait mieux donner ces travaux à l'entreprise.

M. POPE : Quelle est la nature de cet ouvrage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux coûteront en tout $22,000 ; nous avons déjà dépensé $20,000 et l'ouvrage s'est fait à la journée. Si un examen plus sérieux des circonstances me démontre que cela est possible, ce qui reste des travaux à faire sera accordé à l'entreprise.

M. POPE : Quels sont les travaux exécutés l'an dernier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils représentent une dépense de $3,994.

M. INGRAM : Le rapport de l'auditeur général indique qu'on a dépensé plus de $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le montant dépensé au cours du dernier exercice ; mais, à la date du 31 décembre dernier, nous avions dépensé $3,-994.

M. POPE : En quoi consistent ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Nous construisons un quai.

M. POPE : Mon honorable ami veut-il prétendre que son ministère a passé cinq ou six ans à construire un quai qui coûte $32,000? Il me semble que si la population intéressée a attendu aussi longtemps pour avoir ce quai, elle n'en a pas un besoin bien pressant.

M. BLAIN : On essaie quelquefois d'expliquer les dépenses de ce genre, en disant que les colons viennent s'établir dans les districts intéressés. Ces colons nous viennent-ils de l'étranger, ou seulement d'une autre partie du pays?

L'honorable M. TARTE : Quant à l'endroit en question, je puis dire avec joie que la plupart des colons qui s'y établissent nous viennent des Etats-Unis. Sans doute, un certain nombre nous arrivent d'autres parties du pays. Il existe, à l'heure qu'il est, un fort courant d'immigration de la république voisine. La compagnie de Colonisation de Québec accomplit un travail très fructueux. J'avoue qu'il peut sembler étrange qu'on ait fait exécuter à la journée des travaux de ce genre. Que la Chambre me permette de lui dire que, à tort ou à raison, l'on m'a conseillé, dans différentes circonstances, de faire exécuter certains travaux publics à la journée, afin d'aider les colons de certaines parties du pays. A mon sens, lorsqu'on peut retenir les services d'un bon ingénieur local et d'un bon contremaître, on fait exécuter ces ouvrages tout aussi avantageusement à la journée que si on les donnait à l'entreprise. Mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) a décidé de faire exécuter ces ouvrages à l'entreprise ; je ne le blâme pas, car cela va lui éviter beaucoup d'ennuis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avoue que, dans certaines circonstances, on peut avantageusement faire exécuter des travaux à la journée. Lorsqu'il s'agit, par exemple, d'un ouvrage dont la construction traîne depuis cinq ou six ans, les frais de surveillance et autres sont si élevés, qu'il vaut mieux donner ces travaux à l'entreprise.

M. POPE : Je ne puis comprendre ce qu'on a pu faire au cours de ces cinq ou six années, en dépensant $32,000.

L'honorable M. TARTE : Je suis certain que si l'honorable ministre voulait consulter les rapports de son ministère, il constaterait que cet ouvrage ne devait pas durer si longtemps. J'espérais que tous les travaux seraient terminés dans l'espace de deux ans. Il a fallu une année pour préparer et transporter les matériaux——

M. POPE : Et une autre année pour les assembler. C'est bien assez si ces travaux sont nécessaires, dans le cas contraire il vaudrait mieux les abandonner.

M. AVERY : Il me semble que si ce bois a été coupé et préparé il y a six ou sept ans, il doit être pourri. Il serait peut-être nécessaire d'en acheter d'autre.

Saint-André de Kamouraska—réparation à la chaussée en terre, etc., $750.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de terminer les réparations. La chaussée en terre qui conduit à ce quai a été commencée en 1892-93. Les réparations actuelles datent de l'an dernier.

L'honorable M. TARTE : Il s'agit d'un vieux quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Saint-François—jetée sur le rivage sud de l'île d'Orléans, $9,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit nous permettra de donner à l'entreprise la construction d'une jetée de-

vant appartenir au gouvernement, sur le rivage sud de l'île d'Orléans.

M. POPE : Quand les travaux ont-ils été commencés et combien coûteront-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été accordée le 7 février dernier pour la somme de $11,800. On calcule qu'il faudra dépenser en tout $13,000.

Saint-Irénée—construction du caisson de tête, et réparations, $3,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet ouvrage se fait à l'entreprise. Le contrat a été signé le 24 janvier dernier pour le montant de $10,399. Lorsque les travaux seront complètement terminés, nous aurons dépensé $12,900.

Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de terminer le prolongement du quai qu'on est à construire. Nous voulons atteindre une profondeur de six pieds à l'eau basse.

M. POPE : Quand le quai du lac Saint-Jean a-t-il été construit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1889. Il y a actuellement trois pieds d'eau à cet endroit et nous voulons atteindre une profondeur de six pieds sur une distance de 170 pieds. Ces travaux se sont faits à la journée.

Sorel—quai en eau profonde, $47,000.

M. POPE : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me permettra de payer la balance du montant que nous devons pour la construction de ce quai. Le chiffre de l'entreprise était de $255,632.43. Les entrepreneurs sont MM. Poupore et Malone. On calcule que cet ouvrage coûtera en tout $273,500. Le crédit que nous demandons à la Chambre de voter acquittera la balance du montant que nous devons aux entrepreneurs.

M. POPE : Cette dépense me semble bien forte pour un endroit comme Sorel. Je crois que ce crédit mérite d'être discuté par la Chambre. Je suis prêt à reconnaître que, peut-être, il est un peu tard pour critiquer cet item, vu que cet ouvrage date d'environ deux ans. Je connais un peu la ville de Sorel.

M. LEMIEUX : La cité de Sorel.

M. POPE : Je suis très surpris de voir que nous dépensons un aussi fort montant à un endroit comme celui-là. Je demanderais au ministre de laisser ce crédit en suspens, afin de nous permettre de nous renseigner complètement sur cette dépense Peut-être faudra-t-il un peu de temps pour nous procurer tous les renseignements dont nous avons besoin. On ne devrait pas nous presser d'adopter cet item, avant de nous avoir renseignés sur tous les détails et les circonstances de cette dépense considérable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quels détails et circonstances mon honorable ami veut-il parler ?

M. POPE : D'abord, je voudrais connaître à quoi servira ce quai dont la ville de Sorel n'a pas besoin ; elle n'éprouverait donc aucun dommage, si l'on n'exécutait pas ces travaux.

C'est un des rares crédits qu'on peut discuter sans invoquer la raison de colonisation. Tout l'après midi nous avons voté des crédits en faveur de ces pauvres colons dont on parle tant lorsqu'il s'agit, pour n'importe quel gouvernement, de sortir d'une difficulté. On trouve le moyen alors de s'apitoyer sur leur sort, de les rendre, pour ainsi dire, responsables de toutes ces dépenses. Lorsqu'ils cherchent une excuse, les ministres invoquent immédiatement l'intérêt des pauvres colons. Tout l'après-midi, on nous a parlé des colons de toute la vallée du Saint-Laurent. On les a représentés s'établissant sur un sol rocailleux, où ils ne pouvaient récolter même de quoi se nourrir. On leur a accordé les moyens de parvenir aux districts de colonisation, et les moyens d'en sortir, parce qu'ils voudront en sortir un jour. Nous avons dépensé des centaines de milliers de dollars pour les pauvres colons de la côte de Gaspé.

M. LEMIEUX : Vous êtes sévère à l'endroit de pauvres pêcheurs.

M. POPE : Non, car je sympathise avec cette classe de notre population, et avec mon honorable ami qui les représente ici. L'honorable député a la bonne fortune de se trouver à représenter un comté dont la longueur est de 250 milles ; il est heureux qu'il en soit ainsi, car autrement nous aurions eu à voter des crédits pour la construction de jetées tout autour de ce comté. Mon honorable ami ne le cède à personne, lorsqu'il s'agit d'obtenir des quais et des jetées. Mais, M. l'Orateur, Sorel est établi depuis longtemps ; je voudrais connaître le volume des affaires qui s'y font, des importations et des exportations, etc., avant de discuter ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe, on a fourni tous ces détails, lorsque ce crédit considérable a été voté. Peut-être le commerce de Sorel n'est-il pas très considérable ; mais on construit un nouveau chemin de fer à cet endroit et la construction de ce quai en eau profonde va donner une grande activité aux affaires.

M. POPE : De quel chemin de fer voulez-vous parler ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PU1 BLICS : Du chemin de fer des Comtés-Unis.

M. POPE : Cette ligne a-t-elle été exploitée tout l'hiver ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que cette compagnie ait un service régulier et quotidien.

M. POPE : Non, pas même hebdomadaire.

L'honorable M. TARTE : Je suis responsable de ce crédit. Mes collègues le sont autant que moi, parce qu'il ne s'agit aucunement d'une question relevant de tel ou tel ministère. On a étudié ce sujet avec tout le soin possible. On a dit au gouvernement que le commerce de Sorel augmenterait rapidement, si l'on construisait ce quai. Le docteur Seward Webb et ses associés visitaient alors fréquemment le pays. Ils avaient de vastes projets.

M. POPE : Et des wagons particuliers.

L'honorable M. TARTE : Il y a d'autres personnes qui ont des wagons particuliers. A tout événement, on représenta au gouvernement qu'il serait avantageux pour Sorel d'avoir un quai en eau profonde. On a discuté cette question, l'an dernier, et j'ai alors expliqué les faits que je viens de rappeler. Malheureusement toutes ces espérances ne se sont pas réalisées. Le chemin de fer de la Rive Sud n'a pas de service régulier.

M. POPE : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : La ligne des Comtés-Unis n'est plus exploitée. J'ignore ce que l'avenir réserve à ces deux compagnies. Le gouvernement, vu l'importance des hommes puissants qui s'adressaient à lui, a cru qu'il était raisonnable d'exécuter ces travaux. Le premier ministre a lui-même défendu ce crédit, en pleine Chambre. Il se plaçait au point de vue du développement général de notre commerce. Cet ouvrage a été donné à l'entreprise. J'espère que l'avenir sera meilleur, car depuis l'an dernier, les deux chemins de fer dont je viens de parler n'ont pas été exploités, au grand préjudice de la population de cette partie du pays.

M. POPE : En vérité, M. le président, le ministre comme l'ex-ministre des Travaux publics, n'ont pas montré beaucoup d'enthousiasme. J'ai écouté le ministre qui retire le traitement et l'honorable député qui a déjà eu ce même avantage, et quand je compare leurs déclarations, je n'y trouve pas cet enthousiasme causé par la perspective d'un grand commerce pour l'importante ville de Sorel.

M. LEMIEUX : Sorel est une cité.

M. POPE : Je fais excuse. La grande cité de Sorel et le grand chemin de fer des Comtés-Unis, qui fait un voyage de temps à autre d'un point à un autre, quand il a des marchandises à transporter. Des crédits comme ceux-ci, je suppose, sont des legs laissés au présent ministre. Je le plains. Je plains aussi l'honorable ex-ministre parce que je ne crois pas que ni lui ni son successeur ne doivent porter la responsabilité de cet état de choses. Je crois que nous devrons tenir le gouvernement lui-même responsable et mettre en cause l'honorable premier ministre.

M. INGRAM : C'est lui qui est responsable.

M. POPE : Et nous devrons aussi mettre en cause l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Bernier) de la ville de Saint-Hyacinthe, dans laquelle il y a une banque. Mais où est donc cet honorable ministre ? Il y a dans Saint-Hyacinthe une banque qui a placé des fonds considérables dans ce chemin de fer, ce chemin de fer qui n'a pas d'heure fixe pour la circulation de ses trains, qu'on ne peut jamais savoir quand il part ni quand il arrive et qui ne se rend jamais à destination en temps voulu.

Dans la grande cité de Sorel, nous dépensons $200,000 pour construire un quai qui servira au trafic que l'on attend de ce chemin de fer sur lequel la circulation des trains est irrégulière. Je crois que ce comité devrait être dans le chagrin à ce sujet. Pour ma part, je le suis. Je crois réellement que c'est un comité de deuil.

M. BENNETT : Il était en deuil hier.

M. POPE : Il l'est aujourd'hui. On dit aussi qu'afin de sauver la banque et sauver un ministre, le gouvernement devrait prendre à sa charge de dépenser $200,000 dans une ville qui ne peut avoir un service de chemin de fer une fois la semaine. Ce chemin de fer a été fermé presque tout l'hiver. Je ne sais pas si présentement il est ouvert ou non. Je ne crois pas que les honorables députés sachent combien peu de trafic il se fait sur ce chemin. Je voudrais avoir cette information. L'honorable ministre ne me l'a pas donnée. S'il a porté attention aux paroles de l'honorable député qui m'a précédé, je crois qu'il devrait comprendre que nous voulons avoir cette information. Nous devrions être complètement renseignés, mais s'il faut que le comité avale la pilule, et si pour que le très honorable premier ministre, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur et les autres membres du gouvernement soient heureux, il faut que nous votions cet argent, je suppose que le comité sera obligé de le voter, bien que le gouvernement admette lui-même qu'il ne se fait pas de trafic à ce quai, qu'il n'y en a pas assez pour le chemin de fer, que ce n'est pas une dépense légitime, et qu'elle est faite pour sauver les membres du gouvernement financièrement, mais ce comité ne peut pas accepter cela comme une proposition d'affaires. Non, il nous faut toutes les informations. Si l'honorable ministre des Travaux publics nous demande de voter cet argent comme une bonne affaire, en donnant pour raison qu'il y a assez de commerce pour justifier la construction du quai et que les trains qui partent de ce quai portent jusque dans les centres commerciaux un trafic qui justifie la construction

de ce quai, je dis que je ne suis pas satisfait de cette explication, et je demande les renseignements que j'ai droit d'obtenir. Mais si l'honorable ministre dit qu'il demande au comité de voter cet argent, par commisération et pour sauver quelques-uns de ses collègues ou sauver quelques banques de la ruine, nous devrons alors considérer la question à ce point de vue. Pour ma part, si l'on ne me montre pas la nécessité de ces travaux, je devrai croire que le gouvernement a un autre objet que celui de faire une bonne affaire en poursuivant ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crains beaucoup de n'avoir à donner à l'honorable député d'autres renseignements que ceux que je lui ai déjà fournis. L'honorable ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a recommandé ces travaux. Mon honorable ami, M. Pope, me demande des renseignements au sujet du trafic qui se fait sur ce quai. Je regrette de dire que jusqu'à présent, le trafic que l'honorable ex-ministre des Travaux publics espérait de la construction de ce chemin et d'autres entreprises dans cette localité n'a pas augmenté aussi rapidement qu'on s'y attendait. Le public peut avoir été désappointé dans les espérances qu'il formait. Lorsque le gouvernement s'est engagé dans ces travaux, il y a trois ans, époque à laquelle le coût en était connu, et spécialement à la session dernière, lorsque nous avons voté $170,000 pour les continuer, les demandes de renseignements de mes honorables amis auraient peut-être alors été plus à propos qu'à présent. Je crois que le tableau n'est pas aussi sombre que mon honorable ami l'a peint. Bien que ces travaux aient coûté beaucoup d'argent, le district dans lequel on les fait est très important et promet un bon trafic pour l'avenir. L'item que nous discutons maintenant, $47,000, doit servir à compléter les paiements pour les travaux qui ont été faits à l'entreprise il y a quelques années.

M. POPE : Si je n'ai pas fait l'année dernière d'objections sérieuses à ces travaux, j'ai la même excuse à faire que l'honorable ministre. Je ne critiquais pas l'année dernière. L'honorable ministre dégage sa responsabilité des crédits et des travaux qui se sont faits l'année dernière, en disant qu'il n'était pas ministre alors.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Je dis que j'accepte ma part de responsabilité avec l'honorable député et d'autres à ce sujet.

M. INGRAM : L'honorable ministre des Travaux publics dit que c'est l'honorable ex-ministre des Travaux publics (l'honorbale M. Tarte) qui a commencé ces travaux. Je me suis pas du même avis. L'ex-ministre des Travaux publics était absent lors que cet argent a été voté pour la première fois. On a voté $25,000 pendant l'absence de l'ancien ministre. Il n'est donc pas plus responsable que le ministre des Travaux publics actuel, mais celui qui a réellement assumé la responsabilité de faire de Sorel un port océanique était l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). A la session dernière, il a dit que ce que le gouvernement avait proposé en 1899 et 1900, lorsqu'on a voté $25,000 pour ces travaux, était une entreprise entièrement nouvelle, et que le gouvernement avait des plans et des estimations montrant qu'il faudrait environ $175,000 pour compléter les travaux, afin de faire de Sorel un port océanique. Telle est la déclaration faite par le très honorable premier ministre. Cela étant, il s'ensuit donc que c'est tout le gouvernement qui a entrepris de faire un port océanique à cet endroit.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai aucune intention de me soustraire à la responsabilité qui pèse sur moi. Je suis responsable pour chaque crédit qui paraît dans les estimations de l'année dernière. Je suis prêt à porter ma part de responsabilité, mais je crois que l'honorable ministre des Travaux publics aurait pu éviter de dire que j'avais inauguré ces travaux. Je suis responsable au même degré que mes anciens collègues le sont. S'il y a des blâmes à recevoir, je les recevrai comme un homme, mais ma responsabilité personnelle n'est pas plus grande que celle de l'honorable ministre. Je sais que ce n'est pas ce qu'il a voulu dire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne l'ai pas dit, non plus. En plusieurs occasions différentes, j'ai ouvertement accepté la responsabilité des travaux, et il n'est pas juste de dire que j'ai voulu me défendre sur l'ex-ministre, parce que je n'ai ni dit ni insinué cela.

L'honorable M. TARTE : Je suis responsable de ces travaux, mais la question avait été résolue par le gouvernement tout entier. Mes collègues qui ont discuté la situation avec moi, se rappelleront qu'elle a été étudiée avec soin. Je suis responsable comme tout autre membre du gouvernement. Nous espérions que les choses iraient mieux qu'elles n'ont tourné. On a fait auprès du gouvernement des instances très pressantes, et nous y avons cédé. Peut-être n'étais-je pas ici lorsque le premier crédit a été placé dans les estimations, mais ce fait ne dégage aucunement ma responsabilité. Je suis pleinement responsable de ce qui a été fait, mais je ne veux pas que l'on fasse porter cette responsabilité sur moi seul, plus que sur tout autre membre du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune raison de douter des paroles de l'honorable ex-ministre, bien que je ne fusse pas membre du gouvernement à cette époque. La Chambre a eu des explications complètes au sujet de ce que devaient coûter les travaux ; s'ils avaient été entrepris avant que la Chambre eût obtenu

ces renseignements, la situation serait différente.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas de doute que le gouvernement est responsable. La responsabilité ne repose pas sur un membre du cabinet en particulier, même tel qu'il est constitué présentement, et encore bien moins sur l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), qui a cessé de faire partie du cabinet. Je proposerais à l'honorable ministre des Travaux publics, vu que l'honorable ministre des Finances désire faire voter trois crédits qui sont un peu urgents, que nous laissions celui-ce en suspens pour le présent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je n'y ai pas d'objections, mais vu que nous avons déjà passé plusieurs séances à discuter cette résolution, je proposerai comme compromis que nous votions les crédits qui restent à voter et que nous laissions celui-ci en suspens avec un autre qui l'est déjà, avec l'entente que l'on pourra les discuter si c'est nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Voyons quels sont les autres crédits.

Havre des Trois-Rivières—jetée additionnelle à eau profonde, $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme de $100,000 servira à continuer pendant l'exercice financier 1903-04 les travaux commencés de prolongement à eau profonde du quai additionnel demandé par la commission du havre de Trois-Rivières. Cette jetée donnera de l'espace pour décharger le charbon, le soufre et les autres matériaux volumineux qui sont apportés à Trois-Rivières pour l'usage des chemins de fer et des manufactures de la ville et des environs. Le prix de l'entreprise, d'après le marché, est de $280,500, et les dépenses imprévues en porteront le coût total à environ $300,000.

L'honorable M. TARTE : Où en sont rendus ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont très peu avancés, et nous avons en conséquent payé peu d'argent. L'entreprise a été accordée le 10 juin 1902. L'ingénieur du département me dit que les entrepreneurs n'ont pas pu se procurer le bois et les matériaux assez tôt pour faire beaucoup d'ouvrage l'année dernière.

L'honorable M. TARTE : Quand l'honorable ministre espère-t-il que les travaux seront complétés? Y a-t-il quelque espoir que les entrepreneurs vont pousser maintenant ces travaux avec quelque vigueur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat exige que les travaux soient terminés le 10 juin 1904, et l'ingénieur en chef m'informe qu'ils sont commencés. Je n'en sais rien personnellement.

L'honorable M. TARTE : Quel est l'ingénieur en charge des travaux?

M. SUTHERLAND.

M. BUREAU : M. Lefebvre est l'ingénieur qui a charge des travaux sur les lieux.

M. SPROULE : Le ministre dit que ce quai servira à décharger du charbon et du soufre. Quelle sorte d'industrie se propose-t-on d'établir à Trois-Rivières ?

M. BUREAU : Il n'y a pas que Trois-Rivières. A vingt et un milles de cette ville est situé le centre manufacturier des chutes Shawinigan. La Compagnie Belgo-Canadienne de pulpe y manufacture la pulpe et le papier, et les usines de carbure y manufacturent l'aluminium et le carbure de calcium. Huit milles plus au nord et à vingt-neuf milles de Trois-Rivières sont les usines de la Compagnie de pulpe des Laurentides. Les chiffres suivants indiquent bien l'augmentation du trafic dans ces localités. En 1898-99 on a descendu dans la rivière un million et demi de billots, et en 1901-02 la coupe a été de 3,272,261 billots. Tout le trafic de cette région ne passe pas encore par Trois-Rivières, parce que nous n'avons pas assez de facilités voulues sur les quais, mais il y passera lorsque cette jetée sera construite. Ainsi que je l'ai déjà dit dans cette Chambre, je ne crois pas que l'on puisse dépenser de l'argent plus utilement, parce que je ne crois pas que l'on puisse trouver dans tout le Canada un endroit plus propice que Trois-Rivières pour un port national. Nous avons au nord de la ville toutes les industries que j'ai mentionnées, et nous en avons aussi de très importantes dans la ville de Trois-Rivières même. Tous ces produits manufacturés et tous ce bois de construction tiré de ces billots sont expédiés de l'autre côté de l'océan, et nous avons aussi les matériaux bruts. Le soufre, le charbon et la glaise pour la fabrication de l'aluminium passent par Trois-Rivières. Les années dernières nous n'avons pu obtenir plus que 20 pour 100 du trafic qui se fait à vingt et un milles de cette jetée à eau profonde, parce que nous n'avions pas l'espace nécessaire sur nos quais. Cette nouvelle jetée donnera 2,020 pieds additionnels de superficie, et le fret aura une distance moins longue à parcourir, car aujourd'hui le trafic se fait avec Québec, et le seul chemin de fer qui passe par Shawinigan et Grand'Mère est le Grand Nord ; et la voie entre ces deux endroits et Québec est la plus mauvaise qu'il puisse y avoir. Lorsque cette jetée sera construite la longueur du transport sera réduite de 21 milles dans cent. Je puis ajouter aussi que lorsque cette jetée sera complétée, elle ne sera pas encore assez grande pour suffire à tout le trafic que fournira le pays dans un rayon de vingt milles des Trois-Rivières.

M. POPE : Je félicite mon honorable ami (M. Bureau) d'avoir quelque chose à expédier de cette jetée.

M. BUREAU : Merci.

M. SPROULE : Cela fait plaisir d'apprendre enfin que l'on dépense de l'argent à un endroit où il se fera du trafic. Personne de ce côté-ci de la Chambre ne veut empêcher de dépenser de l'argent lorsque cette dépense est justifiable, mais nous nous opposons à ce que l'on en dépense dans des endroits où il n'y a ni trafic ni nécessité de dépenser l'argent.

M. BUREAU : L'année dernière nous avons chargé quatre-vingt-seize steamers océaniques à Trois-Rivières.

L'honorable M. TARTE : Les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec devraient être outillés immédiatement.

Valleyfield—dragage, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme sera employée pour creuser le chenal dans la baie de Valleyfield. On a dépensé $15,000 déjà à cet endroit, et on me dit que ce crédit de $4,000 complètera les travaux.

M. FOWLER : Le dragage que l'on fait faire par la drague "Saint-Pierre" coûte $7 de l'heure. Pourquoi alors paie-t-on huit dollars de l'heure à la drague de Valleyfield ? Quelle est la raison de cette différence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur me dit que cette drague a été améliorée, et qu'elle a maintenant la capacité des dragues qui sont payées huit dollars de l'heure.

M. FOWLER : Quel est le nom de la drague dont on se sert à Valleyfield.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas le nom dans nos cahiers. C'est une drague appartenant à la Compagnie canadienne de Construction à Montréal.

L'honorable M. TARTE : Avant que le comité lève sa séance, la Chambre me permettra peut-être de demander à l'honorable ministre des Travaux publics s'il a lu, dans le Soleil de Québec, une dépêche d'Ottawa, disant que l'entreprise des travaux du havre avait été accordée à une personne du nom de Dussault. Vu que des soumissions nouvelles n'ont pas été demandées, j'ai été très surpris de lire ce télégramme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas de quoi mon honorable ami puisse être surpris. Il y a déjà plusieurs semaines que nous avons demandé des soumissions, et comme MM. Dussault et Lemieux étaient les plus bas soumissionnaires, je n'ai aucun doute qu'ils ont dû être avertis par le ministère que leur soumission serait acceptée.

L'honorable M. TARTE : Quels sont ces travaux ? Sont-ce les mêmes pour lesquels nous avons demandé des soumissions l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les mêmes travaux en partie—travaux au même endroit. C'est une extension de 500 pieds que l'on ajoute à la jetée actuelle.

L'honorable M. TARTE : Mais pas les mêmes plans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce ne sont pas les mêmes plans.

Immigration—Somme additionnelle, $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce feuillet de crédits supplémentaires qui n'est peut-être pas encore en la possession de tous les députés, bien qu'il ait été distribué il y a quelque temps déjà, il y a trois crédits que je veux expliquer ensemble, si le comité me le permet. Ces crédits sont : Somme additionnelle pour l'immigration, $100,000 ; somme additionnelle pour la police à cheval dans le Yukon, $150,000; et dépenses diverses en rapport avec l'arbitrage de l'Alaska. Après avoir conféré avec l'honorable chef de l'opposition, je demande au comité de voter ce soir les crédits pour l'immigration et l'arbitrage de l'Alaska avec l'entente que la discussion pourra se faire au sujet de ces deux questions sur d'autres crédits qui seront soumis à la Chambre. Si le premier ministre était ici, je demanderais aussi que le crédit de $150,000 pour la police à cheval du Nord-Ouest soit voté, mais ce crédit peut attendre la présence du premier ministre. Les crédits pour l'immigration et l'Alaska sont urgents. Celui pour l'immigration est nécessaire par la grande quantité de travail qui se fait ce printemps, et dont nous avons la preuve dans le courant d'immigration qui se dirige vers les Territoires du Nord-Ouest. Afin de pouvoir mettre en marche les procédures dans l'affaire de l'Alaska, le gouvernement a obtenu un mandat de $10,000 du Gouverneur général, mais cela n'ira pas loin, car les déboursés à faire pour les avocats dans la cause sont très élevés. Je serais très heureux si le comité voulait voter ces deux crédits ce soir, avec l'entente qu'à une phase ultérieure des subsides toute la question sera reprise et discutée.

M. SPROULE : Le crédit considérable que le gouvernement vient nous demander pour l'immigration n'est pas, je crois, un indice que cette branche du service public est bien administrée, car l'année dernière nous avons voté $445,000 ou $450,000 pour ce service ; ce qui est la plus forte somme que nous ayons votée depuis plusieurs années. On nous a assuré qu'il y aurait un fort courant d'immigration dans le Nord-Ouest cette année, mais ceux qui avaient charge de préparer les estimations n'auraient pas dû se tromper d'un quart en deça du coût réel. Cela ne prouve pas qu'ils ont le coup-d'œil des affaires, ni un bon jugement. Quant à la qualité d'immigrants qui arrivent parmi nous je suis heureux d'apprendre

qu'ils appartiennent à une classe très désirable, mais on ne peut nier qu'il y en a une bonne partie qui ne le sont pas autant.

Quelques résolutions sont adoptées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre s'ajourne.

M. R. L. BORDEN : Quels travaux le gouvernement soumettra-t-il à la Chambre lundi ou mardi prochain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous continuerons probablement le vote des subsides lundi prochain si nous finissons les autres affaires qui précèdent. Nous ferons voter les crédits du ministère des Travaux publics, et s'il y a changement dans le programme pour mardi, nous le ferons savoir lundi.

La motion est adoptée et à 10 heures et 15 minutes la Chambre est ajournée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 4 mai 1903.

La séance s'ouvre à trois heures.

PREMIERE LECTURE.

Le Bill (n° 143) intitulé : "Acte concernant la Compagnie dite Royal Trust Co."—M. Oliver, par M. McCreary.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je veux appeler son attention sur l'ordre des délibérations. L'habitude a été pendant ces deux ou trois dernières années, lorsque le gouvernement avait pris pour lui tous les jours de la semaine, à l'exception d'un, que si ce jour était un autre jour que le mercredi, l'ordre des délibérations suivi ordinairement le mercredi était transporté au jour ainsi laissé aux affaires des députés. Si j'interprète bien la résolution proposée par le très honorable chef du gouvernement il ne reste plus pour ces affaires qu'une journée par semaine, et cette journée est le lundi ; et je vois par le feuilleton des ordres du jour que l'on a conservé pour cette journée l'ordre ordinaire du lundi —c'est-à-dire que nous avons d'abord les questions posées par les députés, ensuite les avis de motion, et ensuite les bills et ordres publics. Or, les avis de motion peuvent occuper toute la séance et ainsi les bills et ordres publics seront complètement exclus. Suivant l'ordre régulier, le lundi est consacré, tel que le montre le feuilleton des ordres du jour que nous avons devant nous, d'abord aux questions posées par les députés, ensuite aux avis de motion, puis aux bills et ordres publics. Si nous avions l'ordre suivi nous aurions les avis de motion jusqu'à six heures, et les bills et ordres publics après 7 heures 30. Cet arrangement divise le temps aussi également et avec autant de justice qu'il est possible entre les avis de motion et les bills et ordres publics. Je suppose que c'est par mégarde que l'on n'a pas suivi la coutume des deux ou trois dernières années, et que l'ordre des procédures du mercredi n'a pas été transporté au lundi. Nous avons sur le feuilleton des ordres du jour dix-neuf bills publics, et si l'on conserve l'ordre des affaires ainsi qu'on l'a arrangé, nous sommes en danger de ne pouvoir atteindre aucun de ces bills. Quelques-uns sont très importants, entre autres le bill sur la cigarette.

M. CLARKE : Le gouvernement va se charger de ce bill.

M. CHARLTON : C'est possible, mais il est possible aussi qu'il ne le fasse pas. Cette Chambre a affirmé à une très grande majorité qu'il était désirable d'adopter une certaine ligne de conduite au sujet de cette question, et voici un bill déposé par l'honorable député qui a présenté cette résolution——

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Charlton) se propose-t-il de terminer ses remarques par une motion ?

M. CHARLTON : Je terminerai par une motion, si c'est nécessaire M. l'Orateur, quoique j'aie seulement appelé l'attention de la Chambre sur l'ordre de procédure. Nous avons sur le feuilleton dix-neuf bills publics que nous ne pourrons atteindre ou discuter pendant cette session, si l'ordre de procédure n'est pas modifié. Je montrais l'importance de l'un de ces bills, celui concernant la cigarette. Je crois que le pays sera très mécontent de la conduite de cette Chambre si, par inadvertance, elle ne fait rien en la matière. Pour cette raison, M. l'Orateur, je propose au gouvernement de suivre la méthode qui a été suivie pendant les deux dernières années certainement, et je crois pendant les trois dernières années—savoir que l'ordre de procédure le mercredi sera appliqué au lundi, de façon que l'on ait en premier lieu les questions posées par les députés puis les avis de motion jusqu'à six heures. Je propose que cette Chamrbre s'ajourne maintenant.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dois expliquer à mon honorable ami (M. Charlton) que ce n'est pas par mégarde que la motion pour prendre le mercredi et le jeudi pour les affaires du gouvernement a été faite, pour la raison que tous les bills publics dont mon honorable ami a parlé ont été appelés non pas seulement une ou deux fois, mais trois fois. Si l'on n'y a pas touché, ce n'est pas la faute du gouvernement.

M. CHARLTON : Le bill de la cigarette a-t-il été appelé ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, parce qu'il n'a été placé sur le feuilleton des ordres du jour qu'aujourd'hui pour la première fois, et il ne peut pas être appelé aujourd'hui, parce qu'il n'est pas imprimé. Je ne serais pas surpris si nous ne passions pas tous les avis de motion qui sont sur le feuilleton des ordres du jour avant six heures aujourd'hui. En toute probabilité, nous atteindrons les bills et ordres publics avant la séance du soir.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Une entente a eu lieu en vertu de laquelle deux mercredis devaient être réservés, et cela a été fait pour la raison signalée par mon honorable ami (M. Charlton) qu'il y avait beaucoup de bills publics sur le feuilleton des ordres du jour. J'ai appelé en ce temps-là, l'attention du très honorable premier ministre (l'honorable sir Wilfrid Laurier) sur le fait que ces bills étaient sur le feuilleton, et les deux mercredis furent réservés. Mais cette réserve ne servit à rien parce que les deux mercredis furent pris par le débat sur le budget. Peut-être l'honorable premier ministre prendra-t-il cela en considération et nous fera savoir plus tard——

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons voir quel travail nous allons faire aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Alors nous pourrons peut-être nous entendre et s'il est nécessaire fournir une occasion à la Chambre de discuter ces bills.

CORRESPONDANCE AU SUJET DU QUAI A SOREL.

M. R. POPE (Compton) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire rappeler à l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) que vendredi dernier, j'ai demandé les rapports, la correspondance et tous les renseignements généraux se rapportant au quai de Sorel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : J'ai ordonné aux fonctionnaires de mon ministère de préparer ce que mon honorable ami demande. Ces documents seront probablement ici cet après-midi.

GREVE DES CANTONNIERS DU CHEMIN DE FER CANADA ATLANTIQUE.

M. J. T. SCHELL (Glengarry) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire demander au gouvernement s'il sait que les cantonniers du chemin de fer Canada Atlantique sont en grève? A la vérité, je crois qu'il n'y a pas un seul cantonnier qui travaille à ce chemin de fer dans le moment. Je crois qu'il serait dans l'intérêt du public que le gouvernement ordonne une enquête à ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) : Le gouvernement sait qu'il y a certaines difficultés, probablement de la nature d'une grève, peut-être même est-ce une grève réelle de la part des cantonniers du chemin de fer Canada Atlantique. Vendredi dernier, un comité a demandé l'intervention du département du Travail, et le département a offert ses services. Mais nous n'avons reçu aucune communication de la compagnie du chemin de fer à ce sujet.

GAGES DES EMPLOYES DES CANAUX.

M. A. BRODER (Dundas) : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire poser une question au ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). J'ai appris que les employés du canal de Cornwall et les travailleurs sur le quai avaient reçu une augmentation qui porte leurs salaires à $1.50 par jour maintenant. Je désire savoir si cette augmentation s'applique aussi aux employés du canal de Williamsburg, ou seulement à ceux du canal de Cornwall.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) : L'augmentation sera générale. Je ne connais pas de distinction entre les employés d'un canal et ceux d'un autre.

BILL PRIVE—CORPORATION PERMANENTE D'HYPOTHEQUES DU CANADA ET DU CANADA OCCIDENTAL.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 54) intitulé : " Acte concernant la corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada occidental.—(M. Osler.)

Sur l'article 1,

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet article est modifié par l'addition des mots suivants :

Avant que tel changement de nom ait lieu, une assemblée générale des actionnaires de ladite compagnie devra être convoquée pour délibérer sur la question, et les actionnaires présents, ou agissant par procuration, devront accepter et approuver le changement dans une résolution, et une copie certifiée de telle résolution devra dans les quinze jours après son adoption être publiée dans la " Gazette du Canada," et tel changement de nom devra prendre effet à la date de telle publication.

M. CLARKE : Lorsque le comité des banques et du commerce a discuté ce bill, il y a ajouté l'article qui vient d'être lu par le président, parce qu'il n'était pas convaincu que les actionnaires autorisaient le changement de nom de la compagnie. J'ai reçu de l'avocat de la compagnie à ce propos plusieurs documents que j'ai soumis à l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) et qui m'ont convaincu, lorsque je les eus parcourus, que les actionnaires ne

s'opposaient pas au changement, mais qu'au contraire ils le désiraient. Conséquemment, je propose que la clause additionnelle soit rayée. Je suis canvaincu qu'elle est inutile et que personne ne s'oppose au changement de nom.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le comité des banques et du commerce doutait que le changement proposé eût l'approbation des actionnaires, et cet article a été inséré afin de faire disparaître tout doute ; cependant des honorables députés et des personnes en dehors de la Chambre m'ont donné des explications et, dans tous les cas, m'ont convaincu et ont aussi, je crois, convaincu le comité, que les actionnaires seront satisfaits de voir ce changement, et comme l'insertion de cette annexe pourrait causer quelques embarras, je n'ai aucune raison, vu les représentations qui ont été faites, de m'opposer à la motion de l'honorable député de Toronto (M. Clarke), recommandant de rayer l'article.

La motion est adoptée, on fait rapport du bill qui est voté en troisième délibération et adopté.

COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE DU CANADA.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 65) concernant la Compagnie d'Assurance mutuelle du Canada sur la vie.—(M. Bruce.)

Sur l'article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chs. Fitzpatrick) propose :

Que l'article 1 soit amendé en insérant après les mots "article 2," à la troisième ligne de l'article, les mots "Chapitre 117."

L'article tel qu'amendé est adopté.

Le bill est amendé, recommandé, lu en troisième délibération et adopté.

BILLS DELIBERES EN COMITE ET ADOPTES.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie dite Royal Trust Company.—(M. Casgrain.)

Bill (n° 100 constituant en corporation la Colonial Bank of Canada.—(M. Calvert.)

Bill (n° 115) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance de Richmond et Drummond contre l'incendie.—(M. Tobin.)

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie dite Standard Car Truck Company.—(M. Belcourt.)

BILLS EN DEUXIEME DELIBERATION.

Bill (n° 131) constituant en corporation la Compagnie Canadienne de télégraphe sans fil de Marconi (limitée).—(M. McIsaac.)

Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force Erié-Ontario.—(M. German.)

DIVORCE DE WILLIAM FRANCIS SCHOOLEY.

M. BOYD propose la deuxième lecture du bill (n° 128) pour faire droit à William Schooley.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Ce bill semble devoir être adopté avec la même facilité que les bills du même genre ont habitude de l'être dans cette Chambre. Mon attention a été attirée sur ce bill pour la première fois lorsque je l'ai vu sur le feuilleton des ordres du jour. C'est un bill intitulé: "Acte pour faire droit à William Francis Schooley". Ce bill allègue que la femme de cet homme l'a quitté il y a quelques années, s'en est allée aux Etats-Unis, a obtenu divorce là-bas, s'est mariée et vit dans l'Etat du Michigan avec celui qu'elle a épousé, et M. Schooley demande le divorce et le privilège de se marier de nouveau. Ces circonstances justifient indubitablement le décret de divorce, mais le point qui m'intrigue dans cette affaire est celui-ci : Qu'est-ce que je connais des circonstances de la cause ? En ma qualité de membre de la Chambre des communes, je suis appelé à accorder ou à refuser ce décret. Ce décret peut être justement accordé si les faits relatés sont vrais. S'ils ne le sont pas, le décret devrait être retenu. Je ne connais rien du procès, rien de la preuve. Je ne sais pas s'il y a eu contre-examen, si la preuve a été faite comme elle devait l'être, s'il y a eu collusion, ni si les allégations sont bien fondées. C'est dans ces circonstances que le bill est soumis à la ratification de cette Chambre. Je désire faire observer, ainsi que je l'ai fait plusieurs fois déjà, qu'à mon avis, toute cette procédure est défectueuse. S'il y a cause pour le divorce, cette cause devrait être établie au moyen de procédures judiciaires, mais pour cette fin, le procès devrait être fait devant une cour régulièrement constituée. Il ne devrait y avoir aucun doute dans l'esprit de ceux qui sont appelés à rendre un décret dans une question de cette nature. Je suis dans cette incertitude. Je ne voudrais pas faire tort à l'une des parties ; d'un autre côté, je ne veux pas faire d'injustice à l'autre. Cependant, pour ainsi parler, je ne connais rien de la cause excepté la déclaration que l'on nous présente et qu'un comité du Sénat ayant étudié la question a jugé à propos de faire un rapport favorable aux conclusions du bill.

Je proteste contre cette manière d'agir. Je proteste parce que je suis appelé, comme membre de la Chambre des communes, à rendre un verdict en cette matière. Toute la procédure pour ces bills de divorce,à part celle suivie dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, est défectueuse. Je répète que des causes de ce

genre sont des causes judiciaires et devraient être soumises à un tribunal ; que le divorce ne devrait être accordé que sur une preuve conforme à la loi et suffisante pour justifier le divorce. Nous devrions le plus tôt possible nous débarrasser de ce système coûteux, antique et absurde d'accorder le divorce. Nous devrions établir une cour de divorce, définir clairement dans la loi les conditions qu'il faudrait pour obtenir le divorce ; puis ce serait au tribunal de s'assurer si d'après la preuve, il y a lieu d'accorder le divorce.

La motion est adoptée et le bill passe en deuxième délibération.

INTERPELLATIONS.

COMPAGINE DES TERRES DE LA VALLEE DE LA SASKATCHEWAN.

M. ROCHE (Marquette) demande :

En vertu de quel arrangement avec le gouvernement la Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan a-t-elle obtenu les sections paires et impaires dans le district dans lequel des concessions de terres ont été faites à la Compagnie du chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : Je vois que l'honorable député (M. Roche, Marquette) a sur le feuilleton des ordres du jour une demande de documents qui, si elle est accordée, assurera tous les renseignements que mon honorable ami veut avoir. Peut-être, alors, l'honorable député préférera-t-il attendra les documents qu'il a demandés. Je propose que la question soit rayée.

CHEMIN DE FER GRAND CENTRAL DU NORD-OUEST ET CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. DOUGLAS demande :

Quelles mesures (s'il en est) ont été adoptées par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour remplir les engagements pris avec le gouvernement, il y a trois ans, au sujet de la construction de soixante milles de la voie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a, le 29 juin 1900, déposé des plans pour la construction de 20:20 milles du Grand Central du Nord-Ouest et les a construits de Hamiota à Miniota ; le 10 novembre 1902, la même compagnie a déposé les plans de 41:41 milles de chemin de Forest à Lenore, et les a construits.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. WILSON, par M. Ingram, demande :

Quel montant de boni ou subventions votés par le parlement a été payé aux compagnies de chemins de fer en 1901, 1902 et jusqu'au 1er avril 1903 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Montant des subventions ou octrois votés par le parlement et payés aux compagnies : Pour l'exercice finissant le 30 juin 1901, $2,512,328.86 ; pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, $2,093,939.00 ; du premier juillet au premier août 1903, $1,363,480.34.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER—MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. SCOTT demande :

1. Quelle est, en ce qui concerne les terres votées à titre de subventions pour aider à la construction de voies ferées, la superficie réservée jusqu'à date pour chaque compagnie (a) dans le Manitoba, (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ?

2. Pour quelle étendue chaque compagnie a-t-elle reçu des lettres patentes (a) dans le Manitoba, (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : 1 :

DANS LE MANITOBA.

	Acres.
Chemin de fer Canadian Northern....	5,432,000
Chemin de fer Canadien du Pacifique.	690,000
Chemin de fer Manitoba et Nord-ouest..	41,000
Chemin de fer de colonisation Manitoba et Sud-ouest..	313,403
Total..	6,476,403

DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

	Acres.
Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta..	22,048.42
Chemin de fer Calgary et Edmonton.	304,288.90
Chemin de fer Canadian Northern.. (dont 22 millions d'acres sont situés le long de la ligne proposée entre le Manitoba et la baie d'Hudson.)	24,898,000.00
Chemin de fer Canadien du Pacifique, ligne principale..	8,615,738.00
Chemin de fer Canadien du Pacifique, embranchement de Souris.	2,119,350.00
Chemin de fer Canadien du Pacifique, extension de Pipestone, embranchement de Souris..	200,320.00
Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest..	1,460,000.00
Chemin de fer de colonization Manitoba et Sud-Ouest..	1,044,685.00
Chemin de fer et Compagnie de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan..	3,777,410.00
Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim Rouge	332,500.00
Total..	42,764,340.00

(2.)

DANS LE MANITOBA.

	Acres.
Chemin de fer Canadien du Pacifique	1,939,843.90
Chemin de fer Canadian-Northern	5,692.75
Chemin de fer Grand Nord-Ouest Central	5,736.74
Chemin de fer de colonisation Manitoba et Sud-Ouest	212,887.74
Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest	535,069.74
Total	2,699,230.87

DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

	Acres.
Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta	1,092,319.58
Chemin de fer Calgary et Edmonton	1,139,539.59
Chemin de fer Canadien du Pacifique, ligne principale	8,645,644.47
Chemin de fer Grand Nord-Ouest Central	314,263.26
Chemin de fer de colonization Manitoba et Sud-Ouest	72,187.99
Chemin de fer et Compagnie de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan	328,042.02
Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest	523,377.13
Total	12,115,374.04

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. BENNETT demande :

1. Le directeur général des Postes, ou tout autre membre du cabinet actuel, a-t-il déclaré, à Toronto ou ailleurs, qu'en face de la rivalité qui existait entre le Pacifique, le Grand Tronc-Pacifique, le Canadian Northern et le Trans-Canada, pour construire un chemin de fer transcontinental, que le gouvernement Laurier avait mis de suite à l'étude le projet de construire lui-même un chemin de fer reliant Québec à Winnipeg, par voie du lac Saint-Jean et de la baie James ?

2. Si telle déclaration a été faite, où, quand et à qui a-t-elle été faite ?

3. Etait-ce au nom ou avec l'autorisation du gouvernement ?

4. Est-ce réellement l'intention du gouvernement de construire lui-même, à ses propres frais, un autre chemin de fer traversant le continent et reliant Québec à Winnipeg, par voie du lac Saint-Jean et de la baie James ?

5. Quand doivent commencer ces importants travaux ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Nul membre du gouvernement n'a fait de déclaration à ce sujet.

SERVICE DE LA MALLE—CUTLER ET SPANISH-MILLS.

M. BENNETT demande :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport des malles entre Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, pour l'année courante ?

2. Dans l'affirmative, quel était le plus bas soumissionnaire et son offre a-t-elle été acceptée ?

3. Si la soumission la plus basse n'a pas été acceptée, qui fait actuellement ce service (s'il est fait), et à quelles conditions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) :

1. Oui.

2. William Fraser ($1,800). Sa soumission n'a pas été aceptée.

3. Sims frères, à $1,500 par année.

SERVICE DE LA MALLE—CUTLER, GOREBAY, ETC.

M. BENNETT demande :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport des malles entre Cutler, Gore, Bay et Kagawong, pour l'année courante ?

2. Dans l'affirmative, quel était le plus bas soumissionnaire et son offre a-t-elle été acceptée ?

3. Si la soumission la plus basse n'a pas été acceptée, qui fait actuellement ce service (s'il est fait), et à quelles conditions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) :

1. Oui.

2. Herbert Cleland, $2,000. On lui a offert l'entreprise, mais il a refusé à moins qu'on ne lui accorde aussi le transport de la malle à Cutler, Spanish Mills, Little Current et Manitowaning.

3. William Fraser ($1,800).

WAGONS PARTICULIERS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. FOWLER demande :

1. Combien y a-t-il de wagons particuliers sur la ligne de l'Intercolonial ? Quels en sont les noms et combien ont-ils couté au pays l'an dernier ?

2. Le ministère des Chemins de fer a-t-il fait l'acquisition de nouveaux wagons particuliers l'an dernier ?

3. Où se trouve actuellement le wagon particulier dont se sert d'ordinaire le gérant général du traffic Tiffin ? Quel est l'objet du voyage pour lequel il est actuellement en usage, et combien en a-t-il coûté pour approvisionner et disposer le dit wagon pour ce voyage ?

4. Combien de voyages ont été faits par le dit wagon pendant le mois d'avril courant, où, à quel coût, pour quel objet, et quels en étaient les occupants ?

5. Combien ce wagon a-t-il coûté en totalité l'an dernier ?

6. Des membres de la famille de M. Tiffin ou de ses amis s'en sont-ils jamais servi pour des fins personnelles ? Dans l'affirmative, quand et combien de fois ?

7. Est-ce l'habitude des officiers de l'Intercolonial de se servir de wagons particuliers entretenus aux frais de l'état pour faire des voyages de plaisir ou d'affaires personnelles ?

8. Le dit M. Tiffin est-il actuellement absent du Canada ? Dans l'affirmative, qui remplit les devoirs de sa charge en son absence ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Il y a trois wagons particuliers sur le chemin de fer Intercolonial.

2. Non.

3. Il est dans les Etats de l'ouest en route pour la côte du Pacifique, et il reviendra par la Colombie Anglaise et le Nord-Ouest canadien. L'objet du voyage est le rétablissement de la santé du gérant qui occupe le wagon. Vu que le gérant paie lui-même les frais d'approvisionnement et d'aménagement du wagon, je ne puis répondre à cette question.

4. En l'absence du gérant, il ne m'est pas possible de répondre à cette question.

5. Cinq cent soixante-un dollars et vingt-un cents.

6. Il n'est pas à la connaissance du ministère que cela se fasse, bien qu'il soit possible que quelques membres de sa famille l'accompagnent dans ses tournées officielles. Durant l'absence du chef de l'exploitation, je ne saurais dire quand ou combien de fois la chose arrive.

7. Les wagons officiels sont pour ainsi dire un bureau à roues, où s'expédient la besogne administrative ; les affaires privées peuvent, virtuellement, s'y traiter, pourvû que cela ne soit pas au détriment du service public.

8. Le chef de l'exploitation est actuellement aux Etats-Unis ; mais il est à portée de communication télégraphique avec son personnel, chaque fois qu'on désire la chose dans l'intérêt pubilc. On peut donc affirmer qu'il remplit ses devoirs officiels durant les absences motivées par l'état de sa santé, ses subordonnés se tenant en relations avec lui et recevant ses instructions.

IMMIGRANTS—REFUS D'ADMISSION.

M. WILSON (par M. Ingram) :

1. A combien d'immigrants a-t-on refusé l'admission au Canada en 1901, en 1902 et jusqu'au 1er avril 1903, et qu'est-ce qui a motivé ces refus ?

2. Combien d'émigrants a-t-on renvoyés dans leur pays d'origine, pour quels motifs et qui en a payé les frais ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La préparation de la réponse à cette question demande beaucoup de temps, vu qu'il faut se mettre en communication avec les agents dans les différentes parties du pays. La réponse ne saurait donc être donnée aujourd'hui ni même avant quelques jours.

M. SPROULE : A plus tard.

M. l'ORATEUR : En suspens.

IMMIGRATION DE JUILLET 1902 A AVRIL 1903.

M. WILSON (par M. Ingram) :

1. Combien est-il arrivé d'émigrants au Canada depuis le 1er juillet 1902 jusqu'au 1er avril 1903 ?

2. Quel était leur pays d'origine ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir W. Mulock) : La totalité est de 61,678, dont 27,171 originaires du Royaume-Uni et 10,020 des autres pays. Total, 61,678. Voici les détails :

PAR VOIE DE PORTS OCEANIQUES.

Arabes	43
Arméniens	109
Autrichiens	335
Australiens	34
Bulgares	5
Belges	148
Des Bermudes	1
Bohémiens et Moraviens	144
Bukowiniens	1
Croates et Slaves	1
Hollandais	35
Doukhobortses	7
Egyptiens	1
Français	449
Flamands	5
Finnois	1,226
Allemands	1,012
Galiciens	1,563
Grecs	122
Grande-Bretagne—	
Anglais	13,634
Gallois	227
Ecossais	2,203
Irlandais	1,107
Des Antilles	11
Hébreux	1,669
Hongrois	767
Italiens	2,263
Moldaves	1
Maltais	2
Mennonites	24
Terreneuviens	196
Néo-Zélandais	2
Polonais	149
Perses	40
Roumains	294
Russes	2,999
Serbes	1
Slovaks	24
Espagnols	7
Saxons	12
Suisses	39
Syriens	765
Scandinaves—	
Danois	141
Islandais	326
Suédois	1,082
Norvégiens	477
Prussiens	5
Turcs	34
Citoyens des Etats-Unis	96
Etrangers par voie des ports océaniques	34,524
Canadiens rapatriés	2,468
Touristes	199
Des Etats-Unis à Winnipeg et ports secondaires	24,487
Total	61,687

FIL D'ENGERBAGE.

M. HEYD :

1. Quelle quantité de chanvre de Manille, d'agavé ou autre chanvre a-t-on employée pour fabriquer la ficelle à lier au pénitencier de Kingston, et quel en est le coût moyen par livre ?

2. Combien ont coûté la main-d'œuvre et les matières autres que le chanvre qui ont servi à ladite fabrication ?

3. A quel prix moyen par livre, la ficelle s'est-elle vendue ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) :

1. 28,376 livres de manille ; moyenne du prix, $6 par quintal ; 122,000 livres d'agavé, moyenne du prix, $6.28 par quintal.

2. Travail des prisonniers, $896.32 ; autres matériaux, $839.68.

3. 5¾ cents.

TRADUCTEURS DES DEBATS.

M. CLARKE—par M. Monk :

1. Quel est le propriétaire de l'immeuble n° 461, rue Sussex, Ottawa, où se trouvent les bureaux des traducteurs des Débats ?

2. Quel est le montant du loyer, par année ?

3. Depuis combien de temps les traducteurs occupent-ils cet immeuble ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. L'immeuble en question est affermé par le gouvernement, de M. D. V. Ranger.

2. $420.

3. Depuis 1893.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE —CAPITAL SUPPLEMENTAIRE.

M. McCREARY :

1. Le gouvernement a-t-il quelques données sur la manière dont la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a employé la somme de neuf millions de piastres qui devait être dépensée pour matériel roulant, aux termes de la loi de la dernière session, 2 Edouard VII, chapitre 4 ?

2. Quelque portion de cette somme a été dépensée conformément aux prescriptions de la loi ? Et, dans l'affirmative, quel montant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Oui.

2. Oui. Le montant suivant a été dépensé, en conformité de la loi mentionnée, d'après un état fourni par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique :

(1). Matériel roulant acquis et payé.

Locomotives..	116	$2,143,068.85
Wagons-lits, wagons-salons, wagons officiels, wagons-restaurants, wagons du contrôle..	20	250,798.77
Voitures de voyageurs, de touristes et de colons.. ..	30	248,237.66
Wagons à bagage, wagons-poste et wagons-express ..	14	62,600.91
Fourgons..	133	113,623.47
Wagons ouverts, wagons à bestiaux, wagons-frigorifiques et wagons à meubles..	3,839	3,484,578.67
Wagons plats, à houille et à minerais..	546	434,925.86
Autres wagons, chasse-neige..	50	223,785.22
Total..		$6,961,619.41

(2.) Matériel roulant à l'entreprise et en voiede construction et qui sera délivré l'été prochain.

Locomotives..	120	$2,593,048.00
Wagons-lits et wagons-restaurants..	14	273,465.00
Voitures de voyageurs..	39	396,050.00
Wagons ouverts, wagons à bestiaux et wagons frigorifiques..	357	422,875.00
Wagons plats, wagons à houille et à minerais.....	1,455	1,048,200.00
		$4,733,638.00
Grand total..		$11,695,257.41

GARDIEN DE PHARE, PEGGY'S COVE, COMTE D'HALIFAX.

M. BORDEN (Halifax) :

1. George Swinehammer, Peggy's-Cove, comté d'Halifax, a-t-il été révoqué de son emploi comme gardien de phare ? Et, dans l'affirmative, pour quel motif ?

2. Pendant combien de temps a-t-il occupé la charge de gardien de phare, et le gouvernement se propose-t-il de lui accorder une allocation de retraite ou quelque autre rémunération eu égard à son grand âge et à ses longs services ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. George Swinehammer, gardien du phare à Peggy's Cove, comté d'Halifax, a été révoqué de sa charge en raison de son âge avancé et du manque d'activité qui en était la conséquence. A l'époque où il a été révoqué, M. Swinehammer avait 74 ans et le ministère avait été informé officiellement que, par suite du manque d'activité et d'intelligence résultant de son âge, il n'était plus apte à détenir la charge de gardien d'un phare de cette importance. Il paraît qu'un appareil d'éclairage d'un type tout moderne a été placé dans cette station et que par suite du manque d'aptitudes mentionné il s'est produit une explosion et l'appareil a été partiellement détruit. Le ministère a dû décider que, dans l'intérêt du service public, il fallait nommer un gardien plus jeune et plus actif.

2. M. Swinehammer était au service de l'Etat depuis 1883. Il n'avait pas droit à une pension de retraite. Le salaire était de $300 par année et il ne lui a pas été accordé d'indemnité, vu qu'il ne pouvait recevoir de pension, à sa retraite. Le ministre pourrait, au besoin, étudier, après être allé aux renseignements, s'il ne serait pas expédient d'accorder une indemnité quelconque dans le cas actuel.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. H. A. WARD (Durham-est) : Je demande :

Copie de tous rapports d'ingénieurs devis, estimations et correspondance relatifs aux levers hydrographiques exécutés entre Rice Lake et le Lac Ontario, en rapport avec le canal de la Vallée de la Trent.

M. l'Orateur, en faisant cette motion pour le dépôt des documents mentionnés dans l'avis qui est maintenant entre vos mains, je vise au même but que je me proposais il y a

deux ans, lorsque je saisis la Chambre de la question du débouché sud du canal de la vallée de la Trent. Alors comme aujourd'hui, je voulais signaler au gouvernement des faits de nature à convaincre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et les membres du cabinet en général qu'il serait de bonne politique et dans l'intérêt du pays, avant de terminer l'extrémité sud du canal, ou le raccordement du lac Rice et du lac Ontario, de faire exécuter un relevé hydrographique complet, afin de faire un choix entre les routes rivales par la vallée de la Trent et Port Hope, et pour cela, de confier cette tâche à un ingénieur compétent et qui serait tout à fait indépendant de tout intérêt dans la construction du canal. Puisque les deux partis politiques ont entrepris la construction de ce canal, il serait oiseux de ma part de m'étendre sur son importance; je me contenterai donc de signaler un seul fait et c'est que toutes les étendues d'eau intérieures du canal sont terminées à l'exception de la lacune entre le lac Simcoe et la baie Georgienne et celle entre le lac Rice et le lac Ontario.

Le canal dans son état actuel n'est que d'importance locale, et tant que ces lacunes n'auront pas été comblées, il ne sera guère utilisable comme route directe pour le transport du grain et autres produits. L'affaire, en ce qui concerne l'achèvement du canal, se résume à une question de dépenses entre les deux routes et une question d'opportunité, et je vais m'efforcer de prouver que toutes les circonstances militent en faveur de la construction de l'extrémité sud du canal, par la voie de Port-Hope. En demandant le dépôt des rapports des ingénieurs et les devis, je dois avouer que je suis déjà en possession de quelques-uns de ces documents ; mais il en manque d'autres qui jetteraient une vive lumière sur la question, notamment le rapport de M. Rogers qu'il m'a été jusqu'ici impossible d'obtenir, rapport relatif à la section du canal de Hoard's Creek, entre le lac Rice et Trenton. M. Rubidge, un des ingénieurs du gouvernement, estime que cette section coûtera $1,200,000, tandis que M. Rogers n'en porte le coût qu'à $750,000. Il est un fait que je tiens à signaler ici : c'est que, en faisant son estimation, M. Rogers n'a pas tenu compte du fait que M. Rubidge estime que le coût seul des excavations dans le roc sera de $385,000, ce qui laisse un peu plus de $300,000 pour les autres travaux sur cette section. Je ne veux pas discuter ce rapport pour le moment, car j'ai ici un rapport dont je tiens à citer quelques extraits.

C'est le premier rapport sur la route de Port-Hope, et le ministre des Chemins de fer et Canaux le connait bien sans doute. Il s'agit du rapport de M. Maingy, dressé en 1833, et adressé à sir John Colborne. Si je cite ces extraits, c'est que je tiens à montrer que dès 1833, on avait fait un relevé comparatif des deux routes, et les conclusions de M. Maingy, relativement à la route de Port-Hope, sont évidemment en faveur de cette route. Voici ce qu'il dit :

M'étant convaincu que j'avais raison de suivre le ravin, je m'occupai ensuite du choix d'un endroit où le canal commencerait au lac Rice, et ayant constaté que Orton's Creek avait non seulement l'avantage d'offrir un excellent havre qui servirait de refuge aux bateaux du canal, etc., mais qu'en outre l'entrée du ravin mentionné ci-haut pourrait s'effectuer de cet endroit même, d'une façon plus directe et à un moindre coût, j'en fis le choix de préférence à tout autre, et je commençai de suite à faire le lever des plans.

Après avoir examiné le tracé et la section longitudinale, Votre Excellence pourra se former quelque idée de cette contrée si pittoresque, ainsi que des avantages qui donnent à Port-Hope la supériorité sur toute autre ligne, comme débouché de la communication projetée entre le lac Rice et le lac Ontario, soit par voie d'un canal, soit par voie ferrée.

La route du canal, telle que tracée par l'auteur du rapport, et indiquée sur le tracé par la ligne rouge commençant à Orton's Creek, suit le passage naturel ci-haut mentionné, dans une direction sud ; après avoir traversé le chemin de Cobourg, le terrain s'élève très rapidement jusqu'à ce qu'il atteigne le sommet du coteau situé à un mille et quart de distance du lac, et soixante-trois pieds au-dessus de son niveau ; et des côtés nord et sud de ce sommet surgissent deux sources d'eau, l'une d'elles déversant l'excédent de son volume d'eau dans le lac Rice par voie de Orton's Creek, et l'autre se déchargeant dans le lac Ontario ; de ce point la route continue presque en droite ligne et elle traverse le chemin Cavan au coin de l'auberge de Howe et entre dans un ravin courant dans une direction ouest vers la terre de Moon, ce qui est l'aboutissement de la première section, et à trois milles de distance du point de départ ; la pente du terrain à partir du sommet étant très rapide jusqu'à la terre de Moon, où la route reprend son niveau avec les eaux du lac.

Mon but en citant ce rapport est de le comparer avec celui de M. Rogers que je citerai au long, plus tard. M. Maingy fixe la distance à trois milles jusqu'à l'endroit où le terrain redevient de niveau avec les eaux du Lac Rice, et de là il y a une pente ininterrompue jusqu'à Port-Hope. Le niveau du Lac Rice est de quatre à cinq pieds supérieur à ce qu'il était alors, et par conséquent cela abrégerait de beaucoup la distance jusqu'à l'endroit où la terre reprend niveau avec le Lac Rice. M. Rogers estime cette distance à quatre ou cinq milles. J'appelle l'attention sur ce fait, car je suppose qu'il n'a pas pris ses niveaux avec beaucoup de soin ; autrement, il aurait constaté que la pente commence à deux milles et demi de distance, au lieu de quatre milles et demi, jusqu'au point où le terrain reprend son niveau avec le Lac Rice. M. Mangy ajoute :

La distance de Orton's Creek, au lac Rice, jusqu'au quai de Port-Hope, est de quatorze milles et une fraction, et la différence de niveau entre les deux lacs est de 361 pieds et 32 centièmes d'un pied, tel qu'établi par l'estimation ci-jointe, qui a été soigneusement calculée. La somme nécessaire pour compléter la communication sera de £101,426 6s. 6d.

En terminant son rapport sur un sujet qui se rattache si intimement à la prospérité d'un district riche et populeux, l'auteur appelle l'attention de Votre Excellence sur quatre considérations importantes. En dernière analyse, le succès de toute mesure tendant à faciliter la communication du lac Rice avec le lac Ontario dépend entièrement de son raccordement avec un havre d'accès facile. L'auteur estime qu'il s'est suffisamment renseigné sur les localités situées sur les rives du lac Ontario pour être en mesure d'affirmer avec confiance que Port-Hope, par sa position, est le point de communication naturel et qui offre l'accès le plus facile au système de lacs navigables par lesquels cette contrée est partout entrecoupée. Les désavantages naturels sont fort peu importants et sont susceptibles de grandes améliorations; le havre, une fois complété (ce qui se fera cet été) sera un des plus sûrs et des plus avantageux entre cette contrée et Québec, et capable d'offrir un refuge à n'importe quel nombre de vaisseaux qui pourront en aucun temps naviguer sur ces eaux....

Que la situation de Port-Hope soit particulièrement favorable comme terminus de ces travaux, c'est ce qui doit paraître évident à tout observateur impartial ; Port-Hope offre non seulement la route la plus courte possible du lac Ontario au lac Rice, possédant un port sûr et commode, mais son élévation offre toutes les facilités voulues pour la défense en cas de guerre, et la communication du lac Ontario jusqu'au lac Simcoe, peut se compléter, par cette route, pour une somme qui ne serait pas plus élevée que celle nécessaire tout simplement pour ouvrir la navigation de l'embouchure de la Trent jusqu'au lac Rice. Voilà des faits incontestables et qui, l'auteur l'espère, porteront la province à adopter et à entreprendre cette route, au lieu du circuit et de la route dispendieuse par voie de la Trent.

Nombre de députés sont au fait de la situation relative à ce canal ; mais il en est peut-être qui ne sont pas renseignés sur la situation géographique, et quelques faits à cet égard ne manqueront pas d'intérêt. Le lac Rice est situé à mi-chemin entre Peterborough, point jusqu'où le canal est actuellement complété, et Port-Hope ; et l'extrémité ouest du lac Rice n'est qu'à neuf ou dix milles de Port-Hope, et à environ cinq milles de distance de l'embouchure de la rivière Otonabee, par laquelle le canal se relie au lac Rice, à partir de Peterborough. Le lac s'étend à environ dix-huit milles d'un point situé immédiatement au nord de Port-Hope dans une direction nord-est, et la rivière Trent, sortant de l'extremité est du lac Rice, poursuit sa course dans une direction nord-est, probablement neuf ou dix milles, et alors se dirige au sud vers Trenton. Je désire ici appeler l'attention sur la distance de l'embouchure de la rivière Otonabee jusqu'à Trenton, comparativement à Port-Hope. La distance est de cinquante-neuf milles, de l'embouchure de l'Otonabee jusqu'à Trenton et seulement de dix-neuf milles jusqu'à la ville de Port-Hope, par la route du canal projeté dans cette direction. C'est un écart d'environ quarante milles en faveur de Port-Hope. En outre, en descendant par la rivière Trent, il y a cinq voies ferrées à traverser, et en passant par Port-Hope,—bien que M. Rogers ait établi une traverse sur le chemin de fer de Midland—je tiens d'un ingénieur qui a examiné la route, qu'il n'est nullement besoin de traverser l'embranchement de Midland, du réseau du Grand-Tronc ; et tous ceux qui ont visité Port-Hope savent qu'il y a un espace libre de trente-huit pieds au-dessus de l'eau, sous le viaduc de la ligne mère du Grand-Tronc. Ainsi, au sujet de ces deux routes, les désavantages découlant de la nécessité de traverser ces chemins de fer seraient éliminés, relativement à Port-Hope.

Relativement aux frais de construction de ces deux routes, je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur ce fait. Admettant que M. Rogers s'est trompé dans son estimation du coût de la partie de Howard's Creek par voie de la rivière Trent, le coût du canal, d'après l'estimation de M. Rogers, serait de $3,397,502, c'est-à-dire, $1,218,749 pour la partie jusqu'à Howard's Creek et $2,098,585 pour la partie inférieure du canal se reliant avec la ville de Trenton.

Je ferai, toutefois, observer au ministre qu'il y a plusieurs parties dispendieuses de la construction qui ne sont nullement estimées. Ainsi, le barrage Chisholm devra être exhaussé de deux pieds et cela provoquera, me dit-on, l'inondation de 10,000 acres de terre de plus. De la sorte, non seulement il faudra pourvoir à la construction de ce barrage, mais encore à l'indemnisation des propriétaires des terrains inondés. Il y a déjà 20,000 acres inondés par le barrage Chisholm et d'autres digues sur cette section du canal. et le gouvernement ferait bien de se demander, en faisant l'estimation de ces deux routes, si en adoptant celle de Port-Huron, il ne délivrerait pas ces 20,000 acres de l'inondation, tout en parant à la nécessité d'inonder 10,000 acres de plus. En outre, il y a une partie du chemin de fer central d'Ontario, d'environ 3,000 verges d'étendue, je crois, qu'il faudrait distraire et reconstruire. Cela, naturellement, ajouterait aux frais du canal. J'affirme donc que la comparaison instituée par M. Rogers au sujet de ces deux routes est tout à fait injuste, parce qu'il n'a nullement tenu compte des mêmes données dans son estimation de la route de Port-Hope et dans celle de l'autre route.

Pour mettre en relief quelques-uns des points où ces deux rapports sont en désaccord, je citerai d'abord les estimations que fait M. Rogers relativement au béton. Le ministre en conviendra, il devrait y avoir à peu près le même nombre d'écluses pour franchir la pente entre le lac Rice et le lac Ontario. M. Rogers estime que le béton pour les écluses sur la section de Port-Hope, à 71,000 verges cubes, coûtera, $426,000. M. Rubidge, d'autre part, dans son estimation pour le même nombre d'écluses, porte seulement à 5,283 verges cubes, au coût de $26,440, la quantité de béton nécessaire pour la première section, celle de Hoard's-Creek ;

et pour l'autre section, reliant Trenton au canal, à 10,147 verges cubes, au coût de $51,715.

L'estimation de M. Rogers pour le béton seul, pour la section de Port-Hope, est de $426,000, tandis que M. Rubidge estime qu'il peut mettre en œuvre tout le béton voulu pour les écluses des deux autres sections pour $78,000. Il y a donc un écart d'environ $400,000 contre Port-Hope. Voilà qui frise l'absurde ; car si on peut fournir tout le béton voulu pour une section du canal, au même nombre d'écluses, moyennant $78,000 environ, assurément le béton nécessaire pour la section de Port-Hope ne coûtera pas cette énorme somme de plus que l'estimation de M. Rubidge.

De plus, M. Rogers estime qu'en adoptant la route de Port-Hope, il y aura environ 5,500,000 verges cubes de terre à enlever. D'après les calculs de M. Maingy relativement au même canal mais pour une profondeur de quatre pieds au lieu de six, il y en aurait environ 2,000,000 de verges cubes. M. Rogers établit donc une différence de beaucoup plus de 3,500,000 verges cubes, pour les travaux de terrassement seulement. Voici un autre écart considérable qui demande à être examiné et qui demande aussi, je crois, qu'un autre ingénieur ait mission d'explorer les deux routes au point de vue de leurs avantages respectifs. M. Maingy ne porte qu'à 2,600 verges cubes le roc à enlever tandis que M. Rogers calcule qu'il y en aura 175,000 verges cubes, entraînant une différence de $120,000 dans le coût des travaux, en chiffres ronds, uniquement de ce chef. Par conséquent, pour ne parler que de l'excavation dans le roc et du béton, les calculs de M. Rogers sont manifestement absurdes si on les rapproche des calculs établis dans les rapports des autres ingénieurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Il y a une différence sensible dans la largeur ainsi que dans la profondeur du canal. M. Rogers part d'une l'argeur de 50 pieds dans le lit du canal et M. Maingy d'une largeur de 22 pieds seulement.

M. WARD : Je sais fort bien qu'il y a une différence marquée dans les dimensions. Néanmoins, cette différence ne me parait pas expliquer l'écart considérable qui existe dans les quantités de terre et de roc à enlever. Je sais qu'il n'y a de roc à creuser qu'à Port-Hope, et M. Rogers, dans son rapport, ne fait que supposer qu'il y aura beaucoup d'excavation à faire dans le roc pour traverser la ligne du partage des eaux à peu de distance du lac Rice. Autant que je puis voir, c'est une simple supposition. Je ne crois pas qu'il ait fait une exploration minutieuse ; autrement ses calculs eussent été différents. Que le ministre des Chemins de fer et Canaux examine le rapport de M. Rogers, il constatera que ses calculs sont toujours en chiffres ronds dans chaque cas : ainsi, 175,000 verges cubes de terre à creuser. Parcourez tous ses calculs d'un bout à l'autre, vous verrez qu'ils sont tous faits en bloc. D'un autre côté, prenez les rapports de M. Maingy ou de M. Rubidge et vous verrez que leurs calculs sont faits avec une extrême précision. C'est pourquoi je crois qu'à cet égard aussi, ce rapport devrait être examiné.

Je désire maintenant appeler l'attention du ministre sur un autre sujet, à savoir, le niveau des grands lacs. Il me semble que voilà l'un des sujets les plus importants à considérer avant de mettre la dernière main à ce canal. J'ai pris la peine de demander au ministère de la Marine une carte indiquant le niveau des lacs, du lac Ontario principalement pendant un grand nombre d'années ; j'ai également en mains une carte indiquant le niveau des eaux des lacs Michigan et Huron. Si j'examine la carte marine publiée par le ministère, je constate que le niveau du lac Ontario a presque toujours été le même pendant les années que j'ai mentionnées. Or, le niveau des lacs a baissé presque constamment depuis 1838 jusqu'en 1895, alors qu'il fut probablement le plus bas dont les annales du pays fassent mention, de temps immémorial du moins. En 1895, le niveau des grands lacs était environ six pieds au-dessous du niveau des eaux en 1838. D'après la carte que m'a fournie le ministère de la Marine, pendant les quatre années qui ont précédé 1902, le niveau du lac Ontario s'est presque constamment maintenu au même point, à un pied et demi au-dessus du niveau des eaux en 1895, le plus bas qui soit connu. A l'eau basse en 1899 et 1900, il n'y avait que six pouces de profondeur de plus qu'en 1895. Or, un citoyen de Port-Hope a constaté l'an dernier que dans le port de Trenton l'eau n'avait qu'une profondeur de sept pieds ; de sorte que si le niveau du lac Ontario baissait jusqu'au point atteint en 1895, il n'y aurait que six pieds ou six pieds et demi d'eau dans le port de Trenton. Le ministre sait sans doute que le lit du port de Trenton est rocheux, qu'il faudrait faire beaucoup de pétardement et de dragage et que très probablement le canal n'offrirait aucune utilité si les eaux baissaient comme en 1895. Si j'appelle l'attention du ministre sur ce point, c'est que je le crois très important. S'il fait faire une exploration, ce que sa conduite nous permet d'espérer, il devra faire relever le niveau des lacs et examiner soigneusement le port de Trenton. A Port-Hope l'eau a environ quatorze pieds de profondeur, pas dans toute l'étendue du port peut-être, mais il y a partout douze à quatorze pieds d'eau. Tout ceci bien pesé, il me semble que c'est nous montrer peu exigeants que de demander que ce levé hydrographique comparatif soit exécuté, et j'espère que le ministre tiendra compte de notre demande et agira au mieux des intérêts de tout le pays.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : M. l'Orateur, la construction du canal de la vallée de la Trent intéresse vivement les citoyens du comté de Simcoe et des divers comtés que baignent les eaux du lac du même nom. Quant aux intérêts de mon district, il importe peu que le canal suive le tracé suggéré par le député de Durham-est (M. Ward) ou passe par Trenton, comme on le croyait auparavant ; mais ce que les habitants du comté de Simcoe désirent c'est que les travaux soient repris au plus vite et conduits plus activement qu'ils ne l'ont été depuis le commencement.

Beaucoup de préventions existent parmi la députation contre cette entreprise, parce que beaucoup de députés ne sont pas bien au courant de la question. Il est regrettable que la population de Peterborough et celle qui habite le long de cette partie du canal où des travaux assez considérables ont été faits, ne se soient pas donné la peine de faire visiter les lieux par un certain nombre de députés, comme l'a fait l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il y a quelques années ; ces députés connaîtraient les besoins de ces localités et sauraient quels services ce canal peut rendre. Cette route navigable, allant du lac Ontario au lac Huron, est d'environ 200 milles, et sur tout ce long parcours, il n'y a pas plus de 15 ou 20 milles, je crois, de véritables travaux de canalisation à faire. On rencontre sur le parcours plusieurs grands lacs, entre autres, le lac Simcoe. En amont de Peterborough il y a aussi les lacs Stony, Pigeon et autres dont je n'ai pas les noms sur le bout de la langue dans le moment, mais que je connais bien pour y avoir navigué et qui sont des lacs assez étendus.

Une des objections que l'on fait à cette entreprise c'est que les bateaux qui pourraient naviguer sur ce canal seraient trop petits pour en faire une entreprise lucrative. A cela je puis répondre que le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, qui contient celui de l'ingénieur en charge des travaux, constate qu'il y a aujourd'hui, au seuillet d'écluse, une profondeur de six pieds d'eau, et quand on sait que des bateaux à fond plat, d'un tirant de six pieds, peuvent transporter de 20,000 à 25,000 boisseaux de grain, il est bien évident que ce canal deviendrait un facteur important dans le transport du trafic, au Canada.

Il y a quelques années, une compagnie américaine qui avait le choix entre Buffalo et un port canadien pour y construire un élévateur à grain, opta en faveur de Midland, la ville où je réside, et y érigea un élévateur d'une capacité de 1,250,000 boisseaux, un des plus modernes qu'il y ait sur les grands lacs. Comme preuve à l'appui, je puis dire qu'il emmagasine 20,000 boisseaux à l'heure, ce qui démontre qu'il est muni des plus récentes améliorations. Je tiens des intéressés que ce qui les a décidés à construire cet élévateur à cet endroit, c'est qu'ils espèrent avoir bientôt une route concurrente, par eau, entre Midland et Montréal.

Nous avons dépensé des sommes considérables pour notre système de canaux du Saint-Laurent et je n'ai rien à redire à cela, mais il ne faut pas perdre de vue que le canal de la vallée de la Trent contribuera beaucoup à alimenter les canaux du Saint-Laurent et qu'il en deviendra un facteur important ; car, soit que ce canal vienne aboutir sur le lac Ontario à Trenton ou à Port-Hope, tout le grain transporté sur des vaisseaux sera toujours destiné à Montréal.

Voyons l'effet qu'a déjà produit la construction des écluses construites jusqu'à présent.

Je constate par le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux de l'an dernier que les navires qui font le trafic de cette région des grands lacs ont passé 5,185 fois par ces écluses. Il ne faut pas oublier que, jusqu'à présent, ces navires n'ont pas eu l'avantage de pouvoir se rendre jusqu'au lac Huron ou au lac Ontario et que conséquemment, il ne s'est pas fait de trafic direct. Malgré cela, ces chiffres indiquent une augmentation de 857, sur la saison précédente. Quand le ministre est allé visité ces travaux, il y a quelques années, j'ai eu l'honneur de l'accompagner, et nous avons été surpris de voir le genre de navires qui font le trafic à cet endroit ; nous y avons vu des navires à vapeur pouvant contenir 400 voyageurs. Il va sans dire que si ces écluses peuvent livrer passage à des navires de ce tonnage, elles peuvent aussi faire passer des bateaux portant de fortes cargaisons de grain.

Comme entreprise locale, ce canal sera d'un grand avantage pour les comtés de Simcoe, York et Ontario, et permettez-moi, M. l'Orateur, de signaler un fait, en passant. Je suis informé qu'un grand établissement pour convertir les céréales en denrées alimentaires, a été attiré à Peterborough par la magnifique route navigable qui sera prochainement reliée à la baie Georgienne, ce qui lui permettra de faire venir les énormes quantités de grain qu'il consomme, des grands lacs directement à Peterborough. Si j'ajoute que cet établissement, à lui seul, consomme 15,000 boisseaux de grain par jour, et qu'il s'attend à doubler cette consommation dans quelques années, on aura une idée de son importance.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quelle quantité a mentionné l'honorable député ?

M. BENNETT : 15,000 boisseaux par jour, et on estime que bientôt il en consommera 30,000.

A raison de 30,000 par jour, la consommation annuelle serait de 10,000,000 de boisseaux, ce qui est un chiffre respectable. Actuellement, la plus grande partie de ce grain lui vient des différentes parties d'Ontario, et je sais que cette compagnie en achète une bonne quantité à Barrie et à Orillia et le transporte par chemin de fer. Si le canal

était construit, ce grain viendrait sur des barges par voie du lac Simcoe, et les cultivateurs bénéficieraient de la différence entre le prix du transport, par bateau et par chemin de fer.

A Peterborough, on a créé un grand établissement pour la fabrication du ciment, et l'on me dit qu'en inaugurant cette entreprise la compagnie a compté sur la construction de ce canal. L'année dernière, il est arrivé quelque 15 millions de boisseaux de grain à Midland, et il importe ici de se demander ce que signifierait pour l'industrie des transports la construction de ce canal jusqu'au lac Huron. Cela signifierait qu'on aurait, à Midland, l'avantage de la concurrence entre le canal et les chemins de fer, et au lieu de deux grands élévateurs à Midland d'autres élévateurs seraient construits pour le plus grand avantage de cette ville et du district. Les travaux de ce canal n'ont été déjà que trop retardés. Je remarque dans le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, à la page 168, qu'on n'a montré aucune énergie ni aucun sens pratique pour la construction de certaines sections. Voici ce qu'on lit dans le rapport :

Section n° 2 de la division Peterboro-Lakefield.—L'entreprise de cette section a été accordée à MM. Corry et Laverdure le 21 mai 1896, et le temps fixé pour l'achèvement des travaux expirait le 1er novembre 1897, il y a près de cinq ans. Comme je le rapportais l'année dernière, il est difficile de dire, d'après le mode d'opération adopté par cette raison sociale, quand la construction sera terminée. Au commencement de la présente saison il n'y aurait eu qu'un mois de travail par une équipe ordinaire, mais il faudra encore trois mois ou plus à partir de la date actuelle pour tout terminer, du train dont les travaux sont maintenant poursuivis. Il reste encore à faire une quantité considérable de bétonnage à l'écluse hydraulique, de même que l'excavation du lit du canal en aval de l'écluse ; à terminer le gazonnage, le revêtement de protection, l'arasement des talus, etc.

Les pièces en acier destinées à cette écluse hydraulique (n° 1, Peterboro) sont construites à l'entreprise par la Compagnie constructeur de ponts Dominion. Par suite du retard de la part des entrepreneurs à compléter le bétonnage de l'écluse, il n'a pas été posé d'autres pièces en acier que celles qui doivent être noyées dans le béton. Depuis quelques mois l'on fait au moyen d'épreuves une inspection rigoureuse des principales presses hydrauliques. On a eu beaucoup de peine à fondre les parties de sonnette en fonte de façon à lui donner la consistance et la compacité voulues, mais on a finalement réussi. Presque toutes les pièces en acier ont été préparées et mises en tas sur un terrain voisin des ponts en construction, loué par l'Etat pour cette fin.

Cet été, ayant eu l'occasion de passer par là, j'ai remarqué que les travaux étaient bien plus avancés que l'année dernière, et l'on m'a dit que la grande écluse en acier serait probablement prête pour le 1er septembre. Quand cette section sera terminée, les bateaux pourront circuler depuis le lac Balsam jusqu'à Heeley's Falls, soit un parcours d'environ 130 milles. Un autre point à prendre en considération, et qui n'est pas des moins importants, c'est que ce canal va probablement faire de ce district l'une des régions les plus fréquentées par les touristes. Au premier abord, il semble que ce ne soit guère se montrer sérieux que de demander au gouvernement de dépenser de l'argent pour le plus grand avantage des touristes, et s'il n'y avait en jeu que cette considération je ne la recommanderais pas. Et cependant, ceux qui habitent des districts fréquentés par les touristes savent quel commerce avantageux tout cela représente. Voyez par exemple la région des Mille Iles. Dans le district de Muskoka, qui est loin d'être renommé pour sa fertilité, au moins 20,000 touristes visitent chaque année les superbes lacs qui abondent dans cette région ; et ces touristes n'étant que de passage, et leur nombre se renouvelant constamment, il en résulte qu'il se dépense beaucoup d'argent, pour le plus grand avantage des hôteliers et des propriétaires de bateaux à vapeur, ainsi que des cultivateurs qui vendent leurs produits à ces touristes. Je désirerais faire remarquer au ministre que les divers comtés qui entourent le lac Simcoe sont grandement intéressés dans ces travaux, et cela d'autant plus que le grand établissement de Peterborough dont je viens de parler consomme de grandes quantités de grain. Si les cultivateurs pouvaient avoir le transport par eau jusqu'à Peterborough, cela serait pour eux un immense avantage. Mais le grand profit que le Canada devra retirer de ce canal, c'est qu'on aura là une voie d'alimentation importante pour tout notre réseau de canaux du Saint-Laurent. Des milliers de boisseaux de blé seraient transportés par cette route. Dans le moment, les marchands et les expéditeurs de Barrie, Orillia et autres villes n'ont que le choix d'une autre ligne concurrente sur cette section du Grand Tronc. La section du canal Trent, en ce moment en construction depuis le lac Balsam jusqu'au lac Simcoe, ne semble pas avoir progressé avec beaucoup de rapidité dans le passé. Je crois savoir que la construction du pont à niveau élevé, au croisement de la section Midland du Grand Tronc, près de Gamebridge, a été entreprise par la Compagnie du Grand Tronc. Les travaux de remblais se sont poursuivis avec activité au printemps et en été, et j'ai remarqué que les entrepreneurs avaient sur les lieux une drague qui facilitait beaucoup leurs opérations.

Je désirerais faire remarquer au ministre que, sur tous ces lacs et rivières, le transport du fret se fera d'une manière assez rapide, car des personnes qui connaissent parfaitement ce qui en est m'ont asuré que trois ou quatre de ces chalands, chargés chacun d'au moins 20,000 boisseaux, peuvent être remorqués à raison de six milles à l'heure avec de puissants remorqueurs. Cela sera beaucoup mieux que ce qui se voit sur le canal Erié, et chacun sait pourtant que le

canal Erié a contribué énormément à abaisser les taux de transport entre New-York et Buffalo, et qu'il a forcé les compagnies de chemins de fer à transporter les marchandises à bien meilleur marché qu'elles ne l'auraient fait sans cela. J'ai l'espoir que, cet été, le ministre (l'honorable M. Blair) va pousser avec activité la terminaison de l'entreprise pour la section entre le lac Balsam et la lac Simcoe. Je suppose que l'écluse de Kirkfield est semblable à l'écluse hydraulique près de Peterborough, et pour ce qui est de l'écluse de Lakefield je compte que les travaux vont être poussés avec plus d'activité que sur d'autres points. Lorsque le ministre répondra à l'honorable député de Durham (M. Ward), peut-être nous dira-t-il à quelle date il compte avoir terminé les travaux aux différents points dont j'ai parlé. Pour ce qui est de la motion présentée par mon honorable ami de Durham-est, je puis dire que bien qu'il nous soit indifférent, dans le comté de Simcoe, qu'on adopte une route de préférence à une autre, c'est-à-dire que le débouché en soit Port-Hope ou Trenton, nous tenons à ce qu'on en arrive le plus tôt possible à établir des communications entre les eaux du lac Huron et celles du lac Ontario. Quand les travaux seront terminés—et ces travaux se feront, d'abord parce qu'on y a déjà dépensé beaucoup d'argent, parce que le ministre y est favorable—nous devrions avoir la satisfaction de voir des bateaux, ayant pris chacun un chargement de 20,000 à 30,000 boisseaux de grain à Midland, passer par ce canal en route pour Montréal. Il m'a fait peine, comme Canadien—et je crois que plusieurs autres députés sont dans le même cas que moi—de constater cette année qu'il ne se passe guère de jour sans que de grands bateaux partent de Fort-William et de Port-Arthur, en route pour Buffalo. Cela veut dire que des bateaux américains transportent aujourd'hui du blé canadien provenant du Nord-Ouest. Et cela est dû à ce que, quand le grain arrive à Buffalo, on peut non seulement tirer avantage de la concurrence de différentes lignes de chemins de fer convergeant vers New-York, mais il y a en outre cet avantage que ces mêmes chemins de fer ont à lutter contre ce que je pourrais appeler le système presque suranné du canal Erié. Cependant, ce dernier ne pourra guère lutter avec le canal de la vallée de Trent, soit pour le tonnage des vaisseaux ou le bon marché du transport. J'espère que le ministre nous donnera l'assurance que ces travaux vont maintenant être poussés avec plus de célérité que dans le passé, et que nous devrons avoir avant longtemps la satisfaction de voir ces travaux entièrement terminés.

M. SAMUEL HUGHES (North Victoria) : Tous ceux qui s'intéressent depuis plusieurs années aux travaux de construction du canal de la Trent, sont heureux de voir que Port-Hope, représenté par mon honorable ami de Durham-est (M. Ward), et d'autres endroits importants sur le lac Ontario, sont entrés en lutte pour s'assurer le terminus du canal. Nous avons eu fort à faire, pendant plusieurs années, afin de convaincre les honorables députés de cette Chambre des avantages de ce canal, non seulement pour les localités qu'il doit traverser, mais pour tout le Canada. Nous en sommes heureusement venus à bout. Nous voyons maintenant que notre excellent ami l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) est absolument convaincu de la nécessité de mener à bonne fin au plus tôt la construction de ce canal ; et pas une voix ne s'est élevée dans cette Chambre pour s'opposer à l'exécution de cette grande entreprise.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a pu heureusement mettre en lumière plusieurs avantages du projet ; mais l'on me permettra d'attirer l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur un nouveau motif pour compléter au plus tôt ces grands travaux. Dans le moment, les cultivateurs de l'ouest de l'Iowa peuvent débarquer leur grain à Liverpool pour 5 ou 6 cents de moins par boisseau que les cultivateurs du centre d'Ontario, par suite de la différence provenant de ce que le transport par voie d'eau, de Chicago à la mer, par le lac Erié, abaisse les taux de chemins de fer. Je puis assurer au ministre des Chemins de fer et Canaux que quand le canal de la Trent sera terminé, et si cela se fait immédiatement, il aura assez mérité du pays pour qu'on lui élève des monuments, ainsi qu'à son prédécesseur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un seul monument me suffira.

M. HUGHES : Je ne parle pas de monuments érigés à la mémoire des défunts ; mais nous pourrions avoir, le long du canal, quelques inscriptions pour rappeler qu'il a eu l'honneur de mener rapidement à bien cette grande entreprise, et d'avoir pu augmenter d'au moins 5 cents par boisseau la valeur des grains récoltés par les cultivateurs de ce district. Il y a plusieurs villes importantes le long du parcours suivi par le canal. Sur le lac Simcoe, nous avons les belles villes de Barrie, Orillia et Beaverton, qui toutes vont retirer de grands avantages d'être ainsi mises en communications avec le monde extérieur. Plus loin, nous touchons aux deux bourgs de Kirkfield et Fenelon-Falls, puis à Lindsay dans le comté de Victoria, et à la jolie petite ville de Port-Perry, dans le comté d'Ontario. Enfin, dans le comté de Peterborough, nous arrivons au village de Lakefield et à la ville de Peterborough, puis au village de Campbellford dans le comté de Northumberland. Toutes ces villes retireraient de grands avantages de la construction de ce canal. On ne doit pas aussi perdre de vue qu'il y a, le long du parcours, de nombreuses forces hydrauliques qui donne-

raient naissance à de nouvelles industries dont on n'a encore aucune idée. On a déjà fait observer avec beaucoup de raison que ce n'est pas là un canal au sens ordinaire du mot, mais plutôt une suite de lacs intérieurs réunis par des écluses. En commençant à Midland, il y a une tranchée de quelques milles jusqu'au lac Couchiching, où nous avons la voie libre à travers le lac Simcoe. A partir du lac Simcoe, le canal est déjà en construction par la rivière Talbot jusqu'au lac Balsam, avec peu de tranchées et une seule écluse hydraulique à Kirkfield. Le lac Balsam nous donne une voie libre sur environ huit milles jusqu'au lac Cameron; puis un parcours de trois milles, à travers le lac Cameron, nous amène à Fenelon-Falls. On a déjà contruit deux écluses pour réunir le lac Cameron au lac Sturgeon, en utilisant une rivière sur environ un demi-mille de longueur. Sur le lac Sturgeon, la voie est libre sur douze milles de longueur jusqu'à Bobcaygeon, où une écluse est déjà construite. Ici nous arrivons à une petite rivière d'environ un demi-mille de longuer, encaissée entre des berges rocheuses, ce qui fait que la vitesse des bateaux n'aura pas besoin d'être retardée. Cela nous amène au lac Pigeon, où se trouve une nouvelle étendue d'eau libre, sur environ douze milles, à travers le lac Buckhorn. Ici, se trouve une écluse construite dans une tranchée rocheuse aboutissant au lac Deer et au lac Lovesick. De là, par les deux écluses de Burleigh, nous arrivons au lac Stony, où la voie est libre sur environ cinq milles, puis nous entrons dans les eaux navigables de la rivière Otonabee, qui se relie, par la superbe écluse hydraulique de Peterborough, à l'Otonabee inférieure et au lac Rice.

Je regrette de dire que mon honorable ami de Durham-est (M. Ward) semble croire que M. Rogers a soumis au ministre un rapport qui ne reposait pas sur des données exactes. Je puis assurer à mon honorable ami qu'il est à cet égard entièrement dans l'erreur. Je suis convaincu que tout rapport soumis par M. Rogers ne peut qu'être absolument exact.

En suivant la route de la rivière Trent, qui est la voie d'eau naturelle, on constatera que la principle différence entre l'état estimatif de M. Rubidge et celui de M. Rogers, consiste en ce que M. Rogers proposait de suivre le cours d'eau même, en barrant la rivière et utilisant ses rives pour les écluses, alors que M. Rubidge projetait de percer le canal tout le long à travers le roc. La proposition soumise par M. Rogers, est que l'on devrait utiliser la rivière même, avec des écluses ça et là au bout des barrages, selon que le besoin s'en ferait sentir. Personnellement, je penche plutôt en faveur de la route de Port-Hope, et je serais très heureux de voir le choix de cette route s'imposer par les avantages qu'elle pourrait présenter. Mais, quand mon honorable ami fait remarquer qu'il y a 50 milles depuis l'embouchure de la rivière Otanabee jusqu'à Trenton par la rivière, et seulement 19 milles jusqu'à Port-Hope, il pert entièrement de vue qu'il y a 30 milles de Port-Hope à Trenton, et que sur un parcours d'au moins 26 milles on se trouve sur les eaux du lac Ontario, où l'on est exposé à être ballotté par tous les vents du large. Cela, cependant, est une question de détail dont les ingénieurs viendront sûrement à bout. Je ne veux pas appuyer plus longtemps sur cette proposition, mais je me bornerai à déclarer qu'en considérant les avantages que retireront les comtés traversés par ce canal, ces avantages ne pourraient être égalés par aucun chemin de fer qu'on proposerait de construire ; et quant aux avantages qu'en retirerait le Dominion, comme route ininterrompue pour le transport du grain du Nord-Ouest, cela nous épargnerait un parcours de trois cents milles comparativement à la route par la rivière Détroit. Voilà qui devrait rallier à cette route les suffrages de tous les expéditeurs. Sans doute, le projet ne doit pas être en grande faveur parmi tous ceux qui ont déjà des chalands spécialement construits pour le parcours entre Kingston et Montréal. La Compagnie des Transport de Montréal ne voit pas le projet d'un bon œil, parce que ses chalands à vapeur sont construits pour passer par le canal Welland, mais il y a tout le fret qu'on pourra désirer pour nos ports de l'ouest et de l'est.

M. WARD : Ce fret va maintenant à Buffalo.

M. HUGHES (Victoria) : Oui. Même quand ce canal sera construit, on pourra continuer à utiliser ces énormes chalands, portant chacun entre 200,000 à 250,000 boisseaux de grain, de Port-Arthur à Fort-William, et même de Duluth et de Chicago. Même par ce canal, les chalands pourraient transporter ce grain jusqu'à Montréal. Les mêmes chalands, qu'on charge de grain à Midland, pourront se rendre directement à Montréal sans transbordement. C'est un principe erroné, selon moi—les meilleurs ingénieurs sont aussi de cet avis—que les canaux doivent être creusés très profond si l'on veut qu'ils soient utiles et profitables. Il nous a pris la fantaisie il y a quelques années, au Canada, d'avoir des canaux de 21 pieds. Cela est très beau en théorie, mais quand vous en arrivez à considérer les frais énormes de construction d'un canal de ce genre, et de construction des barges en acier qui doivent le naviguer, et si vous considérez ensuite que les voyages de retour ne représenteront probablement que peu de chose, vous pourrez constater que le canal le plus profitable—c'est-à-dire, qui poura donner accès au plus grand nombre de chalands à grain et à toutes les classes de marchandises à des prix rémunérateurs—est le canal de profondeur moyenne. Sait-on, par exemple, que le canal Erié n'avait à l'origine qu'une profondeur de 4½ pieds sur les seuillets, et qu'on ne l'a pas amélioré beaucoup depuis lors sous ce rapport. Cependant ce canal a

pu donner naissance à des villes populeuses sur son parcours, et il représente une telle valeur pour les cultivateurs et les hommes d'affaires de l'Etat de New-York qu'il ne s'en dessaisiraient pas pour l'énorme somme de 30 millions de dollars. Bien que les chemins de fer aient fait tous ce qu'ils pouvaient pour obtenir le contrôle de ce canal, les habitants de l'Etat de New-York ne veulent pas s'en dessaisir, et ils votent chaque année d'énormes sommes en taxes afin de garder ce canal en son intégrité. A venir jusqu'à ces dernières années, ce canal n'avait que quatre pieds et demi de profondeur, et dix-huit de largeur.

Le canal de Trent aura une profondeur de huit pieds sur les seuillets, ce qui suffira pour des chalands transportant chacun entre vingt-cinq à quarante mille boisseaux de grain tout le long du voyage. Un steamer partant de Midland, avec un chargement de 250,000 boisseaux de grain, pourrait décharger sa cargaison dans dix chalands, qui seraient ensuite remorqués facilement à Montréal par un ou deux remorqueurs. Il n'est pas nécessaire d'argumenter bien longtemps, pour démontrer à quel point la construction de ce canal est nécessaire. Nous désirons seulement redoubler d'instances auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux pour qu'il termine incessamment cette grande entreprise. Je sais qu'il est maintenant convaincu des avantages du projet. On ferait bien, je crois, d'inclure dans le budget supplémentaire une somme suffisante pour compléter la route entre le lac Couchiching et le port de Midland, afin que, l'année prochaine, on puisse avoir accès aux eaux des lacs de l'ouest, et pénétrer aussi à l'intérieur en passant par ces lacs. Une autre année, on pourrait consacrer de nouvelles sommes pour terminer la route jusqu'à Port-Hope, et l'on se trouvera avoir conféré au Dominion, et à la province d'Ontario en particulier, l'un des plus grands bienfaits qui se puissent imaginer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne m'oppose pas à ce que la Chambre adopte la proposition de mon honorable ami de Durham-est (M. Wardî. Je veux, cependant, qu'il soit bien entendu que nous ne déposerons sur le bureau de la Chambre que les documents, les rapports qui traitent de cette question, et qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. L'honorable député s'intéresse naturellement au comté qu'il représente ; il désire qu'on choisisse Port-Hope comme le point où ce canal se reliera au lac Ontario. En insistant sur ce point, en voulant démontrer à la Chambre que Port-Hope est l'endroit tout désigné, mon honorable ami ne fait que remplir son devoir envers ses électeurs. Je doute, toutefois, qu'il ait rendu pleine justice à l'ingénieur du ministère, quand il a critiqué le rapport de ce fonctionnaire. Si j'ai bien compris ses paroles, il a insisté sur le fait que M. Rogers, l'ingénieur en question, avait fait une estimation trop forte de la quantité de terre qu'il fallait enlever, si l'on tient compte du rapport fait antérieurement par l'ingénieur à qui l'on a d'abord confié la tâche de faire cette inspection. Si je ne me trompe, l'honorable député a dit que M. Rogers estimait à plus de $5,000,000 le coût de l'ouvrage en question, tandis que les calculs du premier ingénieur ne dépassaient pas le montant de $2,000,000. A mon avis, mon honorable ami oubliait que les écluses dont on aura besoin, devront être beaucoup plus vastes que celles dont il était question, lors de la première inspection. Alors, on disait que la première écluse devait mesurer soixante-dix pieds en longueur, treize pieds en largeur et quatre pieds en profondeur. L'écluse que nous construirions aurait cent trente-trois pieds de longueur, trente-trois pieds de largeur et six pieds de profondeur.

M. HUGHES (Victoria): Profondeur qu'on pourrait porter à huit pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas cela, je parle des calculs de l'ingénieur, lesquels indiquent cette profondeur de six pids. Mon honorable ami peut donc constater qu'on ne doit pas s'étonner s'il existe des divergences d'opinion comme celles qu'il a relevées dans ces deux rapports, et qui l'ont engagé à critiquer le travail de M. Rogers. Je ne saurais dire si ce dernier ne favorise pas secrètement le choix de Trenton, au lieu de celui de Port-Hope ; cependant, il ne serait pas juste, à mon avis, de prétendre que cette opinion est basée sur d'autres motifs que ceux d'une conviction arrêtée après une étude suffisante du problème. Il peut se tromper ; d'autres ingénieurs peuvent ne pas partager ses vues. De plus, les auteurs de ces rapports différents peuvent s'être formé une opinion, après avoir exercé leur jugement et avoir étudié cette question avec toute l'impartialité possible. Pourtant, M. l'Orateur, je sais qu'il doit exister une différence considérable entre le coût probable de la construction de ce canal à Port-Hope et le prix que nous serions obligés de payer, si l'on choisissait la route de Trenton. Les fonctionnaires du ministère ont toujours soulevé l'objection qu'en entrant dans le lac, les navires sont obligés de suivre, sur une distance considérable, environ quarante milles, une côte fort exposée aux tempêtes.

M. WARD : Puis-je faire remarquer à l'honorable ministre qu'il se trompe sur un certain point?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je parle des bateaux qui se rendent jusqu'à Montréal.

M. WARD : Je demande à l'honorable ministre s'il veut me permettre de rectifier une affirmation qu'il vient de faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. WARD : La distance de Port-Hope à la pointe qui forme l'entrée du canal Murray, est de vingt-six milles seulement, et non pas de quarante milles——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On doit remarquer qu'il faut parcourir une grande distance avant d'atteindre les îles qui se trouvent dans cette partie du pays. Quelques-uns de nos ingénieurs considèrent que cette route est dangereuse. Ils ont tenu compte de ce détail qui a bien son importance, lorsqu'il s'agit de choisir entre ces deux routes. Je dirai à mon honorable ami (M. Ward) que j'ai reçu à mon bureau, ici même, il y a quelques semaines, une députation qui m'a, je dois l'avouer, exposé parfaitement toute cette question envisagée au point de vue des affaires. Après avoir écouté les remarques des délégués, j'ai considéré que je devais étudier sérieusement ce sujet. J'ai alors décidé d'envoyer sur les lieux un fonctionnaire du ministère, qui n'a pas eu à s'occuper du travail des ingénieurs qui ont fait déjà l'inspection des deux routes proposées. J'ai désigné ce fonctionnaire. Il devra lever les plans nécessaires, afin de pouvoir porter un jugement juste sur la valeur des deux routes. Mon honorable ami constatera donc que nous nous sommes occupés de cette question qu'il nous presse tant de régler.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) n'a fait qu'effleurer ce sujet ; il a parlé plus longuement des travaux qui se font dans cette partie du pays. Il m'a demandé si je pouvais lui dire quand les entrepreneurs auront fini ces ouvrages. Je dois avouer que je ne me suis pas procuré tous les renseignements que j'aurais pu obtenir des fonctionnaires de mon ministère, cet après-midi même, si j'avais pensé que cette question du canal de la Trent reviendrait sur le tapis à propos de cette discussion. Pourtant, à mon avis, s'il est vrai que les entrepreneurs n'ont pas poussé les travaux aussi vigoureusement que nous l'aurions voulu, et que nous étions en droit de l'espérer, on peut trouver des raisons pour expliquer ce retard. Je suis convaincu que l'ouvrage qui reste à faire sera exécuté avec toute la célérité possible.

Mon honorable ami a laissé entendre que je n'ai pas visité ce canal au cours des deux dernières années. J'ai tenu à visiter cette partie du canal où l'on travaillait, l'automne dernier ; j'y ai rencontré les entrepreneurs qui m'ont expliqué les raisons du retard dont je viens de parler. Je crois que ces raisons méritent d'être considérées. On m'a laissé entendre très formellement que MM. Brown et Aylmer, les entrepreneurs, auront à la fin de l'automne prochain, terminé les travaux qui se font pour relier le canal au lac Simcoe. Il ne reste plus qu'à terminer l'écluse hydraulique que l'on construit dans l'autre section de ce canal. Nous poussons les travaux avec activité, et nous espérons qu'avant deux mois, cette écluse fonctionnera parfaitement. Nous croyons opportun d'attendre que cette écluse fonctionne, avant de demander des soumissions pour la construction d'ouvrages semblables. Nous n'avons pas voulu préparer de plans trop définis, trop précis. On pourrait, peut-être, suggérer certaines modifications, lorsque l'expérience aura été tentée. Ce système est nouveau au Canada. Je crois que nous n'avons que deux ou trois écluses hydrauliques. Nous espérons pouvoir terminer d'ici à deux mois celle que nous construisons à Peterborough afin d'en pouvoir faire l'essai le plus tôt possible. Si cet essai réussit, nous pourrons demander des soumissions pour la construction d'un ouvrage semblable à Kirkfield, et c'est ce que nous ferons sans retard. Il faudra dépenser de l'argent pour terminer les travaux qui se font dans le lac Huron. Mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes) me demande d'inscrire un crédit pour continuer cet ouvrage. Je lui demanderais de nous accorder le mérite auquel nous avons certainement droit pour avoir exécuté ces travaux sans précipitation inutile, si on compare notre façon d'agir aux méthodes mises en vigueur par nos prédécesseurs——

M. HUGHES (Victoria) : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Nous avons dépensé beaucoup d'argent, chaque année ; nous en avons dépensé même plus que les gouvernements précédents ne l'ont fait. Ce n'est pas de gaîté de cœur que nous avons fait ces dépenses qui nous exposaient au blâme de nos amis de l'opposition. Lorsqu'on lui demande une subvention, le gouvernement doit se souvenir que ses adversaires feront le calcul de tous ces crédits et prétendront que toutes nos dépenses, à compte du capital général ou imputable sur le capital consolidé, doivent être additionnées ensemble ; alors, l'opposition pourra présenter ces calculs énormes au pays pour lui démontrer combien nous avons été extravagants dans nos dépenses, et combien peu de cas nous faisons des méthodes de véritable économie. Nous devons donc tenir compte de tout cela. Si nos adversaires ne peuvent faire plus, ils réussiront peut-être à nous mettre en alerte par leur habileté à faire ces calculs défavorables. Persuadé que nous avons bien administré les affaires publiques, dans le passé, et que nous limitons modérément nos dépenses, à l'heure qu'il est, j'espère que mes honorables amis ne nous engageront pas trop à dépenser beaucoup à l'avenir. Je serais heureux d'apprendre que les travaux dont on vient de parler, s'exécutent avec la rapidité ordinaire. Lorsqu'ils seront terminés, s'ils ne donnent pas toute la satisfaction que certains membres de la gauche en attendent, ils n'en seront pas moins utiles, je crois. Les endroits où passera ce canal, retireront de ce dernier des avantages appréciables. Je partage l'opinion de l'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett), lorsqu'il dit qu'il

serait difficile de trouver dans d'autres parties du pays, endroit plus charmant pour les touristes que ne l'est celui où se font ces travaux.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que les autres dépenses qu'il fera, ne troubleront pas la conscience de l'honorable ministre plus que ne peuvent le faire celles se rapportant à ce canal de la Trent.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : J'ai visité la ville et les environs de Peterborough l'an dernier, et la Chambre me permettra de lui dire que j'ai eu, alors, l'occasion, en compagnie de quelques citoyens de cette ville, de visiter l'écluse hydraulique en question. J'ai aussi entendu parler beaucoup de ce canal. Tous les renseignements que j'ai pu me procurer m'ont convaincu que l'achèvement de cet ouvrage ne serait pas seulement utile aux endroits où passe ce canal, mais encore que ce dernier deviendra d'une importance majeure pour le commerce de Montréal.

A ce point de vue, je dois dire que la population de l'est sera toujours prête à voter les crédits nécessaires au parachèvement de cette grande et importante voie de communication par eau. C'est avec regret que j'entends le ministre des Chemins de fer et Canaux exprimer une si grande crainte du blâme qu'on pourrait lui imputer au sujet de cette dépense. Nous sommes prêts à approuver toute dépense semblable, lorsqu'on la fait d'une manière convenable. Au cours de la dernière élection de Maisonneuve, j'ai entendu, à maintes reprises, le ministre de la Marine et des Pêcheries déclarer que seul son ministère aura à s'occuper maintenant de toute cette question des moyens de transport du Yukon à l'Atlantique, pour employer ses propres expressions. En entendant cette déclaration, j'ai senti parfaitement que les scrupules de conscience qu'éprouve le ministre des Chemins de fer et Canaux, n'auraient pas de prise sur le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui se trouvait candidat dans cette circonstance.

M. SPROULE (Grey-est) : Comme j'ai toujours été opposé à cette entreprise, je tiens à dire que j'ai modifié mon opinion depuis qu'il m'a été donné de visiter une partie de ce canal et de mieux connaître l'état des lieux et l'utilité de cette voie navigable. Je considère que cet ouvrage sera une artère commerciale beaucoup plus précieuse que je ne l'aurais cru pendant longtemps. Il est vrai que ce canal n'est pas profond et ne le sera pas une fois terminé. C'est ce qui me faisait croire qu'il ne pouvait être très utile au transport direct du grain ou des autres marchandises. Je suis encore d'opinion que son utilité ne sera pas grande en ce qui a trait au trafic direct, comme, par exemple, pour transporter du grain à Montréal ou aux autres marchés de l'est. Le transbordement à deux endroits augmenterait trop les frais du transport et le grain pourrait parcourir un trajet beaucoup plus long sans transbordement pour le même prix. Mais, pour la localité il sera une artère commerciale précieuse en amenant du grain qu'autrement on ne pourrait pas apporter. Je mentionnerai entre autres choses une grande industrie établie à Peterborough, la fabrication du " cereal food " (une préparation de graminées). Ces usines sont en état de consommer de grandes quantités de grain quand elles sont en pleine opération, ce qui est impossible actuellement vu la difficulté de les alimenter de grain. J'ai appris du gérant de cet établissement qu'il peut employer de dix ou treize millions de boisseaux de grain par année, et qu'il pourrait même aller jusqu'à trente millions de boisseaux, s'il avait les facilités voulues pour recevoir le grain et expédier les produits aux plus bas prix possibles. Il y a sur le parcours du canal beaucoup d'autres établissements importants qui retireraient aussi de grands avantages de ce canal s'il était terminé comme il doit l'être. Vu qu'Ontario ne peut pas fournir le grain dont on se sert dans cet établissement, la plus grande partie est apportée du Nord-Ouest. Ce grain arrive par les lacs jusqu'au port le plus rapproché et il n'a qu'un transbordement à subir avant d'arriver aux usines, où il est converti en produits alimentaires et expédié de nouveau.

Soit que le blé soit converti en farine, ou que le blé, l'orge ou l'avoine servent à la préparation de ces diverses espèces de substances alimentaires connues dans le commerce sous le nom de " cereal foods "), que l'établissement produit, il faudra nécessairement en faire venir la plus grande partie du Nord-Ouest. Il faut qu'il soit apporté au moulin, tarnsformé et réexpédié, et pour que tout cela se fasse dans des conditions avantageuses ce canal sera d'une très grande utilité. Tant qu'il ne sera pas terminé ces industries seront exploitées dans des conditions peu rémunératrices. J'ai toujours combattu le projet en raison des dépenses qu'il occasionnait, mais je suis maintenant convaincu que cette dépense sera amplement compensée. On devrait se hâter de terminer ces travaux si on ne veut pas voir le trafic créé par ces importantes industries prendre une autre direction.

Selon moi, on retirerait un autre avantage considérable de l'achèvement de ce canal. On pourrait transporter par cette voie, à bien meilleur marché que par les chemins de fer toutes les marchandises lourdes, les métaux, les clous et les machines de toutes sortes, depuis Montréal vers l'ouest. Non seulement le canal offrirait une route avantageuse aux différentes villes le long de son parcours ainsi qu'aux villes que baigne la baie Georgienne, mais il contribuerait beaucoup à l'abaissement des tarifs de chemins de fer pour le transport des marchandises. S'il était construit aujourd'hui, il opérerait une réduction sensible des tarifs pour le transport des colis vers ces villes intérieu-

res et réaliserait une économie importante non seulement pour les marchands et pour les établissements qui consomment du grain, mais aussi pour les consommateurs du district.

Le creusement du canal offrirait également un autre avantage. Il nous démontrerait l'utilité des écluses mobiles. Si cette invention n'est pas inconnue au Canada on n'en a pas encore fait l'essai et il me semble que cette sorte d'écluse à Peterborough nous fournirait la solution de plusieurs problèmes relatifs aux canaux. Elle fonctionnerait, je crois, et s'il est possible d'élever un vaisseau à 45 pieds de hauteur, il est également possible de l'élever à 65 pieds ou 70 pieds. Nous devrions en faire l'essai afin de savoir si elle répondra à notre attente et si nous pourrons l'utiliser aussi sur d'autres voies navigables. Voilà pourquoi je suis en faveur de terminer ce canal. Le gouvernement aurait raison de faire la dépense nécessaire pour le terminer, et pour ma part, je crois qu'il rendrait service non seulement à la localité, mais au pays en général.

M. WARD : M. l'Orateur, je dois dire que je regretterais beaucoup d'être allé trop loin en critiquant le rapport de M. Rogers. Ce n'était pas mon intention. J'ai fait allusion à ce rapport dans le but de comparer l'état estimatif qu'il nous fournit à ceux que renferme le rapport de M. Rubidge, le seul qui puisse nous servir de terme de comparaison. M. Rubidge, comme vous le savez, recommandait de creuser un canal de 5 pieds, et M. Rogers voulait doner au canal de Port-Hope une profondeur de 6 pieds. Il faut aussi faire entrer cette question en ligne de compte. Quant à la grande quantité de travaux de terrassement, dont le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous a parlé, il n'a pas tenu compte du fait que la plus grande partie du creusement aurait lieu à travers la ligne du partage des eaux. Il ne s'agit pas d'enlever de la terre pour poser les écluses, mais de traverser la ligne du partage des eaux. Il faut également se rappeler que M. Rogers calcule que le niveau le plus élevé est à 4½ milles du lac au lieu de 2½ ou 3 milles d'après le rapport de M. Maingy, et je sais personnellement que le terrain redescend au-dessous du niveau du lac à environ 3 milles du lac Rice. Tout cela me paraît expliquer suffisamment les critiques que je me suis permises. Il s'agissait uniquement d'une question de chiffres et je n'ai jamais eu l'intention de déprécier M. Rogers.

Quant à l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), il a plaidé la cause de la population de Peterborough et il a avancé le seul argument que je crois avoir jamais été donné par les adversaires du projet depuis que nous demandons la construction du canal actuel. Cet argument se rapporte au danger de la navigation en plein lac. Mon honorable ami ignore peut-être que des barges venant de Cleveland naviguent constamment entre l'extrémité du canal Erié et Buffalo, sur une distance de 100 milles, tandis que sur ce canal de la vallée de la Trent depuis Port-Hope jusqu'à l'entrée du canal Murray la distance n'est que de 26 milles.

M. HUGHES (Victoria) : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire observer que je n'ai aucunement discuté le mérite respectif des deux routes.

M. WARD : Cela n'empêche que l'honorable député s'est servi de cet argument, le seul, pour ainsi dire, qu'aient les adversaires de la route de Port-Hope. Cette objection de la navigation en plein lac n'a guère de valeur pour la raison que voici : des navigateurs qui ont passé leur vie sur le lac Ontario me disent qu'ils préfèreraient beaucoup naviguer en plein lac depuis le pied du canal que de passer par la baie de Quinté. J'ai souvent eu l'occasion de traiter cette question avec des capitaines de navires.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a aussi parlé d'une route en eau profonde et, puisque selon les apparences nous aurons besoin d'une voie navigable ayant plus que 5 ou 6 pieds de profondeur, il serait peut-être préférable, avant de terminer les deux parties non creusées, d'examiner s'il ne vaudrait pas mieux donner immédiatement à tout le canal une profondeur de huit pieds au lieu de six. Sur ce point, j'ai aussi le témoignage de quelques expéditeurs de Kingston qui prétendent que des barges d'une capacité de 8,000 boisseaux—ce qui est à peu près le tonnage d'une barge naviguant dans un canal profond de 5 pieds—ne pourraient pas avantageusement descendre le Saint-Laurent.

Il faudrait dans tous les cas faire un transbordement à Kingston pour mettre le grain ou toute autre cargaison à bord de navires plus grands. Le taux du fret est de 1⅝ cent par boisseau de Kingston à Montréal et il serait plus économique de transborder à Kingston que de faire descendre le Saint-Laurent à ces petites barges. Si on nous donnait une autre route en eau profonde avec des barges pouvant naviguer dans un canal de 8 pieds de profondeur, il serait très facile d'aller de Kingston à Port-Hope où se ferait le transbordement ; cela pourrait même se faire avec des barges d'une contenance de 8,000 boisseaux. Je ne vois donc pas qu'on puisse soulever l'objection de la navigation en plein lac pour s'opposer à l'achèvement du canal par voie de Port-Hope.

J'insisterai donc de nouveau auprès du ministre pour qu'il prenne en considération la question du niveau des grands lacs avant de rien décider et pour qu'il fasse faire un lever hydrographique minutieux du port de Trenton afin de s'assurer si, en réalité, le niveau des eaux baissant au point atteint en 1895, il serait absolument impossible d'utiliser le canal tant que ces eaux seraient aussi basses.

M. E. GUSS. PORTER (Hastings-ouest) : M. l'Orateur, il ne semble pas y avoir de divergence d'opinion sérieuse quant à l'opportunité de creuser cette voie navigable. Ce projet a été mis de l'avant lorsque le parti conservateur était au pouvoir, avant le gouvernement actuel qui paraît l'avoir approuvé. Il ne reste plus, il me semble, qu'à choisir la route à suivre. Depuis quelques années le budget renferme un crédit considérable affecté au creusement de ce canal et, au meilleur de ma connaissance, tout l'argent n'a pas été employé, bien que le gouvernement ait prouvé qu'il appréciait l'importance de cette entreprise et croyait qu'elle devait être menée à bonne fin dans l'intérêt public. Les recherches que j'ai faites lorsque j'eus à parler de cette question, il y a un an, m'ont appris qu'antérieurement à l'élection générale des députés fédéraux, les crédits destinés à l'achèvement du canal de la vallée de la Trent avaient été sensiblement augmentés. Il y aurait peut-être lieu de dire qu'il y avait anguille sous roche. Vu que ces crédits figuraient au budget, à la veille d'une élection générale, on voulait apparemment favoriser les intérêts du parti politique ou du gouvernement qui proposait cette dépense.

Je parle en connaissance de cause quand je dis que dans mon collège électoral on a exploité, non seulement à la dernière élection, mais à la précédente, dans le but de gagner des suffrages aux candidats ministériels, l'adoption du projet du canal de la vallée de la Trent.

Dans la division ouest d'Hastings, on prétendait que c'était un indice que le gouvernement entendait compléter ce canal qui déboucherait à Trenton, sur la baie de Quinté. Toutefois, en réponse à une interpellation que j'ai faite à la dernière session du présent parlement, le ministre m'a appris qu'il n'était pas encore certain si le pied du canal donnerait sur la baie de Quinté ou sur le lac Ontario. Le gouvernement n'a pas encore choisi la route bien qu'il ait demandé des crédits d'année en année dans le but apparent de terminer cette entreprise. Cela n'est pas une manière pratique d'agir. Sans vouloir chicaner sur les arguments qui ont été invoqués, je désire signaler combien il est important, dans l'intérêt de tout le pays, que ce canal suive la voie que la nature semble lui avoir tracée et qu'il débouche dans la baie de Quinté. C'était le premier projet et toutes les objections que j'ai entendues depuis ne m'ont pas convaincu qu'il n'est pas le meilleur. Il y a une sérieuse objection à faire déboucher ce canal en plein lac au lieu de le diriger sur la baie de Quinté, car dans le premier cas les navires seraient exposés à de fortes tempêtes qui n'existent pas dans la baie. J'insiste fortement auprès du gouvernement pour qu'il décide immédiatement que le pied du canal aboutisse dans la baie et non sur les rives du lac. Je n'ai rien à ajouter à ce qui a déjà été dit sur l'importance de cette entreprise. L'attitude des deux partis sur ce point met fin à toute discussion. Tout le monde admet son importance générale pour le pays. J'espère, M. l'Orateur, que le gouvernement se départira de la conduite qui a caractérisé toute sa carrière depuis son avènement et qu'au lieu de continuer à faire voter des crédits pour la construction de ce canal et de se contenter de faire faire un peu d'ouvrage ici et là sans plan arrêté, il décida tout de suite où ce canal devra aboutir et le complétera sans plus d'atermoiements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il me dire à quel crédit en particulier il fait allusion?

M. E. GUSS. PORTER : Je ne puis pas donner les chiffres axacts, mais, en parcourant les crédits des années précédentes, je constate qu'il a été voté pour le canal de la vallée de la Trent $30,000 et que les dépenses faites sont loin d'atteindre ce chiffre. S'il était opportun de voter cet argent, il était aussi opportun de le dépenser.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Qu'il fût bien on mal employé ?

M. E. GUSS. PORTER : Quoi qu'il en soit, l'année qui a précédé l'élection générale, le crédit et les dépenses ont été beaucoup plus élevés et c'est de cela que je me plains.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Porter) semble désirer beaucoup que ce canal se construise lentement.

M. E. GUSS. PORTER : Mon désir est de le voir construit, car je crois qu'il sera utile au pays en général, tandis que le pays n'a rien à gagner si le gouvernement continue à traiter cette affaire comme il a fait dans le passé.

En terminant, je demande de nouveau au gouvernement de fixer le tracé au plus tôt et, ensuite de compléter le canal.

La motion est adoptée.

INTERCOLONIAL—CIRCULATION GRATUITE.

M. BELL : Je demande :

Un état indiquant les personnes autres que des membres du Sénat ou des Communes, ou des membres d'un gouvernement provincial, ou des employés réguliers de l'Intercolonial qui ont obtenu des permis de circulation sur le chemin de fer Intercolonial, au cours des années expirées le 30 juin 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) : Je me ferais un plaisir de produire l'état demandé par l'honorable député, si cela était possible. On a l'habitude depuis des temps immémoriaux de détruire les permis de circulation des années précédentes. Je suppose que la même règle a été suivie, de sorte que je ne pourrai donner que le relevé de l'année 1902.

M. BELL : Que le ministre produise ce qu'il a et je serai satisfait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire à mon honorable ami que des états semblables pour les années précédentes ont été invariablement préparés et remis aux députés qui les avaient demandés sans être déposés sur le bureau de la Chambre. Je puis donner à mon honorable ami les noms d'une couple de ces députés auxquels il pourra s'adresser s'il le désire.

La motion est adoptée.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement de l'Ontario ou quelqu'un de ses membres au sujet de la réduction projetée de la représentation de cette province en cette Chambre en vertu du bill de remaniement actuellement soumis au parlement. —M. Sproule.

Copie de toute correspondance entre la cité de Vancouver et autres personnes et le gouvernement fédéral, ou quelqu'un de ses membres, au sujet de la concession gratuite ou de l'affermage de False-Creek.—M. Earle.

Etat donnant avec indication du corps,—

(a) Les noms des employés du gouvernement canadien formant partie des divers contingents ou de la force constabulaire qui ont été expédiés dans le Sud-africain ;

(b) Les noms de ceux qui ont reçu tout ou partie de leur salaire comme fonctionnaires civils en même temps que leur solde de volontaires ;

(c) Les noms de ceux qui ont été réintégrés dans quelque emploi au service du gouvernement à leur retour d'Afrique ;

(d) Les noms de ceux qui n'ont pas été réintégrés dans leur fonction ou à qui on n'a pas donné d'emploi à leur retour d'Afrique et les raisons pour lesquelles on en a agi ainsi ;

(e) Les noms de ceux qui ont demandé leur réintégration et à qui on a refusé un emploi, et les raisons de ce refus ?—M. Hughes, Victoria.

Copie de toute correspondance, rapports et autres documents au ministère des Travaux publics, au sujet de la réclamation d'Amable Paradis, de Whitford, Alberta, pour l'emploi par l'Etat d'un bac passeur et pour transport par ce moyen.—M. LaRivière.

Liste de tous les employés permanents et temporaires dans les diverses branches du ministère de l'Intérieur, avec la date de leur nomination et le chiffre de leur traitement, au 1er juillet 1902. Aussi, liste des employés permanents et temporaires dans le bureau des affaires indiennes, ministère de l'Intérieur, à la date du 1er juillet 1896 et du 1er juillet 1902, respectivement, ainsi que la date de leur nomination et le chiffre de leur traitement.—M. LaRivière.

Copie de tous arrêtés ministériels, lettres et correspondance entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres au sujet d'octrois de terres à la Compagnie du chemin de fer de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, et de toutes lettres, papiers, correspondances et arrêtés ministériels (s'il en est) avec la Compagnie des terres de la Saskatchewan au sujet de l'acquisition, par cette dernière, des terres octroyées à la susdite compagnie de chemin de fer, et aussi au sujet de l'acquisition, par ladite compagnie, des terres des sections paires octroyées dans les limites du territoire à la susdite compagnie de chemin de fer.—M. Roche (Marquette).

Etat donnant les taux actuellement demandés sur la ligne de l'Intercolonial pour le transport du bétail sur pied, le charbon, le bois et pour le fret compris dans les classes de 1 à 10 entre Stellarton et West-River, entre Stellarton et Antigonish et entre Stellarton et Pictou-Landing, et aussi les taux demandés en 1897 pour ces mêmes classes d'articles entre les mêmes points.—M. Bell.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre rentre en séance.

BOITE A LAIT REGLEMENTAIRE.

M. ARCH. CAMPBELL (York-ouest) : Je propose que le bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures soit voté en deuxième délibération. L'objet de ce bill est de déterminer la capacité des bidons servant à la vente du lait dans les villes et villages du Dominion. On sait que le lait se vend au bidon dans tout le pays. Dans Ontario il est entendu qu'un bidon de lait doit contenir huit gallons, et les cultivateurs ont l'habitude de s'engager à livrer aux commerçants des villes et des villages un, deux ou trois bidons, suivant le cas. Règle générale, les commerçants fournissent les bidons et, la loi ne prescrivant pas le nombre de gallons qu'un bidon doit contenir, la pratique s'est introduite de faire les bidons de plus en plus grands, si bien qu'à présent il n'y a guère dans Ontario de bidons qui contiennent moins de 8½ ou 9 gallons. Les cultivateurs sont tenus de remplir ces bidons, autrement, on leur fait une diminution sur le prix. On voit donc que les cultivateurs fournissent dans chaque bidon la moitié ou les deux tiers d'un gallon de lait de plus qu'ils ne devraient et de plus que ce qu'on leur paient. Cela peut paraître peu de chose, mais si l'on songe qu'à Toronto, seulement, on estime que 3,000 bidons de lait sont vendus chaque jour, cette quantité supplémentaire est chose assez sérieuse pour les cultivateurs. Ceux-ci se sont à plusieurs reprises plaints de cette injustice sans qu'aucune mesure ait été prise pour faire disparaître ce grief. A la dernière session, j'ai eu l'honneur de présenter un bill à cet effet, mais il était trop tard et le bill n'a pas pu être adopté. C'est pourquoi je le propose de nouveau cette année. Il ne lèse en aucune façon les droits de personne. Il ne concerne pas les bidons dont on se sert actuellement, ou n'importe quels bidons. On pourra en fabriquer qui contiendront 8 et 10 gallons ou toute autre quantité. Le bill décrète simplement que lorsqu'un cultivateur vend un

bidon de lait il faut entendre qu'il vend 8 gallons. Ce bill a été également bien accueilli dans la province de Québec. J'ai reçu une lettre de M. Robert Ness, le président de l'Association des Expéditeurs de lait. Il m'écrit :

Howick, le 2 avril 1903.

Archibald Campbell, écr, M.P.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 1er du courant et j'ai pris note de son contenu. Je constate avec plaisir que vous avez l'intention de vous occuper de cette question. Les gens parlent souvent de la tendance qu'ont les vendeurs de lait à augmenter la capacité des bidons. Quelques-uns d'entre eux ont même refusé de les prendre quand ils n'étaient pas remplis de lait. Dans la plupart des cas, les bidons contiennent plus que la mesure. J'espère bien que vous allez réussir à faire adopter cette mesure. Quand nous convenons de fournir tant de gallons de lait, on ne peut demander plus que la mesure exacte. Si nous pouvons vous aider de quelque manière ne vous gênez pas pour vous adresser à nous. Vous remerciant pour votre lettre, je demeure,

Votre bien dévoué,

ROBERT NESS,
Président de l'Association des Expéditeurs de lait, Montréal, P.Q.

J'ai envoyé une copie du bill à M. Ness, en lui demandant d'en prendre connaissance et de me dire ce qu'il en pensait. Je considère que ce bill ne devrait éprouver aucune opposition, car il n'est destiné qu'à établir pour le lait ce qui existe déjà pour les autres produits. Dans tous les autres cas, le parlement a réglé ce que l'on devrait entendre par certains termes. Ainsi, si vous vendez à quelqu'un un boisseau de pommes de terre, la loi dit que le contenu devra peser quatre-vingt-dix livres. Je vois que dans la province de Québec, si vous vendez une botte de foin ou de paille, de trèfle ou de millet, la loi décrète quelle pesanteur elle devra avoir. Il en est de même si vous vendez un baril de farine ou de sel, ou un boisseau de blé, d'avoine, d'orge et de pois. Voici un produit qui se vend depuis bien longtemps, dont la vente intéresse sérieusement les agriculteurs, non seulement de la province d'Ontario, mais de toutes les autres provinces, et, cependant, il n'existe aucune loi pour déterminer quelle devra en être l'exacte mesure. J'espère donc que le bill recevra l'appui unanime de la Chambre. Il est très court. Le premier article stipule :

Lorsque le lait se vend au bidon (can), il sera censé être de la contenance de huit gallons, et le demi-bidon, de quatre gallons.

Ceci n'a rien à voir avec la dimension du bidon ; qui pourra être fait pour contenir n'importe quelle quantité. Le bill pourvoit simplement que lorsqu'un homme a entrepris de livrer un bidon de lait (can), cela voudra dire huit gallons de lait, et pour un demi-bidon, quatre gallons. L'article deuxième se lit comme suit :

L'inspecteur des poids et mesures auquel on présentera des bidons à lait pour qu'il les vérifie devra les inspecter et y apposer la marque de leur capacité telle que constatée par cette inspection.

Et pour faire cette inspection, il recevra une rémunération qui sera déterminé comme suit par l'article 3 :

Le Gouverneur en conseil peut établir un tarif de droits à payer pour l'inspection et le marquage des bidons à lait, mais ces droits n'excéderont pas un centin et demi par gallon.

Je propose que ce projet de loi soit adopté en deuxième délibération.

M. KEMP : Avant d'entreprendre la discussion de ce bill, je voudrais savoir du ministre du Revenu de l'intérieur si le gouvernement a l'intention d'en prendre la responsabilité : Je crois avoir compris que l'honorable ministre avait l'intention de l'étudier et de voir ce qu'il y aurait de mieux à faire.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si je comprends bien, ce bill est proposé à titre d'amendement à l'Acte des poids et mesures. Mon département n'a rien à y voir, à moins que le parlement veuille adopter un nouveau type de mesures. Le bill est à l'effet que lorsque le lait sera vendu au bidon, un bidon devra contenir huit gallons et un demi-bidon, quatre gallons. Les mesures de capacité actuellement reconnues par la loi sont les suivantes : le boisseau, le demi-boisseau, le quart de boisseau, le gallon, le pot, la pinte, la chopine, le demiard, la roquille, et la demi-roquille. Le bill propose d'ajouter une nouvelle mesure qui équivaudra à huit gallons. C'est-à-dire qu'un certain bidon devra être fait de manière à contenir huit gallons et un autre de manière à contenir quatre gallons, lequel sera le demi-bidon. A moins que le vendeur et l'acheteur s'entendent pour accepter ces mesures, je me demande comment cette innovation pourra devenir applicable. Le bill, tel qu'il se lit, ne fait pas de ce bidon une unité de mesures mais simplement un substitut. Cela étant, je ne crois pas que mon honorable ami (M. Campbell) puisse arriver au résultat qu'il veut obtenir, à moins que le parlement établisse un nouvel étalon de mesures à ce sujet. Si ce nouvel étalon est adopté, tout ce que mon département aura à faire sera d'inspecter les nouvelles mesures types. Comme je l'ai déjà fait remarquer à mon honorable ami, je crois que ce bill a trait à des questions qui tombent sous la juridiction du ministère du Commerce, et je le prie d'attendre que le chef de ce département (sir Richard Cartwright), soit présent pour les discuter.

M. KEMP : Si l'on a l'intention de laisser le bill en suspens, j'attendrai qu'il revienne devant la Chambre pour le discuter. Je suppose que l'honorable député n'aura pas d'objection à le laisser en suspens à la demande du ministre du Revenu de l'intérieur.

M. CAMPBELL : C'est probablement aujourd'hui le dernier jour qu'il sera appelé.

Si nous ne procédons pas maintenant, cela équivaut à dire que nous devons l'abandonner pour cette session. Si le bill soulève des objections, il serait aussi bon de les connaître maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le projet de loi est laissé en suspens à la demande du ministre du Revenu de l'intérieur, vu l'absence du ministre du Commerce, le gouvernement devra en faciliter la discussion à une époque postérieure. Il ne serait pas juste d'en ordonner la suspension maintenant, pour l'empêcher ensuite de revenir devant la Chambre.

M. HENDERSON : Je considère qu'il vaudrait mieux étudier les effets de ce bill maintenant qu'il est devant la Chambre, au lieu d'attendre qu'il revienne un autre jour. J'approuve l'idée d'établir une mesure type pour les bidons à lait. Il y a longtemps que cette question est à l'ordre du jour dans les alentours de Toronto, mais je ne comprends pas le bill actuel, et je crains qu'il en résulte des difficultés graves, s'il est adopté dans sa forme actuelle. L'article 1er se lit comme suit :

Lorsque le lait se vend au bidon, le bidon sera censé être de la contenance de huit gallons, et le demi-bidon, de quatre gallons.

D'après l'interprétation que je donne à cet article, la quantité de lait qu'il y a dans le bidon ne constitue aucune différence. Qu'il contienne sept ou neuf gallons, cela devra être considéré comme ne constituant que huit gallons.

M. CAMPBELL : Le nombre de gallons sera de huit. Ce ne serait plus un bidon de lait du moment qu'il contiendrait moins que cette quantité.

M. HENDERSON : Je ne vois rien dans le bill qui dise positivement que le bidon devra contenir huit gallons, et rien de plus, ou de moins. Quelle que soit la quantité de lait contenue dans le bidon livré par l'agriculteur au commerçant, elle sera considérée comme équivalant à huit gallons, quand bien même le bidon contiendrait sept gallons ou neuf gallons. Je considère que la phraséologie du bill est défectueuse, et qu'il faudrait y apporter quelques modifications pour prévenir tout malentendu sous ce rapport. Je ne m'oppose pas à l'adoption de ce bill, car je considère que la nécessité d'une mesure de cette nature se fait sentir, et des tentatives ont déjà été faites dans le passé pour obtenir une loi dans ce sens. Mais, si nous devons l'adopter, nous devons la rendre suffisamment claire et de nature à prévenir toute cause de différend. Le deuxième article ne nous aide pas à comprendre le sens du premier, car en vertu des dispositions qu'il édicte, un bidon de n'importe quelle capacité peut être inspecté et marqué par l'inspecteur des poids et mesures. Ce deuxième article se lit comme suit :

L'inspecteur des poids et mesures auquel on présente des bidons à lait pour qu'il les vérifie devra les inspecter et y apposer la marque de leur capacité telle que constatée par cette inspection.

On pourra faire inspecter un bidon contenant neuf ou sept gallons. Si ce bidon est marqué comme ayant une capacité de sept gallons, il ne pourra contenir plus que cette quantité, mais il pourra contenir moins, de sorte que l'acheteur ne se trouve pas encore protégé. Il faudrait avoir un bidon type auquel tous les autres bidons devraient être conformes au bout de deux ans. Actuellement, ces boîtes à lait sont de différentes capacités. Quelques-unes contiennent sept gallons, d'autres huit et plus de huit gallons. Si l'honorable député avait stipulé dans son bill qu'au bout d'un certain temps, suffisant pour que les bidons actuels soient devenus hors d'usage, il n'y aura que des bidons d'une capacité déterminée de huit gallons qui pourraient être employés, ce projet de loi aurait un bien meilleur résultat. Il n'y aurait plus de difficultés possibles, étant donné que le bidon constituerait alors une mesure de capacité, comme le gallon, le demi-gallon ou la pinte. Je ne fais pas ces observations dans le but de nuire en quoi que ce soit à l'adoption de ce bill, car je sais que mes commettants sont intéressés à ce qu'une mesure de cette nature soit adoptée, mais je voudrais qu'il fût rédigé de manière à prévenir toute difficulté.

M. KEMP : J'ai reçu plusieurs lettres de la part de différentes personnes me demandant de m'assurer si ce bill allait être approuvé par le gouvernement ou retiré, afin qu'ils sachent s'il leur serait nécessaire ou non de venir à Ottawa pour protester contre son adoption. La capacité des bidons à lait actuellement en usage varie de deux à quarante gallons, et bien qu'à certains endroits à la campagne le lait se vende encore au gallon, la plus grande quantité se vend maintenant au poids. On le vend au poids aux fabricants de beurre et de fromage. Ceux qui m'ont parlé à l'encontre de ce bill se disent qu'ils veulent bien que l'on adopte une loi statuant que le lait sera vendu au poids, mais ils sont absolument opposés à la proposition déposée. J'espère que l'honorable député va consentir à laisser ce bill en suspens jusqu'à ce que le ministre du Revenu de l'intérieur ait entendu ces députations, car de forts capitaux ont été placés dans la fabrication des bidons de différentes capacités destinés au transport du lait.

Si l'on venait à adopter un bidon type, cela serait de nature à causer des pertes sérieuses à ceux qui possèdent les bidons actuellement en usage. En 1892, une mesure de ce genre fut adoptée, mais en 1898, elle fut rapportée, et un nouveau règlement fut établi. J'ai ici ce règlement. Le ministre du Revenu de l'intérieur nous a donné lecture des différentes mesures de capacité employées pour mesurer toutes les espèces de liqueurs, tel qu'é-

noncées dans ce règlement. Le bill actuel tend à établir un nouvel étalon de mesures qui est impraticable. Ces bidons sont transportés dans les villes par chemins de fer et en wagons, et après les premiers voyages ils deviennent bosselés et leur capacité est diminuée. Cette partie de la loi qui a été lue par le ministre du Revenu de l'intérieur stipule :

Aucune mesure de capacité, dont les côtés ou le fond sont ébréchés, bossuées ou ont perdu leur forme primitive, ne sera admise à l'inspection.

Par conséquent, si ces bidons étaient portés à l'inspecteur pour être vérifiées, une fois qu'ils sont ainsi bosselés, il refuserait de les accepter. En d'autres termes, les mesures nationales ne doivent pas servir au transport des produits, elles doivent être employées avec plus de soin que cela. Celui qui est le dépositaire d'une de ces mesures est censé en prendre le plus grand soin, le placer dans un endroit où elle ne pourra être dérangée de manière à modifier sa capacité. Je ne crois pas qu'il soit possible de se servir d'une pareille mesure pour transporter n'importe quel produit. Mais s'il est absolument nécessaire d'adopter une loi réglementant la vente du lait, que la loi stipule qu'il sera vendu au poids, comme cela se pratique déjà dans plusieurs parties du pays.

Dans tous les cas, je désire faire remarquer à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur que je m'attendais à ce que l'on me fournirait l'occasion d'avertir ceux qui s'opposent à l'adoption de ce bill, afin de leur permettre d'avoir une entrevue avec lui à ce sujet. Une autre objection que l'on fait à ce projet de loi provient des droits élevés que l'on veut faire payer pour la vérification, seize cents pour chaque bidon, et il faudra renouveler le paiement de cette somme chaque fois que des bosselages survenus au bidon en aurait modifié la capacité. L'adoption de ce projet de loi causera des pertes sérieuses à ceux qui possèdent actuellement des bidons. L'un des plus grands commerçants de lait de Toronto, à l'heure actuelle, qui contrôle près d'un sixième de la quantité dépensée dans cette ville, achète tout son lait au poids, et ne s'occupe nullement de la capacité des bidons. Le vendeur, de son côté, sait parfaitement ce qu'il recevra pour une certaine pésanteur de lait. Un gallon de lait pèse dix livres, par conséquent quatre-vingts livres de lait représentent huit gallons. Nous avons actuellement une mesure type qui porte le nom de boisseau et qui contient huit gallons. J'espère que l'honorable député va se rendre au désir exprimé par le ministre du Revenu de l'intérieur, et laisser cette question en suspens jusqu'à ce que l'on ait eu plus de temps pour l'étudier.

M. SPROULE : Je ne vois aucune nécessité de faire adopter ce bill maintenant. Notre position est meilleure à l'heure actuelle qu'elle le sera une fois cette mesure devenue loi, car nous n'aurons plus alors que des bidons de deux dimensions. Or, la quantité de lait qu'un agriculteur peut fournir chaque jour varie considérablement. Il lui faut envoyer les bidons partiellement remplis, ou bien avoir des bidons de différentes capacités.

Pourquoi vouloir nous empêcher de nous servir des bidons qui nous conviennent et vendre le lait au gallon ? Que les acheteurs soient libres d'acheter comme bon leur semble. L'agriculteur n'est pas obligé de vendre autrement qu'au gallon, s'il le juge à propos. L'unique étalon de mesure est le gallon, dans ce cas, pourquoi ne pas s'en servir ? Chaque agriculteur à toujours un certain nombre de bidons, car il sait que la quantité de lait qu'il peut vendre chaque jour varie considérablement, par suite de la quantité de la nourriture qu'il donne à ses vaches et par suite d'un grand nombre d'autres causes qui modifient la production du lait. Un grand nombre d'agriculteurs expédient toujours tout le lait dont ils peuvent disposer. Personne n'a d'objection à ce que l'on indique sur les bidons la quantité de lait qu'ils contiennent, que ce soit huit gallons, quatre gallons et ainsi de suite. En vendant le lait au gallon, pas plus l'acheteur que le vendeur peuvent souffrir d'injustice. En vendant ainsi, l'agriculteur est libre de se servir du bidon qui lui convient le mieux suivant la quantité de lait qu'il a en mains. La vente au poids donne également justice à tout le monde. Il est donc inutile d'avoir des dispositions spéciales concernant la capacité des bidons ; le lait est vendu à la livre, l'agriculteur est payé pour la quantité qu'il livre, et rien de plus. Il me semble que de cette manière l'agriculteur n'a rien à craindre, et l'acheteur sait toujours ce qu'il reçoit et ce pourquoi il paye. Je considère que nous ne ferions qu'aggraver la situation en établissant une nouvelle unité de mesure tout en augmentant les difficultés pour l'agriculteur dont la quantité de lait qu'il a à vendre varie tellement chaque jour.

M. TAYLOR : Je me proposais de demander au proposeur de ce bill (M. Campbell), de bien vouloir s'occuper un peu des intérêts du consommateur de lait. Il est bien évident que ce bill doit s'appliquer à celui qui vend en grandes quantités comme à celui qui achète en grandes quantités, ou au consommateur qui achète son lait par plein bidon. Dans la ville que j'habite, et il doit en être de même partout, les laitiers vendent leur lait soit au bidon ou à la pinte, ils en laissent en bidon d'une pinte à votre porte chaque matin.

M. CAMPBELL : Le bill actuel ne change rien à cela.

M. TAYLOR : Je comprends cela, mais quand le lait est vendu au bidon, ce bidon doit être considéré comme contenant huit gallons. Où l'honorable député va-t-il trou-

ver un bidon équivalant à une pinte ou à deux pintes ? Ceci ressemble à ce qu'il voulait faire pour venir en aide aux maraîchers; c'est tout simplement pour laisser croire aux laitiers qu'il a l'intention de faire quelque chose dans leur intérêt. Comme vient de le faire remarquer le ministre du Revenu de l'intérieur, nous avons un étalon qui détermine ce qui doit constituer un gallon. Actuellement, l'agriculteur envoie son bidon de lait au détaillant, qui le vend à son tour au consommateur au gallon ou au poids, suivant qu'il le juge à propos. Mais il ne peut dire, ce bidon contient dix ou quinze gallons, il dit : le bidon contient telle quantité de lait. Si l'acheteur, une fois qu'il a mesuré la quantité de lait contenue dans le bidon, constate que la quantité mentionnée n'y est pas, ce dernier s'expose à une pénalité en vertu des dispositions de la loi actuelle, par conséquent, ce bill est donc tout à fait inutile. Non seulement cela, mais il peut faire tort au vendeur et au consommateur qui achète d'un laitier. Je désire poser une question au ministre des Finances. Le ministre du Revenu de l'intérieur a demandé que le bill fut laissé en suspens jusqu'au retour du ministre du Commerce, qu'il concerne. Le proposeur de ce bill a laissé entendre que c'était aujourd'hui le dernier jour que nous avions l'occasion de discuter les bills d'intérêt public et les ordres.

M. CAMPBELL : Cela est possible.

M. TAYLOR : Le ministre des Finances lui a alors répondu que puisque c'était à la demande du gouvernement que ce bill était laissé en suspens, on verrait à lui fournir l'occasion de le ramener de nouveau devant la Chambre à la place des affaires du gouvernement. Je voudrais savoir du ministre des Finances dans quelle position cet arrangement va placer les bills qui ne sont pas encore imprimés. Je vois ici un bill présenté par le député de Saint-Laurent, Montréal, (M. Bikerdike) concernant les cigarettes, qui n'est pas encore imprimé en anglais ni en français. Ce bill n'a pas été imprimé, et comme tout semble indiquer que c'est aujourd'hui le dernier jour pour prendre en considération les bills d'intérêt public et les ordres, et qu'il se trouve presque au pied du feuilleton, il est bien exposé à ne plus faire parler de lui durant la présente session, si le gouvernement ne le prend sous sa protection. Dans ce cas, est-ce l'intention du gouvernement de se charger de ce projet de loi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Taylor) fait erreur quand il dit que c'est aujourd'hui le dernier jour pour prendre en considération les bills d'intérêt public et les ordres, il est possible que la Chambre veuille prendre les lundis, mais la chose n'est pas encore décidée, et si l'on s'aperçoit à cette date qu'il y a encore sur l'ordre du jour plusieurs mesures qui n'ont pas été touchées, ce sera là une excellente raison pour empêcher le gouvernement de les prendre. L'honorable député peut parfaitement supposer que l'on aura encore une autre occasion de s'occuper des bills qui figurent sur l'ordre du jour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne prétends pas posséder les connaissances voulues pour dire si les dispositions additionnelles contenues dans le bill de mon honorable ami (M. Campbell) auront pour effet d'améliorer la position des commerçants de lait. Cependant, il me semble assez difficile d'établir un étalon de mesure à ce sujet. Si vous voulez établir une nouvelle mesure type, il faut qu'elle ait un nom distinct, et possède une qualité distincte. La mise à exécution de ce projet offre de telles difficultés, qu'avant d'aller plus loin avec ce bill, il serait préférable de soumettre la question aux fonctionnaires du département de qui il relève. Nous ne sommes guère en position ce soir de faire faire quelque progrès à ce bill tel qu'il est rédigé. De plus, s'il est à désirer qu'une mesure type, appelée bidon, soit établie, je considère que l'honorable député aurait besoin de modifier considérablement la phraséologie de son bill, car, j'admets avec l'honorable député (M. Henderson), que le premier article qui dit qu'un bidon représentera huit gallons est trop vague et trop indéfini pour être sanctionné par le parlement et recevoir une certaine application. Dire que ce récipient sera censé représenter une certaine quantité, n'équivaut pas à dire qu'il contient réellement cette quantité. On soutiendra peut-être qu'il s'agit là d'une déclaration statutaire, mais aussi longtemps que vous aurez un bidon équivalant à huit gallons, vous pourrez vendre tout ce qu'on voudra acheter de vous. Je crois que le bill devrait être sérieusement étudié à tous les points de vue.

M. WRIGHT : M. l'Orateur, je voudrais dire un mot au sujet de ce bill. Je crois qu'il est à désirer qu'une mesure de cette nature soit adoptée. L'honorable député (M. Kemp) craint que ce bill n'ait pour résultat de rendre inutiles un nombre considérable de bidons dont on se sert actuellement pour le transport du lait aux beurreries et aux fromageries, parce qu'ils ne contiennent pas absolument huit gallons. Or, ces institutions n'achètent pas le lait. Elles prennent le lait des agriculteurs et le transforment en beurre et en fromage moyennant une rémunération de tant par livre.

Quant au transport de la crème et du lait par chemins de fer, voici un autre aspect de la question, qui a été soumis aux directeurs de notre association au cours de l'assemblée qui a eu lieu vendredi dernier. Une compagnie de messageries s'offrait de transporter un bidon d'une capacité de huit gallons, à une certaine distance, pour tel montant. Mais elle insistait pour que dans chaque cas il fût bien compris que ces bidons contiendraient huit gallons de lait. Si nous

parvenions à avoir une loi qui exigerait que ces bidons fussent mesurés et marqués comme contenant huit gallons, cela mettrait fin à une des difficultés que nous sommes exposés à avoir avec les compagnies de chemins de fer ou de messageries relativement au transport de notre crême aux fabriques. Il y a une autre classe de détaillants qui vendent le lait dans les cités et les villes. Ils achètent le lait et paient tant le bidon. Il surgit souvent des difficultés sur la question de savoir si le bidon contient ou non huit gallons. Quelquefois il les contient et quelquefois il ne les contient pas. Ces commerçants aimeraient beaucoup à voir les bidons marqués, car ils sauraient alors que quand ils achètent un bidon de lait, il en contient telle quantité. Je considère ce bill comme étant une bonne mesure, et l'objection que les bidons actuellement en usage seront perdus s'il est adopté, ne me paraît pas sérieuse.

M. CAMPBELL : Je n'ai pas d'objection à laisser ce bill en suspens jusqu'à ce que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) soit à son siège. Contrairement à l'opinion que semblent s'en être formée certains députés, ce bill n'a pas pour but d'établir une innovation, car le lait se vend actuellement au bidon. Il en entre trois mille bidons chaque jour seulement dans la ville de Toronto. Quelqu'un peut-il me dire en quoi consiste un bidon de lait ? Y a-t-il quelque chose dans nos lois qui nous dise combien contient un bidon—si c'est quatre, six ou dix gallons ? Non, rien du tout. Il y aurait peut-être eu moyen de rédiger ce bill un peu plus clairement, mais l'idée qu'il contient est bonne. Elle a pour but de déterminer quelle quantité de lait un homme achète, quand il en achète un bidon. Les agriculteurs perdent d'une pinte à deux tiers de gallon sur chaque bidon de lait qu'ils vendent à Toronto ou à Montréal. Cela peut paraître un détail bien insignifiant pour certaines personnes, mais il est d'une grande importance aux yeux des agriculteurs qui habitent les comtés de York, Peel, Halton et les environs de Toronto. Quand je songe au nombre considérable de bidons de lait qui sont expédiés du comté d'Halton, je suis surpris de l'opposition que ce bill rencontre de la part de l'honorable député (M. Henderson). Les agriculteurs de ce district tiennent à ce que ce bill soit adopté. Le représentant du comté de Peel (M. Blain) doit lui être favorable, car ses commettants y sont grandement intéressés, et il ne nuira à personne. Le bill détermine simplement quelle sera la quantité de lait qu'on doit livrer quand on en vend un bidon. Si un bidon contient dix gallons, cette quantité représentera un bidon et quart ; s'il contient neuf gallons, un bidon et un huitième ; s'il en contient sept, ce sera les sept huitième d'un bidon. Il est possible qu'il ne contienne que quatre gallons, dans ce cas, il y a une mesure type d'un gallon d'établie par le département, et vous pouvez facilement déterminer s'il y a quatre ou cinq gallons dans le bidon.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quel but veut-on créer cette nouvelle mesure ? Ne serait-il pas aussi bon de dire sept gallons au lieu des sept huitièmes d'un bidon ?

M. CAMPBELL : Sept gallons ?

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député prétend que si un bidon contient sept gallons cela équivaudra au sept huitièmes d'un bidon.

M. CAMPBELL : On se sert actuellement d'un bidon comme mesure.

M. SPROULE : Il n'y a rien qui oblige l'agriculteur à vendre son lait au bidon.

M. COCHRANE : Comment se fait-il que les agriculteurs perdent ?

M. CAMPBELL : Parce que les bidons sont fabriqués par les commerçants qui s'arrangent pour qu'ils contiennent huit gallons et demi et quelque fois plus, de sorte que l'agriculteur perd un demi-gallon sur chaque bidon. Je ne suis pas surpris de l'opposition que fait à ce bill l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), car les commerçants de lait de son comté s'opposent en masse à son adoption. Grâce à ce moyen, ils obtiennent un demi-gallon de lait de plus par bidon sans payer. Quant à moi, je parle au nom des agriculteurs qui vendent le lait, et je prétends qu'ils ne devraient pas être obligés de fournir plus de lait que la quantité pour laquelle ils sont payés.

M. COCHRANE : Si je comprends bien les explications de l'honorable député, lorsque les agriculteurs de son comté reçoivent un bidon ils ignorent s'il contient huit gallons ou huit gallons et demi. Ils doivent, dans ce cas, faire preuve d'autant de simplicité sous ce rapport que quand ils ont voté en faveur de l'honorable député (M. Campbell), croyant qu'il était protectionniste. Celui qui est assez stupide pour demander un bidon d'une capacité de huit gallons et en accepter un qui contient huit gallons et demi mérite certainement de se faire voler. Que doit-on penser des commettants de l'honorable député que l'on a réussi à faire voter pour lui, parce qu'il se disait protectionniste, lui si zélé pour la défense des agriculteurs, mais qui, chaque fois que l'occasion s'en présente, vote contre la protection ?

M. HENDERSON : J'ai une explication de nature personnelle à donner. L'honorable député (M. Cempbell) est surpris que je sois opposé à ce bill. Or, je tiens à dire que j'ai déclaré ouvertement que je n'y étais pas opposé. Il m'a attribué des paroles que je n'ai pas prononcées. J'ai tout simplement essayé de donner à ce bill une forme convenable.

M. BLAIN (Peel) : Je suis en faveur de certains changements dans la loi actuelle

quant à ce qui concerne la vente du lait. Dans tout mon comté, on se plaint que les agriculteurs ne sont pas convenablement traités par ceux qui achètent le lait dans les grandes villes. Cependant, je crois que l'honorable député (M. Campbell) n'a pas apporté assez de soin à la rédaction de son bill. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a infligé une rebuffade sérieuse en lui disant que son projet de loi offrait de graves objections, j'attendrai donc que le bill revienne de nouveau devant la Chambre convenablement modifié, pour le discuter. Je conseillerais aussi à l'honorable député (M. Campbell) de s'entendre avec le ministre du Commerce et le ministre du Revenu de l'intérieur pour préparer un projet de loi ayant du bon sens, car cette question mérite d'être prise en sérieuse considération par le gouvernement. De nombreuses plaintes sont formulées à ce sujet depuis un grand nombre d'années, particulièrement aux environs de Toronto, et il me semble que le parlement devrait prendre les mesures nécessaires pour protéger l'agriculteur honnête qui vend chaque jour de grandes quantités de lait dans les centres populeux.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne possède pas une connaissance assez parfaite de la question pour pouvoir dire s'il est nécessaire ou non d'avoir un nouvel étalon de mesure. Si l'on doit en croire les paroles de l'honorable député (M. Campbell), il veut établir un nouvel étalon de mesure pour la vente du lait, mais son bill ne contient aucune disposition à cet effet. S'il croit réellement ce qu'il dit, dans ce cas son projet de loi est loin d'atteindre le but qu'il se propose. Il est certain que l'objection soulevée par le ministre du Revenu de l'intérieur et le ministre des Chemins de fer et Canaux est bien fondée sous ce rapport. Je croyais que l'intention de l'honorable député était de prohiber la vente du lait dans des bidons contenant moins de huit gallons, mais il est évident que ce n'est pas ce qu'il a en vue, bien que ce soit là ce que veut dire le bill, s'il veut dire quelque chose. En supposant que le principe du projet de loi soit bon, mon honorable ami (M. Campbell) devra en reprendre la rédaction avec beaucoup de soin ; dans sa forme actuelle, il aggraverait l'état de choses actuel au lieu de l'améliorer.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

COMPAGNIES DE PRETS—EXTENSION DE POUVOIRS.

M. THOMPSON : M. l'Orateur, m'étant absenté quelques instants de la Chambre, je viens d'apprendre qu'un bill qui figure en mon nom sur l'ordre du jour a été appelé. Avec le consentement de la Chambre, je demanderai qu'il soit appelé de nouveau. Je veux parler du bill (n° 24), à l'effet d'étendre les pouvoirs des compagnies de prêts. Il a été étudié avec le plus grand soin par le comité des banques et du commerce où il n'a rencontré aucune objection. Je voudrais qu'il fût pris en considération par le comité et adopté en troisième délibération.

M. L'ORATEUR : Cela peut se faire avec le consentement de la Chambre.

La Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 1.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article me paraît aller bien loin. Je présume qu'il a été sérieusement étudié par le comité des banques et du commerce; mais, supposons, par exemple, qu'une compagnie de prêts veuille acheter des actions dans une compagnie minière, cela ressemblerait beaucoup à de la spéculation. La seule garantie exigée par ce bill, c'est que cette compagnie minière soit constituée en corporation par le parlement du Canada. Je fais partie du comité des banques et du commerce, mais je dois reconnaître que j'étais absent quand ce bill y a été discuté.

M. THOMPSON : Je puis dire à mon honorable ami que cet article est une reproduction fidèle des dispositions de l'Acte général concernant les compagnies de prêts de 1899, à l'exception du mot " future ", qui a été inséré pour qu'il puisse s'appliquer aux provinces futures du Canada comme à celles qui en forment actuellement partie. Le bill n'augmente pas les pouvoirs des compagnies de prêts, il leur confère simplement les pouvoirs dont jouissent les compagnies incorporées en vertu des dispositions de l'Acte de 1899 ; rien de plus, rien de moins.

M. R. L. BORDEN : Si cette disposition est mauvaise, le fait que d'autres compagnies ont droit de faire la même chose ne l'améliore pas. Cela pourrait constituer une bonne raison pour modifier l'acte auquel mon honorable ami a fait allusion, en restreignant les pouvoirs de ces compagnies. J'aimerais à connaître l'avis de mon honorable ami le ministre des Finances sur ce point. Ces compagnies de prêts sont considérées comme étant des placements assurés pour ceux qui veulent obtenir toutes les garanties possibles ; cependant, cet article étend considérablement le rayon de leurs opérations et leur facilite beaucoup l'emploi des fonds qui leur sont confiés, et il est possible que le parlement soit allé un peu plus loin que de raison dans l'acte auquel l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) fait allusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a déjà été mûrement étudiée dans le passé, et je crois que la législation contenue dans l'acte général relatif aux compagnies de prêts a été considérée comme of-

frant toutes les garanties voulues dans son ensemble. Quand le bill actuel a simplement pour objet de placer les compagnies plus nouvelles sur le même pied que les compagnies incorporées depuis longtemps, je ne vois pas comment nous pourrions nous y opposer. Quant à la question de savoir si, généralement parlant, les pouvoirs des compagnies de prêt ne sont pas trop étendus, c'est là une chose absolument discutable ; mais je ne crois pas que le parlement ait tort de placer toutes les compagnies sur le même pied.

M. HEYD : Les dispositions de ce bill doivent-elles s'appliquer aux compagnies constituées en corporation en vertu de lettres-patentes émises par les autorités provinciales?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Je crois que la compagnie que l'on a en vue était régie par une charte fédérale.

M. BORDEN (Halifax) : Nous savons tous que les actions de certaines compagnies minières au Canada sont tombées de 350 à 12 dans l'espace de quelques mois. Si l'une de ces compagnies était érigée légalement en vertu d'un acte fédéral, cette disposition permettrait à une compagnie de prêt d'y faire des placements. Je ne crois pas que cela soit désirable même si nous avons déjà légiféré dans ce sens. Quoi qu'il en soit, c'est le gouvernement qui est responsable de cette législation et je soumets mon objection au ministre des Finances en répétant que je ne crois pas sage d'accorder des pouvoirs aussi étendus à une compagnie de prêt.

M. SPROULE : Je dois dire que lorsque le bill est venu devant le comité, beaucoup de députés s'y sont fortement opposés. Quant à moi, je suis encore d'opinion que nous accordons des pouvoirs trop étendus à ces compagnies. Si nous accordons à celles-ci ce qu'elles demandent, d'autres compagnies, qui n'ont pas des pouvoirs aussi étendus, viendront aussi en demander. C'est d'ailleurs ce qui a déjà eu lieu. Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député d'Halifax et je répète que nous accordons des pouvoirs trop étendus à ces compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vois avec plaisir que ce sentiment prédomine dans la Chambre, car j'admets aussi que la tendance de notre législation est d'être trop libérale envers les compagnies qui s'adressent au parlement. Je serais plutôt en faveur de restreindre leurs pouvoirs que de les augmenter. Maintenant que la question m'a été signalée, je me ferai un devoir de l'étudier, mais, en attendant, il me semble que nous devrions accorder à une compagnie les mêmes pouvoirs que nous avons accordés aux autres ; s'il doit y avoir un changement, qu'il s'applique à toutes.

Il est fait rapport sur le bill.

M. FIELDING.

COUR SUPREME—AMENDEMENTS.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville (Texte) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 22) amendant les Actes de la cour Suprême et de la cour de l'Echiquier.

M. l'Orateur, je sens qu'il est de mon devoir de rassurer cette Chambre. Le pouvoir judiciaire forme partie de l'organisation constitutionnelle du pays. Chercher à le détruire, c'est ébranler les bases mêmes de l'Etat. Travailler, au contraire, à le corriger et à l'améliorer, c'est, dans mon humble opinion, faire œuvre de bon citoyen.

Ceux qui n'ont pas étudié et qui sont témoins de la glorieuse incertitude de la jurisprudence, des combats incessants que les cours se livrent entre elles et souvent que les juges d'un même tribunal se livrent entre eux, sont tentés de conclure que le meilleur jugement étant celui qui met plus tôt fin à la contestation, il vaudrait mieux abolir les tribunaux d'appel. C'est une erreur profonde. Les tribunaux sont sujets aux surprises, et ceci justifie l'établissement des cours d'appel. Aussi Bentham se demandant de quels tribunaux il ne devrait pas y avoir d'appel, répond sans hésiter : D'aucun. Mais de la nécessité des appels, on aurait tort de conclure à l'utilité de leur multiplication.

Dans un pays comme le nôtre, où tous les membres de la profession font les mêmes études, où l'habileté et la pratique requises des juges des différentes cours sont les mêmes, on ne saurait prétendre sérieusement que les juges des cours d'appel, quel que soit leur degré de juridiction, l'emportent nécessairement par leur savoir sur les autres juges des cours supérieures.

Si les premiers sont appelés à reviser les décisions des derniers, c'est donc purement et simplement pour éviter les surprises. Voilà pour les causes claires. Quant aux douteuses, on ne saurait les terminer trop tôt pour le bien des plaideurs. Voilà, il me semble, une règle sage quand l'intérêt du particulier est seul en jeu.

S'il s'agit au contraire des intérêts politiques et commerciaux du pays, la question change d'aspect. L'uniformité de ces lois ne saurait être mise en danger sans causer un dommage à toute la nation.

J'en conclus que lorsque des lois intéressent tout l'empire, par la nature des choses la décision appartient au plus haut tribunal de l'empire ; lorsqu'elles n'intéressent que le Canada, la cour Suprême doit décider en dernier ressort ; enfin, que lorsqu'elles n'intéressent que les citoyens d'une province, les tribunaux de cette province en doivent être les seuls juges.

En droit comme en morale l'intérêt est la mesure des actions.

La juridiction du Conseil privé lorsqu'il s'est prononcé sur l'interprétation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, ou sur d'autres lois de l'empire, a toujours été vue avec respect et faveur par toutes les

classes de la population. Les provinces ne sauraient oublier qu'il a été un protecteur constant de leur autonomie et ce serait une erreur profonde pour elles de travailler à se soustraire à sa juridiction.

Mais quand on demande à ce tribunal de régler une question de mur mitoyen, on l'entraîne sur un terrain étranger et l'on diminue pour ainsi dire son prestige. Le plaideur pauvre que l'on traîne devant ces tribunaux éloignés s'en étonne avec raison, et l'opinion publique s'agite, comme elle s'est agitée relativement à cette cause du Pacifique Canadien *vs* Roy. Les journaux de ce matin reproduisent un article d'un journal de Londres, insinuant que la constitution du Conseil privé quant à ce qui regarde les affaires coloniales est vicieuse et devrait être modifiée. Cette opinion n'est pas nouvelle ; du reste voici ce que Lord Brougham disait dès 1828, à propos du Conseil privé :

(Traduction.)

Il est évident que, par suite de l'éloignement de ces colonies et de l'immense variété des questions qui s'y présentent, étrangères à nos habitudes et dépassant le cercle de nos connaissances, tout tribunal judicialre de notre pays ne peut être qu'une cour de revision absolument insuffisante.

Ces considérations s'appliquent également à la cour Suprême. Si après une expérience de 28 ans, j'ose proposer d'amender la loi constitutive de cette cour, il va de soi, M. l'Orateur, qu'il m'incombe d'établir qu'elle n'a pas tenu toutes les promesses de ses fondateurs. Je le ferai avec le respect dû au pouvoir existant, mais en même temps avec cette liberté que me donne une profonde conviction.

Dieu me garde d'entraîner dans un pareil débat les hauts personnages de nos cours. Quelques journaux se sont laissés aller à ce sujet, à des excès que la conscience publique réprouve.

Mon acte d'accusation sera bref : J'accuse la cour Suprême du Canada de n'avoir jamais joui de la confiance du pays.

L'année dernière, " La Patrie " qui était alors l'un des principaux organes du gouvernement, disait : " La cour Suprême, d'ailleurs, dès sa création, fut impopulaire dans toutes les provinces."

Pendant dix ans, à presque chaque session du parlement, on a demandé son abolition, et l'un des juges actuels, prenant la position modérée que je prends maintenant, a proposé en 1881 d'en modifier la constitution.

Comme on le sait, la cour Suprême fut établie en 1875. Bien que ce fût une mesure ministérielle, plusieurs députés qui soutenaient alors le gouvernement, crurent de leur devoir de voter contre cette législation, notamment, MM. Béchard et Bourassa, représentant l'un et l'autre les comtés que je représente moi-même actuellement. En 1881, M. Girouard qui est aujourd'hui l'un des juges de cette cour, présenta un bill pour restreindre la juridiction de la cour Suprême.

La même année, M. Landry, qui est aujourd'hui sénateur, présenta lui aussi un bill pour abolir la cour Suprême. Et en 1881, sir John A. Macdonald, disait :

Devons-nous nous nommer un certain nombre de juges 'ad hoc' pris dans la judicature ou le barreau du Bas-Canada, pour compléter le personnel de ce tribunal quand il aura à juger les causes de la province de Québec, ou devons-nous prendre quelque autre moyen ? C'est ce que je ne saurais dire, et si la cour Suprême est maintenue, nous devrons trouver une solution propre à faire disparaître le mécontentement qui existe, dans tous les cas, parmi les Canadiens-français du Bas-Canada.

En 1882, sir A. Campbell présenta au Sénat un bill à l'effet de modifier la constitution de la cour Suprême.

Non seulement, la population française se plaignait de ce tribunal, mais il en était de même de la population anglaise qui n'a jamais été satisfaite de cette cour. Qu'on me permette de citer le " Legal News ", l'organe des avocats anglais, qui disait à la page 140 du volume 1er :

(Traduction.)

1. L. N., p. 140. La cour Suprême dans le moment actuel inspire une grande défiance.

2. L. N., p. 161. Il n'y a là rien de nouveau pour les avocats de notre province ; car depuis longtemps il est clair que certains d'entre eux, aussi bien que leurs clients ne veulent porter à Ottawa aucune cause dont il est possible de porter appel en Angleterre. La raison de cet état de choses provient de la dissimilitude des lois dans toute les diverses provinces d'où les juges ont été tirés, et de ce que les causes de notre province sont généralement censées être laissées au jugement des deux juges pris dans la judicature ou le barreau de Québec.

4. L. N., p. 74. Le mécontentement d'Ontario et de Québec s'est manifesté avec beaucoup de violence et une certaine raison.

Ce n'est pas seulement la province de Québec qui a trouvé à redire, celle d'Ontario en a fait autant dès l'origine et jusqu'à ce jour ces plaintes n'ont jamais varié. Qu'on me permette de citer les extraits suivants du " Canada Law Journal," la grande revue légale d'Ontario :

Canada Law Journal 1879.

(Traduction.)

La profession, dans l'ensemble, n'a pas en elle cette confiance que devrait inspirer un tribunal de dernier ressort ; par exemple, on trouverait difficilement, dans notre province du moins, un avocat qui ne préférerait pas l'opinion de notre cour d'Appel, ou même de l'une de nos cours supérieures.... Il est clair, également, que cette cour jusqu'à présent n'a pas répondu aux espérances qu'on fondait sur elle.

Canada Law Journal, 1880 :

Il en est qui pensent que la meilleure réforme à faire subir à la cour Suprême, serait de la faire disparaître de la face du monde. Nous espérons qu'on trouvera un remède moins radical, bien que la cour ait certainement, à la fois comme corps et dans la personne de quelques-uns de ses membres, à maintes reprises, de diverses manières et sans nécessité, tenté de se suicider.

Canada Law Journal, 1882 :

Jusqu'à présent cette cour a fait fiasco, en partie à cause des difficultés inhérentes à notre Confédération, en partie parce que, pour quelque raison, on ne l'a pas toujours composée des légistes les plus capables, et en partie par suite de difficultés et d'infirmités d'une nature personnelle sur lesquelles nous préférons ne pas insister.

Canada Law Journal, 1892 :

Cette cour n'a pas dans le passé commandé la confiance publique dans la mesure où une cour de dernier ressort au Canada devrait le faire.

Canada Law Journal, 1895 :

On nous pardonnera peut-être d'oser dire que, dans l'opinion de la profession, la cour Suprême, tout en comprenant des légistes de valeur, ne comprend pas les plus capables de nos hommes de loi, et n'inspire pas la plus grande confiance.

Canada Law Journal, 1896, p. 646 :

Cette cour a été longtemps sans commander la confiance du barreau, à la fois dans les provinces de langue anglaise et dans Québec.

Canada Law Journal, 1902, p. 63 :

D'ordinaire les plaideurs ne portent pas leur cause à la cour Suprême dans l'espoir d'un examen plus attentif ou d'une exposition plus claire de la loi, mais plutôt parce qu'ils comptent sur la chance d'un renversement du jugement par ce nouveau tribunal ; ils spéculent ainsi sur l'incertitude de la loi. Qu'on se rappelle, toutefois, qu'à la cour Suprême, il n'y a jamais plus de deux juges d'une même province. C'est à ces deux juges, ou peut-être à un seul d'entre eux, que l'on abandonne la critique des trois, quatre ou cinq jugements rendus par des hommes au moins aussi compétents et particulièrement renseignés sur les lois de leurs diverses provinces. Est-il raisonnable de penser que le renversement du jugement précédent puisse être considéré, dans ces circonstances, comme un résultat satisfaisant ?

La même revue, même année, p. 178 :

Nous n'avons pas dit et nous ne prétendons pas que la cour Suprême n'a pas à l'occasion appliqué la loi d'une manière plus sûre que les cours en question ; mais nous répétons ce que nous avons déjà dit: que, d'une manière générale, les cours d'appel des diverses provinces sont plus considérées de leurs divers barreaux que ne l'est la cour Suprême du Canada. Par exemple, quel est l'homme de loi dans l'Ontario qui mettrait l'opinion des juges composant la cour Suprême au-dessus de celle des juges composant aujourd'hui la cour d'Appel à Osgoode-Hall ?

Lord Dufferin lors de la fondation de la cour Suprême, parlant de la cour Suprême des Etats-Unis, disait :

(Traduction.)

Voyez avec quel respect et quelle déférence les décisions de la haute cour des Etats-Unis sont citées par les juristes anglais et européens.

La cour Suprême du Canada au contraire est et continue d'être considérée suivant l'expression du "Legal News" " with great distrust".

Allons-nous perpétuer un tel état de choses ? Oui, si nous continuons à fermer les yeux sur l'origine du mal. Le mal réside ou dans la constitution du corps ou dans les membres.

Je sais que les membres de cette cour ont été souvent attaqués.

Mais j'estime, M. l'Orateur, que rien n'est plus injuste. La preuve, la voici : Les membres de cette cour ont été choisis parmi des hommes qui s'étaient auparavant distingués.

Pour ne parler que de la province de Québec, qui a mis en doute la science de l'honorable Fournier, ministre de la Justice du Canada, de l'honorable juge Taschereau, qui appartient à une famille de jurisconsulte et a écrit des ouvrages estimés, de l'honorable juge Girouard, qui possédait une belle clientèle commerciale et s'était de bonne heure acquis une grande réputation par ses études légales ?

Il y a d'ailleurs, il me semble, une raison péremptoire. Les membres ont été renouvelés et le corps est toujours malade.

C'est donc une maladie constitutionnelle.

La juridiction de la cour en matière provinciale est illégitime.

La légitimité de la juridiction de la cour Suprême en matière provinciale est douteuse si l'on examine la lettre de la loi ; elle l'est encore plus si on examine l'esprit de la constitution ; elle ne l'est plus si l'on consulte le bon sens et c'est là surtout ce qui la tue.

L'art. 101 de notre constitution se lit en effet comme suit : "Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition "contraire énoncée dans le présent acte, "lorsque l'occasion le requerra, adopter "des mesures à l'effet de créer, maintenir "et organiser une cour générale d'appel pour "le Canada et établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des "lois du Canada."

Ces mots "pour la meilleure administration des lois du Canada", s'appliquent-ils à toue la phrase ? Voilà le point en litige, et, M. l'Orateur, l'article même nous porte à douter.

Il est vrai que la cour Suprême a décidé ce point en sa faveur dans une cause de l'association Saint-Jean-Baptiste et Brault, où occupait mon collègue, l'honorable député d'Ottawa, mais peut-on demander à un juge de juger contre lui dans sa propre cause ? La cour a par cet arrêt maintenu sa juridiction sur les affaires civiles, mais ce qu'elle ne peut pas faire et ce qu'aucun tribunal ne pourra pas faire, c'est de dissiper ce doute qui existe dans les esprits.

On connaît cet ancien usage par lequel des souverains tentèrent de prouver leur légitimité en la faisant jurer par les grands de leur royaume; cela ne pouvait pas empêcher le peuple d'en douter. L'opinion reste malgré les arrêts.

Et s'il était permis à deux de ces juges actuels lorsqu'ils étaient députés, l'un en 1875 et l'autre en 1881, de déclarer qu'ils croyaient que cette cour exerçait des pouvoirs usurpés, il doit bien m'être permis en 1902 d'en douter.

M. DEMERS (St-Jean et Iberville).

Mais quand je considère l'esprit de notre constitution qui est l'autonomie des provinces, mes doutes augmentent considérablement, ils prennent un corps et je les formule par l'argument suivant qui me paraît assez solide.

Le pouvoir législatif et le pouvoir judiciaire sont corrélatifs. Pas de pouvoir judiciaire sans autorité législative, pas d'autorité législative sans le pouvoir judiciaire.

Or, l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord déclare que le pouvoir législatif des provinces en certaines matières est exclusif. N'est-ce pas dire que le pouvoir judiciaire le sera ?

Mais un point qui n'est pas douteux c'est que la constitution de la cour répugne au bon sens.

Sur ce point je ne saurais mieux faire que de reproduire l'opinion de M. McCuaig lors des débats de 1881 :

M. McCuaig disait :

(Traduction.)

L'opinion de la majorité des habitants du comté que je représente peut se formuler ainsi: Nous avons une cour Suprême composée de six juges, deux de l'Ontario, deux de Québec et deux des provinces maritimes. Si je suis bien renseigné, les deux juges de l'Ontario ne sont pas du tout au courant des lois de Québec, et d'autre part, les deux juges des provinces maritimes ne connaissent les lois ni de l'Ontario, ni de Québec. Or, dans l'Ontario, nous avons une cour d'Appel, composée de quatre juges très versés dans la connaissance de la loi et bien qualifiés à décider en dernier ressort à peu près toutes les causes qui leur sont soumises. Mais une cause jugée par notre cour d'Appel, composée de quatre des meilleurs juges de l'Ontario, peut être portée en appel à la cour Suprême, et la décision de ces quatre juges, renversée par les quatre juges de Québec et des provinces maritimes, qui ne sont pas du tout versés dans nos lois. Il n'y a là rien qui soit bien de nature à inspirer de la confiance dans les décisions de la cour Suprême.

L'an dernier, la Chambre avait l'avantage d'entendre l'habile plaidoyer de l'honorable député de Hants, en faveur de l'uniformité des lois. Je n'ai pas l'intention de référer au débat qui s'en suivit. Ce que je veux en conclure c'est que les lois sont bien différentes dans chacune des provinces. Si l'on voulait amener cette uniformité est-ce que l'on n'aurait pas recours à des jurisconsultes de chaque province ? Pourquoi ? Parce que la route de la science est longue et que la vie est courte.

Acquérir une connaissance profonde des lois de chaque province est une tâche herculéenne, mais cela ne suffit pas.

" Je suis d'opinion, disait un auteur romain, que la théorie sans la pratique est impuissante à donner une connaissance parfaite des lois."

Les lois de chaque province, conformément à ce principe, interdisent l'exercice des fonctions judiciaires à celui qui n'a pas pratiqué pendant un certain nombre d'années. Et cependant, nous avons ici des juges qui prononcent souverainement sur des lois qu'ils n'ont ni apprises ni pratiquées.

Et l'on s'étonne que cette cour soit impopulaire ! Certaines revues, certains journaux veulent que nous choisissions les meilleurs hommes—ce sont des aveugles volontaires.

Le mal est patent, puisque le juge doit dire la loi il doit la connaître.

On dira peut-être : il ne la connaît pas le jour de sa nomination, mais il l'apprendra. D'Aguesseau vous répond :

Au milieu d'un grand nombre de lois positives, fournies par les mœurs des peuples, ou par la volonté souveraine du législateur, ce droit a néanmoins ses règles et ses principes. Attendrons-nous pour nous en instruire, qu'une main subtile et intéressée nous en présente des fragments imparfaits, détachés avec adresse et disposés avec art; et le magistrat qui doit montrer la loi à tous les hommes se bornera-t-il à ne l'apprendre que dans les écrits des plaideurs ?

Lord Brougham, le 7 février 1828, dans son grand discours sur la réforme judiciaire, en parlant des juges dans les Indes, disait :

(Traduction.)

Absolument ignorant des mœurs, des coutumes, des préjugés, de la langue même, peut-être, de ceux sur les actions et les intérêts desquels il doit prononcer, et dont les témoignages le guideront dans son enquête, et de plus, très probablement tout aussi ignorant des lois qu'il doit appliquer, il lui faut s'en rapporter entièrement à son bramine à la fois pour la question de fait et pour celle de droit.

Comment pouvons-nous espérer, M. l'Orateur, qu'avec l'aide du temps, les avocats les plus éclairés des provinces, nos magistrats, tous ceux enfin qui ont passé leurs jours et leurs veilles dans l'étude de leurs lois provinciales, et qui malgré cela sont forcés d'avouer qu'ils ne savent rien, puissent soumettre leur opinion sans réserve et sans arrière pensée à une cour constituée comme la cour Suprême ? Cela pouvait se faire autrefois quand l'autorité était tout, cela n'est plus possible aujourd'hui, où le droit est tout.

C'est ce défaut de confiance qui a déterminé les nombreuses attaques contre la cour Suprême. Sa constitution est donc vicieuse.

Le bill soumis à votre considération a pour but de faire de la cour Suprême une cour fédérale. La cour gagne en élévation ce qu'elle perd en étendue. La clause suggérée est tirée de la constitution des Etats-Unis.

Je citais tout à l'heure l'opinion de Lord Dufferin relativement à la cour Suprême des Etats-Unis. Que l'on me permette de citer également Alexis de Tocqueville : La cour Suprême, disait-il, est placée plus haut qu'aucun tribunal connu, et par la nature de ses droits et par l'espèce de ses justiciables.

Le professeur Dicey écrit, au sujet de la cour Suprême des Etats-Unis :

(Traduction.)

Rien dans les institutions américaines n'a plus commandé l'admiration des étrangers que la situation faite en vertu de la constitution aux juges de la cour fédérale.

Aussi, plusieurs confédérations l'ont imitée; il suffit de mentionner le Mexique, la Colombie et la Confédération Suisse. Si nous donnions à notre cour le véritable caractère fédéral, quel respect ne commanderait-elle pas ? Les tribunaux constituant des arbitrages forcés, il faut qu'ils soient comme la femme de César, au-dessus de tout soupçon. Notre cour Suprême est actuellement comme le sphinx, monstre qui n'est ni animal ni homme, et que le passant évite comme un danger.

Je voudrais qu'elle ressemblât à cette statue resplendissante de Memnon rendant des sons harmonieux au lever du soleil et vers laquelle accourraient avec confiance tous ceux qui ont besoin de justice et de vérité.

M. l'Orateur, je propose la seconde lecture de ce bill.

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable H. G. Carroll, Kamouraska.) (Texte) : M. l'Orateur, comme l'honorable chef de l'opposition comprend le français, et qu'il a dû se rendre compte du discours de l'honorable député de Saint-Jean et Iberville (M. L. P Demers), je m'en vais faire mes observations dans la même langue.

L'honorable député de Saint-Jean et Iberville, qui vient de proposer la seconde lecture de ce bill, a porté une accusation bien générale contre la cour Suprême, il a dit que cette cour n'avait pas la confiance du public ni dans la province d'Ontario, ni dans celle de Québec. Et à l'appui de cette prétention, quel argument nous a-t-il donné ? Il a dit que "La Patrie", l'année dernière, avait déclaré que la cour Suprême n'inspirait pas confiance. Il a aussi cité le "Canada Law Journal" qui, depuis 1882, soutient que la cour Suprême ne possède pas la confiance du public.

Voilà une accusation générale portée contre le plus haut tribunal du Canada, et la seule preuve à l'appui c'est la déclaration de "La Patrie" disant que ce tribunal n'a pas la confiance du public. C'est l'affirmation du "Canada Law Journal", revue rédigée par quelqu'un qui, probablement, a de vieux griefs contre cette cour, que la cour Suprême ne possède pas la confiance publique.

Mais, tout en portant cette accusation d'une façon générale, mon honorable ami a dit quelque chose qui m'a frappé : c'est lorsqu'il est arrivé aux détails. Après avoir comparé la cour Suprême à un monstre, il a nommé les juges qui composaient ce tribunal et en a fait l'éloge en disant que c'était des hommes intègres, impartiaux, des jurisconsultes éminents et possédant une science à peu près parfaite. J'aurais cru qu'il aurait plutôt attaqué les vivants et qu'il aurait laissé les morts de côté ; mais c'est ce qu'il n'a pas fait.

Je regrette de n'avoir été averti que ce soir que ce bill devait être discuté, car j'aurais voulu être mieux préparé pour répondre au discours réellement éloquent et documenté qu'il vient de prononcer.

M. DEMERS (St-Jean et Iberville).

Mais le point important qu'il a soulevé, c'est que la cour Suprême, telle qu'organisée, n'est pas constitutionnelle. C'est-à-dire que, lorsque cette cour a été créée, en 1876, elle l'a été inconstitutionnellement. Et pour le prouver, mon honorable ami a cité l'opinion des juges Taschereau et Mills, ce dernier étant aujourd'hui juge de la cour Suprême. Or, j'ai lu le discours du juge Mills et je crois, en effet, qu'il a exprimé des doutes sur la constitutionalité de ce tribunal. M. Taschereau a aussi exprimé des doutes sur ce point ainsi que M. Moss qui est actuellement juge à Toronto. M. Taschereau a été député de Montmagny dans cette Chambre, et est aujourd'hui juge de la cour Supérieure de la province de Québec.

Mais lorsque cette question fut discutée à l'époque de la confédération, nous voyons bien quelle fut l'intention de ceux qui ont inséré dans l'acte constitutionnel de la clause pourvoyant à la création d'une cour Suprême. Voici ce que sir John Macdonald disait :

(Traduction.)

Il existe bien des raisons soit en faveur soit à l'encontre de l'institution d'une telle cour ; mais on a cru sage et expédient de donner, dans la constitution, à la législature générale, le pouvoir d'établir, si après mûre considération elle juge à propos de le faire, une cour générale d'Appel recrutée dans les cours Supérieures de toutes les provinces.

Voici maintenant l'opinion exprimée par sir George Etienne Cartier, à la même occasion :

(Traduction.)

Aussi, quand nous aurons passé quelques années sous le régime fédéral, nous éprouverons vivement le besoin d'une telle cour d'Appel, avec juridiction dans ces matières ; et si elle est établie, il sera à propos que sa juridiction s'étende aux causes civiles qui pourront se produire dans les diverses provinces confédérées. Elle sera, en effet, composée des juges les plus éminents dans les diverses provinces, des légistes dont la réputation est la plus grande, d'hommes, en un mot, profondément versés dans la jurisprudence de chacune des provinces qu'ils représenteront respectivement. Par exemple, si cette cour est appelée à juger en dernier ressort dans une cause venant d'une cour du Bas-Canada, il y aura, parmi les juges, des hommes très au courant des lois de cette partie de la confédération et qui pourront faire profiter leurs collègues de l'avantage de leurs lumières.

L'honorable juge Fournier, qui fut l'auteur de la loi créant la cour Suprême, a déclaré que ce tribunal, tel que constitué, était absolument constitutionnel. Mais laissons cette question de côté, et prenons les faits tels qu'ils sont. Il y a 27 ans que la cour Suprême est établie. Il est vrai qu'à l'origine il y eut beaucoup de griefs contre cette cour. Je me rappelle avoir lu, dans les débats qui eurent lieu lorsque M. Girouard a déposé un bill au même effet que celui-ci, les nombreuses récriminations qui se produisirent en Chambre. Mais d'où venaient-elles ?

Précisément de députés, plaideurs malheureux, qui avaient dû se présenter devant cette cour et qui, ayant à faire face à des contestations, ne furent pas heureux. Voilà pourquoi on entendit tant de bruit pendant six ou huit ans. Mais depuis 1882, je le demande, a-t-on prouvé des griefs sérieux contre la cour Suprême ? Je prétends que non.

L'honorable député de Saint-Jean et Iberville qui a fait un travail soigné n'a pu, après avoir analysé les débats de cette Chambre depuis 1882, trouver que les citations du "Canada Law Journal" pour soutenir sa prétention.

J'admets qu'il y a anomalie dans la constitution de la cour Suprême et cette anomalie consiste en ce qu'il n'y a que deux juges seulement qui connaissent bien les lois françaises de la province de Québec. Mais je prétends que ce grief n'est pas aussi sérieux qu'on veut le faire croire. Le droit français est fondé sur le droit romain, et le droit anglais est également fondé sur le droit romain. Il peut se faire que sur les questions de procédure, les griefs soient plus sérieux, mais c'est un mauvais compliment à faire à notre droit civil que de le représenter comme un mystère que personne ne peut pénétrer. Si cet argument avait quelque valeur, il s'appliquerait surtout au Conseil privé, dont les juges ne sont pas censés connaître du tout le droit civil de la province de Québec, tandis qu'il y a deux juges de la cour Suprême qui sont versés dans la connaissance de ce droit.

Je suis en faveur du maintien de l'appel à la cour Suprême parce que je crois que les provinces ne sont pas encore mûres pour l'indépendance judiciaire. Pour s'en convaincre, il suffit de voir ce qui se passe. Malgré le respect que je professe pour les tribunaux d'appel de ma province, malgré la science, l'intégrité et l'impartialité des juges qui les composent, je dis que la cour Suprême de même que le Conseil privé servent en quelque sorte de soupape de sûreté, et qu'il est bon pour les plaideurs d'avoir un tribunal qui soit en dehors de l'atmosphère des provinces.

Prenez ce qui se passe dans l'Ontario. Là des juges de la Haute Cour ont été attaqués dans l'enceinte législative même, comme ils ne l'ont jamais été dans ma province.

Mais il y a une autre raison, plus pratique, pour le maintien de la cour Suprême. Supposons que ce projet de loi soit voté, les provinces maritimes qui n'ont pas de cour d'appel seront réellement privées d'un tribunal d'appel, puisqu'elles vont maintenant devant la cour Suprême du Canada. On répond à cela en disant : créez des tribunaux d'appel pour ces provinces. Eh bien ! que l'on commence par créer des tribunaux d'appel pour ces provinces et ensuite on pourra demander au parlement d'adopter la réforme proposée par l'honorable député.

Pour des raisons d'ordre pratique, le gouvernement ne peut pas accepter ce bill en ce moment. Il peut se faire qu'il puisse être voté dans quelques années lorsque nous aurons réorganisé notre système judiciaire.

M. J. E. E. LEONARD (Laval) : (Texte). M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre la parole après l'honorable Solliciteur général, mais comme l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) n'a pas cru à propos de venir défendre ici la politique du gouvernement, et a laissé ce lourd fardeau à l'honorable Solliciteur général, je crois de mon devoir, comme député français, de la province de Québec, de donner mon appui à l'honorable député de Saint-Jean et Iberville, sur le bill dont il demande la deuxième lecture ce soir.

La province de Québec, surtout, souffre des décisions de la cour Suprême. Elle en souffre d'autant plus que la majorité de cette cour—composée d'hommes de talent, sans doute,—ne connaît aucunement nos mœurs et nos lois françaises. La province de Québec tient à rester française, et le meilleur moyen pour elle de rester française, c'est de conserver ses lois civiles et surtout d'être jugée par des hommes qui connaissent et comprennent ses lois.

L'honorable Solliciteur général a donné pour raisons, à l'appui d'une cause qu'il défend malgré lui, que les provinces maritimes n'avaient pas de cour d'appel. Cela est vrai, mais il est facile d'en créer. Il est facile de donner à ces provinces ce qu'il leur manque et il n'est pas convenable de faire souffrir plus longtemps la province de Québec pour des motifs aussi futiles.

Tout le monde sait que lors de la création de cette cour, les députés de la province de Québec s'y sont opposés presqu'à l'unanimité pour les mêmes raisons qu'invoque ce soir le député de Saint-Jean et Iberville.

Le droit civil français est complètement inconnu de la majorité des juges de la cour Suprême et il est tellement notoire dans le barreau de la province de Québec, que ces juges n'ont pas la compétence voulue pour juger not litiges civils, que presque tous les avocats de cette province conseillent à leurs clients de diminuer leurs réclamations à la somme de $1,999, afin d'empêcher un appel à la cour Suprême.

L'honorable Solliciteur général nous a dit que le maintien de la cour Suprême était désirable pour les provinces en général, et pour la province de Québec, en particulier, qu'elle était une soupape de sûreté, parce que les juges qui composent ce tribunal se trouvent en dehors de l'atmosphère des provinces. Je crois de mon devoir de dire que, quant à ce qui concerne la province de Québec, nous avons dans les cours d'appel existantes tout ce qu'il nous faut pour obtenir justice. Tous les juges qui président ces cours sont réellement compétents et planent au-dessus des disputes qui divisent les plaideurs.

Comme je le disais il y a un instant, j'ignorais que ce projet de loi serait discuté ce soir. Je le regrette, car sans cela, je me se-

rais fait un devoir de me préparer pour cette discussion. Il aurait été facile de trouver des arguments à l'appui de cette législation. Toutefois, je crois pouvoir dire sans crainte que l'argumentation de mon honorable ami en faveur de son projet de loi a été soignée, et qu'il l'a exposée avec beaucoup de lucidité. Cette Chambre devrait adopter ce bill sans hésiter, quand bien même ce ne serait que pour ménager le sentiment de la province de Québec, vu que la majorité qui appuie le gouvernement se compose essentiellement de députés venant de cette province. Ce serait un excellent moyen pour le gouvernement de prouver sa reconnaissance à Québec qui le supporte sans jamais hésiter que de se rendre au vœu de cette même majorité en votant l'abolition de la juridiction de la cour Suprême en matière civile et la limitation, par conséquent, de l'appel dans nos différentes causes civiles au plus haut tribunal de la province de Québec.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : M. l'Orateur, je n'ai que peu de chose à ajouter à ce qui a été dit. Par égard pour nos collègues anglais, il me paraît à propos de faire dans leur langue quelques courtes observations sur le sujet qui nous occupe. Non pas que ce débat doive avoir un grand résultat pratique pour le moment, mais je suis persuadé qu'avant longtemps ce gouvernement, ce parlement seront forcés de faire disparaître le sentiment de défiance qui s'accentue dans la province de Québec à l'égard de la cour Suprême. On dira peut-être que le mot défiance (distrust) est un peu outré ; mais c'est le mot dont s'est servi mon honorable ami et qu'il a emprunté à une autre autorité. Mon honorable ami, le député de Saint-Jean et Iberville, l'a dit : ce sentiment n'a pas sa source, n'a jamais eu sa source, dans une animosité personnelle contre les juges qui composent la cour Suprême du Canada. Mais, comme mon honorable ami l'a dit,—et c'est le point de son argumentation sur lequel je désire m'arrêter,—il y a quelque chose dans la constitution de cette cour qui répugne au sens commun. Mettant de côté la question juridique, au sujet de laquelle, je n'oserais, bien entendu, me prononcer, la loi fédérale qui a institué cette cour l'autorise à remplir la fonction de la plus haute cour d'appel pour toutes questions et lois, provinciales ou fédérales, qui touchent la confédération. Le parlement canadien a jugé à propos de donner à cette cour une juridiction d'appel dans toutes les causes où le montant en jeu excède une certaine somme sous l'empire des lois civiles ou autres qui sont du domaine exclusif des législatures des provinces. Le parlement a placé sous la juridiction de cette cour fédérale qu'il a instituée, des questions et des lois au sujet desquelles nous n'avons aucun droit de légiférer, concernant lesquelles l'autorité législative est conférée à la Chambre provinciale, et en rapport avec lesquelles des cours provinciales ont été établies. Conséquemment nous avons donné à une cour instituée par notre parlement le droit de juger de questions à l'égard desquelles nous n'avons nullement le pouvoir de légiférer.

Cela étant donné, il me paraît y avoir à la base de l'institution de la cour Suprême du Canada quelque chose d'irrationnel. Mon honorable ami, le Solliciteur général, nous a fait observer que si, dans les premières années qui suivirent son établissement, il s'était produit des plaintes contre la cour Suprême, le mécontentement était dû à des causes politiques et se manifestait chez des députés qui se considéraient lésés par les décisions de la cour Suprême en matière d'élection. Je ne parlerai pas du tout de cet aspect de la question, mais je dirai que, s'il ne s'est pas produit fréquemment de plaintes dans l'enceinte de cette assemblée, le mécontentement n'en existe pas moins, Comme mon honorable ami, le député de Saint-Jean et Iberville le disait, on entend parfois formuler des plaintes au sujet de la composition du personnel des cours provinciales. On a soutenu que la cour d'Appel de la province de Québec, pour cette raison, ne jouit pas de la considération dont elle jouissait il y a quelques années ; mais nous n'avons jamais entendu émettre de plaintes au sujet de sa juridiction. On n'a jamais demandé de restreindre sa juridiction. Tout ce qu'on a prétendu c'est que le gouvernement ne désignait pas toujours pour en faire partie les hommes les plus capables. Mais dans le cas de la cour Suprême du Canada, on s'est plaint que des causes déjà décidées par un des juges de la cour Supérieure, par trois juges de la cour de Revision, par cinq juges de la cour d'Appel de cette province, soit en tout neuf juges versés dans les lois de la province de Québec, étaient ensuite soumises à un tribunal dont deux des juges seulement pouvaient être regardés comme autorités à l'égard des lois de la province. Ainsi, dans le cas de la province de Québec, deux juges sont appelés à reviser les décisions de neuf autres juges tout aussi versés dans la loi. Mon honorable ami le Solliciteur général a dit que le droit d'appel à la cour Suprême et au comité judiciaire du Conseil privé est une sauvegarde pour les plaideurs de notre province, qui pourraient ne pas être satisfaits des décisions de la cour d'Appel provinciale. Mais on pourrait dire la même chose de tout autre tribunal d'Appel. Les plaideurs mécontents des décisions du Conseil privé pourraient demander une sauvegarde de plus. Ne voyons-nous pas aujourd'hui une colonie australasienne, où il ne se présente pas de question de race, et qu'on reconnaît être la plus attachée des colonies anglaises, je veux dire la Nouvelle-Zélande, se plaindre amèrement de la manière dont le Conseil privé de la Grande-Bretagne a réglé certaines questions judiciaires de cette colonie ? Ainsi donc, parce qu'il se produit du mécontentement à l'égard d'un tribunal d'appel, ce n'est

pas à dire qu'il faille multiplier les appels. En France, si je ne me trompe, quel que soit le montant en cause, les appels sont limités à deux cours. L'une est la cour d'Appel,—je ne sais pas au juste le nom qu'elle porte,—et l'autre la cour de cassation. Il n'y a pas d'autre recours. Je pense qu'en Angleterre aussi il y a moins de recours que chez nous.

Dans notre pays, où les distances sont moins grandes, où les intérêts sont moins importants et les plaideurs plus pauvres, où tout milite contre la multiplicité des recours, nous en avons un plus grand nombre qu'en Angleterre, qu'en France ou qu'aux Etats-Unis. Mon honorable ami de Saint-Jean-Iberville a cité les paroles prononcées par lord Dufferin, lors de l'institution de la cour Suprême, paroles qui s'appliquent parfaitement au cas actuel. Il exprima l'espoir que la cour Suprême du Canada arriverait à commander la confiance publique au même degré que la cour Suprême des Etats-Unis. En général, les comparaisons entre la constitution du Canada et celle des Etats-Unis sont tout à notre avantage. Mais sur ce point particulier, nous aurions quelque chose à apprendre de nos voisins. Qu'ils soient ou non du Barreau, les membres de cette assemblée ne sont pas sans savoir que la magistrature des Etats-Unis ne jouit pas, en général, de la même somme de respect que la nôtre ou celle d'Angleterre. Comment se fait-il alors que la cour Suprême des Etats-Unis soit le seul tribunal de ce pays qui n'ait jamais été en butte aux attaques d'aucune classe, mais qu'au contraire, en certaines occasions elle ait sauvegardé l'honneur et l'avenir de la république ? Cela vient de ce que le législateur aux Etats-Unis a conféré à la cour Suprême les seuls pouvoirs qu'un tribunal de cette nature est à même d'exercer d'une manière convenable; qu'il a évité d'étendre la juridiction de cette cour à des causes de peu d'importance, de nature à indisposer inutilement les plaideurs contre le plus haut tribunal de la république. La juridiction de cette cour est restreinte dans la mesure où mon honorable ami voudrait que celle de la cour Suprême du Canada le fût. Et qu'en est-il résulté? Le peuple sait que la cour Suprême des Etats-Unis n'a pas à s'occuper d'affaires insignifiantes, de querelles futiles entre particuliers, mais uniquement de questions propres à faire régner l'harmonie entre les citoyens de la république, ou entre les divers Etats ; ou encore, qu'elle est chargée d'interpréter les lois générales de la république ou celles qui pourraient soulever des conflits entre les divers Etats. Ici, c'est tout le contraire. Non satisfaits des recours multiples que nous avons dans la province, nous avons créé une cour Suprême. Quels que fussent les pouvoirs du parlement du Canada au moment de l'institution de la cour Suprême, il est certainement contraire à l'esprit, sinon à la lettre de la constitution, que l'autorité fédérale ait le pouvoir d'instituer une cour pour d'autres fins que de rendre uniforme la jurisprudence en matière de législation fédérale. Mais j'en ai la ferme conviction, et la raison nous l'indique, les auteurs du pacte fédéral n'eurent jamais en vue,—du moins, comme fin principale,—l'institution d'une cour d'Appel pour les diverses provinces.

Ce qu'ils voulaient dire et ce que nous devrions faire—car, en fin de compte, on peut de temps à autre modifier l'œuvre des pères de la confédération bien que, règle générale, je préfère la laisser intacte—c'est de vous rapprocher de l'esprit de la constitution quand nous découvrons des lois postérieures qui s'en écartent, fallût-il pour cela en violer la lettre.

Les pères de la constitution ont-ils pu songer à créer un tribunal d'appel pour les provinces ? Ils ont dû vouloir créer une cour de dernière instance jouissant du respect de la population canadienne tout entière et des divers gouvernements du Canada ; par conséquent, un tribunal composé de juges connaissant à fond les lois qu'ils seraient appelés à interpréter. Mais, mon honorable ami, le représentant de Saint-Jean, l'a dit, nous savons—j'ai moi-même eu l'ocasion de le constater—que, lorsque des décisions de la cour d'Appel de Québec sont soumises à la cour Suprême, les avocats à certains juges les rudiments de notre droit qui font le sujet des cours donnés aux étudiants de deuxième année. Cela n'est pas de nature à rehausser la cour Suprême dans notre estime ; d'où il s'ensuit que, ce tribunal ayant perdu de son prestige dans les causes ordinaires, dans l'interprétation de nos lois provinciales, nous avons moins de respect et d'égards pour lui dans les litiges qui sont légitimement de son ressort et dont il doit être l'arbitre suprême. Dans l'intérêt de la constitution, de la bonne entente entre les provinces, de l'uniformité de nos lois et de la saine interprétation des statuts provinciaux, la cour Suprême devrait donc interpréter les lois fédérales sans pouvoir se prononcer sur l'application des lois des diverses provinces. Mon honorable ami l'a dit, dans chaque province il est interdit à un membre du barreau d'une autre province, eût-il pratiqué pendant vingt-cinq ans dans la première, de plaider la plus simple cause devant n'importe quel tribunal de cette province s'il n'est pas membre de son barreau, parce qu'il n'est pas censé être versé dans les lois provinciales. Or, en vertu d'un acte de ce parlement, celui qui ne pourait pas plaider devant un juge de paix de la province d'Ontario, viendrait rendre jugement en dernier ressort à l'encontre de toutes les décisions de la haute cour de justice ou de la cour d'Appel d'Ontario ! De la même manière, un avocat qui, faute de connaissances légales suffisantes, ne pourrait pas plaider devant la cour Supérieure de la province de Québec, pourrait, le lendemain de son élévation sur le banc de la

cour Supême, juger en dernier ressort des affaires qu'il ne connaîtrait pas et infirmer les décisions de la cour Supérieure, de la cour de Revision et de la cour d'Appel de cette province, auxquelles président des juges qui ont dû pratiquer leur profession dans la province pendant au moins dix ans ! Quelle que soit la lettre de la constitution, quelle qu'ait pu être l'intention de ceux qui ont créé la cour Suprême, je demande à tout homme sensé s'il n'est pas temps de trancher la question et d'augmenter l'importance et le prestige de ce tribunal, bien loin de l'affaiblir, en limitant sa juridiction aux affaires dans lesquelles il est versé.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement ne doit pas comprendre l'importance de cette proposition de loi ; autrement les premières banquettes de la droite ne seraient pas vides comme elles le sont. Voici un bill qui a pour objet d'enlever à la cour Suprême du Canada les neuf dixièmes de sa juridiction. Lorsque nous le délibérons, le premier ministre, le ministre de la Justice et tous les membres du cabinet sont absents, sauf mon honorable ami le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding).

Je crois donc que les membres du gouvernement ne se rendent pas compte de la véritable portée de ce bill, car ils s'en occuperaient quelque peu. Le ministre des Finances sait-il ce que ce bill signifie ? Comprend-il que c'est l'une des mesures les plus importantes concernant la judicature de ce pays qui aient jamais été proposées en cette Chambre ? J'espérais qu'au moins quelques membres du gouvernement nous diraient ce qu'ils en pensent, et que nous ne verrions pas le spectacle auquel il nous a été donné d'assister, que nous ne verrions pas ce bill voté en deuxième délibération comme il l'a été, et son principe approuvé sans qu'un seul membre du gouvernement ouvre la bouche, si ce n'est le Solliciteur général qui a entretenu la députation de ce bill pendant quelque temps. Une telle conduite ne paraît pas indiquer que cette proposition de loi ait été soigneusement étudiée par le gouvernement ; autrement nous en aurions entendu parler davantage.

Je ne prétends pas que le raisonnement de l'honorable représentant de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) soit sans valeur. Je comprends que la population de Québec n'aime guère que les décisions de ses tribunaux de dernier ressort soient infirmées par la cour Suprême du Canada quand, peut-être, un juge originaire de cette province était d'opinion de confirmer les arrêts de la cour inférieure. Je crois que cela s'est parfois présenté. Mais cela arrive parfois dans les causes des autres provinces. Moi qui suis originaire de la Nouvelle-Ecosse, je connais un jugement rendu à l'unanimité des voix par la cour Supérieure de ma province qui a été infirmé devant la cour Suprême qui se divisa, la majorité comprenant deux juges de la province de Québec. A vrai dire, cela a lieu parfois. Mais, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il est impossible d'avoir un tribunal qui ferait d'assez bonne besogne. J'admets d'emblée que ce tribunal, en vertu même de sa composition, puisse être entaché de certaines imperfections, mais je ne crois pas impossible de remédier à ces dernières si on appelle à le présider les hommes les plus éminents de tout le pays lorsque l'âge leur permet encore de consacrer leur temps à l'étude des lois des diverses provinces. Mon honorable ami insiste beaucoup trop sur la diversité des lois de chaque province. Par exemple, prenons les causes qui ont pris naissance dans la province de Québec. Vous en trouvez auxquelles les lois de toutes les provinces s'appliquent également. Le droit civil de Québec ainsi que celui des autres provinces, repose censément sur le bon sens. Ainsi, prenez les articles du code civil, ils se rapprochent beaucoup sous plusieurs rapports des dispositions du droit coutumier anglais. Notre droit coutumier anglais a pour base les axiomes du droit civil qui ont beaucoup de ressemblance avec le corps des lois auxquelles la province de Québec est aujourd'hui soumise. Prenons le droit statutaire canadien, la loi concernant les lettres de change, leurs dispositions s'appliquent également dans toutes les provinces.

Le représentant de Labelle (M. Bourassa) nous a dit qu'un avocat d'une province ne pouvait pas plaider une cause devant un juge de paix d'une autre province. Il est dans l'erreur la plus complète. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse nous accueillons volontiers au barreau tout avocat de la province de Québec et nous lui permettons, par courtoisie, de se faire entendre devant nos tribunaux dans les causes dans lesquelles il est concerné. Les membres du barreau américain viennent devant nos cours de justice quand ils ont des clients des Etats-Unis, et peuvent y exercer leur profession, par faveur. L'année dernière, des avocats d'Ontario ont comparu devant nos cours de justice.

M. EMMERSON : Les Etats-Unis nous rendent la pareille.

M. BORDEN (Halifax) : Je le sais. Je me borne à faire observer au député de Labelle une chose dont il ne s'est peut-être pas rendu un compte exact : que même entre le Canada et les Etats-Unis, les lois ont tant d'analogie qu'un homme éminent dans sa profession chez lui peut l'exercer avantageusement ailleurs, et qu'il peut le faire, par faveur. En ce qui a trait aux lois des provinces maritimes, d'Ontario et de l'ouest, elles ont beaucoup d'analogie. Rien n'empêche qu'un juge de la province d'Ontario ou des provinces maritimes n'instruise convenablement une cause intentée dans une province où il n'a pas pratiquée ; c'est-à-dire qu'un juge originaire de la province d'Ontario est habile à entendre les appels dans les causes intentées dans la province de la Nouvelle-

Ecosse, et je crois que les juges et les avocats des provinces maritimes qui ont acquis de la réputation au barreau peuvent s'occuper des causes qui ont pris naissance dans Ontario, le Manitoba ou la Colombie Anglaise.

De plus, rien n'empêche un tribunal de donner satisfaction, même s'il est appelé à interpréter des lois qui ne sont pas familières à tous les juges qui le président. Prenons, par exemple, le comité judiciaire du Conseil privé auquel le représentant de Saint-Jean et Iberville a fait allusion. Je crois que le comité judiciaire du Conseil privé s'est attiré le respect, non seulement des plaideurs mais des avocats de toutes les parties de l'empire britannique. Il applique, je le supose, les lois de vingt codes différents et rend la justice à des individus appartenant à trente, quarante ou cinquante races différentes. Il commande le respect de mes amis du barreau de la province de Québec. Le représentant de Saint-Jean et Iberville n'a pas dit le contraire. Eh bien les membres du comité judiciaire du Conseil privé n'ont pas fait une étude spéciale des lois de la province de Québec ; pourtant, je crois qu'en somme la décision des causes de cette province a valu à ce tribunal le respect des membres du barreau de la province de Québec.

La cour Suprême des Etats-Unis interprète des systèmes de loi différents. N'est-il pas vrai que l'Etat de la Louisiane a un corps de lois civiles qui, dans une certaine mesure, ressemblent aux lois de la province de Québec.

M. EMMERSON : New-York a un code.

M. BORDEN (Halifax) : Mais je parle d'un système de lois tout différent. Les lois de la Louisiane diffèrent de celles de la plupart des Etats de la République Américaine.

M. BOURASSA : La cour Suprême des Etats-Unis a-t-elle juridiction quant aux lois de l'Etat de la Louisiane qui n'affectent pas les étrangers.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne prétends pas connaître à fond la juridiction de la cour Suprême des Etats-Unis ; je suppose pourtant que, lorsqu'un litige survient entre les habitants de cet Etat et les citoyens d'un Etat différent, touchant l'application d'une loi de la Louisiane, la cour Suprême des Etats-Unis est appelée à trancher ce litige.

M. BOURASSA : C'est ce qu'on se propose de faire à l'aide du présent bill.

M. BORDEN (Halifax) : Dans des cas semblables, est-ce que la cour Suprême du Canada ou la cour Suprême des Etats-Unis ne seraient pas en état d'appliquer les lois d'une province ou d'un Etat ? Dans ce cas-là, pourquoi la cour Suprême, au Canada ou aux Etats-Unis, serait-elle plus en état d'interpréter les lois des provinces ou des Etats ?

M. BOURASSA : Nécessité fait loi.

M. BORDEN (Halifax) : Où se trouve la nécessité ? Pourquoi ne s'en rapporterait-on pas aux lois de la province où le plaideur a son domicile et où le litige prend naissance, s'il est admis que le tribunal de dernière instance n'est pas en état de trancher d'une manière satisfaisante la difficulté dont il est saisi ? Le raisonnement de mon honorable ami de Saint-Jean et Iberville, si on en tire les conséquences logiques, nous porterait à abolir la cour Suprême du Canada et à ne pas même lui laisser la parcelle de juridiction qu'on se propose de lui abandonner par le présent bill.

Je ne prétends pas que la cour Suprême du Canada soit parfaite, je ne dis pas que le choix des juges a toujours été de nature à valoir à ce tribunal le respect de la population entière. J'admets que cette cour est entachée des imperfections que j'ai signalées. Néanmoins, je soutiens qu'à plusieurs égards la cour Suprême du Canada a accompli d'assez bonne besogne et qu'elle pourra en accomplir de meilleure à l'avenir, si on choisit pour la présider les citoyens les plus éminents du Canada.

Il me semble qu'avant d'adopter cette proposition de loi, non seulement la Chambre, mais le gouvernement devrait l'étudier davantage. Ce bill offre beaucoup d'importance et, s'il n'a pas encore été examiné suffisamment par le gouvernement, je conseille à l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) de le laisser en suspens pour qu'il soit délibéré et afin que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) puissent se prononcer sur ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je pourrais peut-être prendre ombrage de la déclaration du chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) qui prétend que le gouvernement laissera adopter le présent bill sans rien objecter. Je ne suis qu'un profane et je n'entreprendrai pas de discuter le fond du bill, mais l'honorable Solliciteur général (l'honorable M. Carroll), au nom du gouvernement et en l'absence du ministre de la Justice, s'est prononcé contre le bill qui allait être mis aux voix quand le député de Labelle (M. Bourassa) a continué le débat. Il n'y a donc pas lieu de dire que le gouvernement n'a pas fait un examen attentif de la question. Je sais que le ministre de la Justice a émis l'opinion que l'adoption de ce bill serait inopportune dans le moment. Le gouvernement se range à cet avis et j'espère que le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) n'insistera pas pour que ce bill soit adopté présentement. Mais, s'il en décidait autrement, tout ce que je puis dire c'est que nous demanderions à la Chambre de repousser cette proposition de loi.

M. H. R. EMMERSON (Westmoreland) : Je ne me propose pas d'examiner le bill au fond, mais je crois devoir relever une remar-

que tombée des lèvres de l'honorable représentant de Labelle (M. Bourassa). Il a établi une comparaison entre la cour Suprême, aux Etats-Unis et au Canada, et il a déclaré qu'au meilleur de sa connaissance la cour fédérale américaine ne prêtait aucunement le flanc à la critique. Il me semble que l'honorable député ne connaît pas l'histoire de ce tribunal. Il n'est pas au courant des décisions rendues par la cour fédérale des Etas-Unis. Plusieurs députés, surtout ceux qui appartiennent à la profession légale, se rappellent l'affaire Dred Scott, le litige concernant les offres légales, plusieurs autres causes relatives à la question de l'esclavage et une cause célèbre, le différend Hayes-Tilden, deux candidats à la présidence des Etats-Unis.

Bien au contraire, ce tribunal dejuis qu'il existe a souvent prêté le flanc à la critique et s'est souvent attiré des reproches. Je ne crois pas que cette question vaille la peine qu'on s'y arrête, mais elle tend à prouver qu'il est impossible de créer un tribunal qui serait au-dessus de tout reproche. Les tribunaux du Dominion ne sont pas souvent pris à partie, il me semble, comparativement aux autres cours de justice et ils ne méritent pas d'être plus critiqués que les tribunaux des autres pays. Je signale ces faits à l'attention de mon honorable ami afin de combattre l'idée qu'il y a même un seul tribunal des Etats-Unis qui soit supérieur à n'importe quelle cour de justice du Dominion.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : Je crois que la variété est l'un des éléments de la beauté. Je crois également, si j'en juge par le présent débat, que la fusion des races et l'uniformité des lois feraient perdre au Canada une grande partie de ses attraits.

Bien que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) ait déclaré que le gouvernement désire que le présent bill soit repoussé, pour ma part, je serai obligé bien à regret de me prononcer en sens contraire car je partage absolument les sentiments si habilement exprimés par mon honorable ami, le représentant de Saint-Jean et Iberville (M. Demers). Les membres de cette Chambre ne se prononcent pas sur l'utilité de la cour Suprême. Nous pourrions en cela nous en rapporter à une autorité bien supérieure. Nous pourrions invoquer l'opinion des juges de la cour Suprême contre eux-mêmes. Rapportons-nous en au dictum de M. le juge Girouard lui-même. Je constate par les " Débats " de 1881 qu'il fut l'auteur d'un bill fort ressemblant à celui qui a été présenté par l'honorable député de Saint-Jean et Iberville ; de fait, je crois que les deux propositions de loi sont identiques. Il est vrai qu'aujourd'hui, M. le juge Girouard, une des lumières de la profession légale au Canada, est monté sur le banc de la cour Suprême. Mais quelle opinion entretenait-il en 1881?

M. EMMERSON.

M. BORDEN (Halifax) : Quels seront les sentiments de mon honorable ami lorsqu'il montera sur le banc de ce tribunal ?

M. LEMIEUX : Laissons les événements suivre leur cours. Ne sortons pas du champ de la discussion.

M. BORDEN (Halifax) : Pensez à l'avenir.

M. LEMIEUX : Je constate que M. le juge Girouard, en 1881, après avoir cité l'article suivant de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord :

Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, lorsque l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'Appel pour le Canada, et établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des lois du Canada,

ajoutait ces commentaires :

Il me semble plus que douteux que le parlement fédéral ait le pouvoir d'établir une cour d'Appel provinciale. Cette disposition de l'acte nous donne le droit d'établir une cour générale d'Appel pour le Canada, et nous l'avons faite aussi générale pour chacune des provinces. Nous en avous fait une cour d'Appel pour la province de Québec, ce qui est contraire aux dispositions de l'article que j'ai cité tout à l'heure, lequel prescrit que les cours provinciales seront établies par les législatures provinciales.

Cela me paraît évident, surtout après la lecture des derniers mots de l'article 101, autorisant établissement de tribunaux additionnels, qui me paraissent avoir la même juridiction et être des tribuanux pour la meilleure administration des lois du Canada, non pas pour l'administration des lois des provinces ou l'interprétation des lois concernant la propriété et les droits civils, ou les droits provinciaux.

Comme je le disais en commençant, je maintiens que la cour Suprême est nécessaire pour décider les questions constitutionnelles ; et c'était aussi l'impression générale dans le parlement impérial, lorsque fut adopté l'Acte de la confédération.

Or, M. le juge Girouard n'est pas seul à entretenir cette opinion. Au côté du savant juge, nous voyons sur le banc de la cour Suprême, l'ex-ministre de la Justice (l'honorable M. Mills) qui fait autorité dans les questions de droit constitutionnel. Les débats sont très utiles dans une discussion comme celui-ci, car je constate que M. Mills disait en 1875 :

Il lui semblait que cette expression " une cour générale d'Appel pour le Canada " voulait dire une cour d'Appel ayant juridiction sur les questions se présentant en vertu de la législation de ce parlement et non sur aucune question qui pût être soulevée sous la juridiction d'aucune des provinces.

Vous voyez également sur le banc de ce tribunal, un juge appelé à le présider par le gouvernement du jour qui, je le regrette, vous demandera de repousser le présent bill.

Je parle de sir Elzéar Taschereau qui, il y a longtemps, en 1875, disait :

En un mot, ils avaient leurs bonnes vieilles lois françaises qui leur avaient été garanties par des traités solennels, lois dont ils étaient si fiers et sous lesquelles leurs pères avaient vécu si heureux, et il pouvait ajouter: si loyaux sous la protection de la Couronne britannique. Toutes ces lois avaient été il y a quelques années codifiées par les juristes les plus éminents de leur province et, à l'heure qu'il est leurs deux codes de loi civile et de procédure civile pourraient supporter la comparaison avec les codes Napoléon français de notre époque. La population anglaise du Bas-Canada a été depuis longtemps accoutumée à voir ses droits civils régis par ces lois ; ils avaient appris à les admirer et à les aimer, et ils étaient maintenant peut-être aussi attachés à elles que l'était la population française. De fait, il espérait voir le jour où toutes les provinces sœurs, voyant la perfection de leurs codes, les adopteraient comme la loi de leur pays. Mais, plus ils étaient attachés à leurs vieilles lois, à leur propre machine légale, si différente, si grandement différente du système des autres provinces, plus ils sont portés à voir l'apparence d'un danger dans toute innovation proposée, dans toutes nouvelles juridictions qu'on avait intention d'établir, et il pensait ne pas aller trop loin en disant que quand on se proposait d'établir un tribunal suprême d'appel en dehors de leur province, composé de juges dont la majorité ignorerait les lois civiles de Québec, lequel tribunal serait appelé à reviser et aurait le pouvoir d'infirmer les décisions de toutes leurs cours de Québec, ils croient avoir raison d'éprouver une espèce de crainte, et de croire qu'un danger, un grand danger peut être appréhendé.

Nous connaissons donc l'opinion de trois des juges les plus distingués du pays, de trois juges de la cour Suprême——

Le SOLLICITEUR GENERAL : Que l'honorable député veuille m'excuser, M. le juge Taschereau dont il cite l'opinion est M. le juge Taschereau, de Montréal, et non pas M. le juge Taschereau de la cour Suprême.

M. LEMIEUX : En effet, je crois que le Solliciteur général a raison. En tout cas, c'est le cousin de sir Elzéar.

Quelques VOIX : Ha !

M. LEMIEUX : Il appartient à cette famille distinguée.

M. CASGRAIN : Il n'y a que des juges dans cette famille-là.

M. LEMIEUX : A tout événement, nous avons pour nous la majorité. Nous avons deux juges, M. le juge Girouard et M. le juge Mills, qui tous deux déclaraient il n'y a pas si longtemps qu'à leur avis la juridiction de la cour Suprême était inconstitutionnelle, en ce qui concerne l'interprétation des lois civiles. Fort de l'opinion de juges qui se sont récusés eux-mêmes, et la cour Suprême devant essentiellement être un tribunal fédéral—tribunal qui fut récemment appelé à interpréter le paragraphe 4 de l'article 41 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord—le gouvernement ne devrait-il pas appuyer le bill présenté par le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers).

La motion demandant que le bill soit voté en deuxième délibération est rejetée sur division.

ACTE RELATIF A LA FAILLITE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je propose que le bill (n° 53) relatif à la faillite soit voté en deuxième délibération.

En présentant cette motion, je dois exprimer de ce chef le regret que j'éprouve de voir qu'une proposition de loi si importante ne soit pas confiée à plus habile que moi. Cependant, originaire d'une ville fort commerçante, c'est peut-être à juste titre que je m'aventure sur ce terrain. Je sais de quelles attentions on a entouré ce bill lorsqu'il fut présenté en premier lieu par mon ancien collègue, aujourd'hui, M. le juge Fortin, qui de concert avec d'autres apporta beaucoup de soins à sa rédaction et qui le fit approuver par les chambres de commerce dans toute l'étendue du Dominion et par plusieurs membres du barreau.

M. BOURASSA : Plusieurs députés, absents ce soir, aimeraient à délibérer ce bill. L'honorable député veut-il consentir à le laisser en suspens. Je présente cette requête au nom des partisans du bill.

M. MONK : Je n'aurais rien à objecter si ce n'est qu'il reste peu de temps à consacrer à l'examen des bills d'intérêt public. Si le gouvernement me donnait l'assurance que cette proposition de loi sera discutée à la présente session, rien ne s'opposerait à ce que nous la laissions en suspens. Les simples députés n'ont plus que le lundi à leur disposition et nous ne reviendrons peut-être pas sur cet article du feuilleton. Je crois que le bill devrait être voté maintenant en deuxième délibération et être délibéré plus tard par le comité. Lors du débat sur un projet de cette importance, j'aimerais que les députés fussent présents en plus grand nombre; mais, si je ne saisis pas l'occasion qui s'offre, je crains que le présent bill n'éprouve le même sort que plusieurs bills concernant la faillite avant et depuis 1896.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour être sincère envers mon honorable ami (M. Monk), je ne crois pas qu'il puisse espérer faire adopter ce bill à la présente session. Je puis lui dire sans ambages qu'il y aura encore un lundi pendant lequel son bill pourra être soumis à la Chambre, si c'est là l'assurance que mon honorable ami désire obtenir. J'ignore ce qui pourra survenir ensuite. Vu l'encombrement du feuilleton, je ne voudrais pas laisser à l'honorable député l'espérance que son bill pourra passer par toutes ses phases à la présente session, mais il pourra être délibéré lundi prochain.

M. MONK : Les paroles du ministre des Finances ne sont guère encourageantes. Voici un bill qui, selon moi, s'impose à l'attention de la Chambre, car il est le fruit des études et de l'expérience de personnes éminemment intéressées au fonctionnement d'une loi de faillite. Il n'est pas soumis à la Chambre dans l'état où se trouvent souvent d'autres bills, car la députation verra qu'il a été soigneusement élaboré et, sans prétendre qu'il soit parfait, je crois qu'il mérite d'être mis à l'épreuve.

M. LEMIEUX : Est-ce le même bill qui fut présenté par M. le juge Fortin lorsqu'il faisait partie de la députation ?

M. MONK : Oui. Je puis dire que ce bill comble une lacune de vieille date, que ce parlement devrait faire disparaître. A peine la loi de faillite était-elle abrogée, en 1875, que les Chambres de commerce de tout le pays insistèrent auprès du gouvernement de l'époque sur la nécessité d'une loi d'une application générale et uniforme dans toute l'étendue du Canada. En 1883, M. Beatty, alors député, présenta une proposition de loi. En 1884, M. le juge Curran, qui représentait alors Montréal-centre, en présenta une autre. Ni l'une ni l'autre n'était aussi complète que la mesure actuelle, car elles se bornaient à règler la manière de distribuer l'actif du failli. Elles ne contenaient aucune disposition à la décharge du failli ni aux peines stipulées à la fin du présent bill pour garantir une administration honnête des biens de l'insolvable.

En 1885, M. Curran proposa de nouveau un bill qui avait déjà été présenté. M. Beatty proposa également le bill dont il avait autrefois saisi la Chambre. Cette année-là fut formé un comité de la Chambre qui reçut l'appui du Board of Trade, de Montréal, et d'autres chambres de commerce également. Le comité prépara un bill qui fut proposé en 1892, mais qui ne fut pas adopté. Les chambres de commerce de Toronto, Hamilton et Montréal rédigèrent plus tard un nouveau projet de loi. On insista auprès du gouvernement de l'époque pour le faire adopter.

En 1893, de nouvelles tentatives furent faites dans le même sens et, en 1894, le ministre du Commerce du temps, sir Mackenzie Bowell, présenta ce bill devant le Sénat. Il fut délibéré par un comité du Sénat et adopté par la Chambre Haute et cette Chambre en fut saisie dans les derniers jours de la session, mais ce bill ne fut voté qu'en première délibération. En 1895, le même bill revint devant le Sénat. Si je ne me trompe pas, le discours du Trône, cette année-là ou la précédente, en faisait mention. Le bill fut rejeté après avoir été voté en deuxième délibération par le Sénat et cette Chambre n'en eut pas connaissance.

En février 1896, M. Martin, représentant de Winnipeg, proposa un nouveau projet de loi qui ne fut pas adopté. Chacun sait ce qui eut lieu pendant cette session. Tout le temps fut consacré à l'examen d'un seul projet de loi qui ne fut même pas adopté.

Quant au bill que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre, je n'entrerai pas dans tous ses détails, mais j'en expliquerai le plus brièvement possible les grandes lignes.

Je dirai d'abord que les tribunaux qui, en vertu du présent bill, instruiront toutes les affaires de faillite en première instance sont: Dans les provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, du Manitoba et de la Colombie Anglaise, la cour de comté ; dans la province de Québec, la cour Supérieure ; dans les Territoires du Nord-Ouest, la cour Suprême. La Chambre verra tantôt qu'il est permis d'en appeler à un tribunal supérieur des décisions de ces cours de justice.

M. EMMERSON : Comme dans l'ancienne loi ?

M. MONK : Oui. Quant à la portée de l'Acte, il ne s'applique qu'aux commerçants et aux manufacturiers non pas comme la loi anglaise qui, il me semble, s'applique à tous ceux qui veulent profiter de ses dispositions.

L'article 3 dispose que :

La présente loi s'applique seulement (a) aux personnes qui, pour gagner leur vie, manufacturent, achètent ou acquièrent autrement des effets, denrées, produits ou marchandises qui sont ordinairement l'objet d'un commerce ou négoce, et les revendent ou les cèdent autrement à d'autres, y compris les négociants commissionaires, soit qu'ils vendent à l'enchère ou autrement.

Un autre article du bill stipule qu'il ne s'applique pas aux compagnies constituées en corporation tombant sous les dispositions de l'Acte des liquidations. La deuxième partie du bill définit ce qui constitue un acte de faillite. Elle stipule qu'une personne commet un acte de faillite dans chacun des cas suivants :

(a.) Si elle cesse de satisfaire à ses dettes, généralement, à leur échéance ;

(b.) Si elle convoque une assemblée de ses créanciers dans le but de composer avec eux ; ou si elle présente un état montrant qu'elle est incapable de faire face à ses engagements ; ou si elle donne avis à quelqu'un de ses créanciers qu'elle a suspendu ou qu'elle va suspendre le paiement de ses dettes, ou si elle reconnaît son insolvabilité de quelque autre manière ;

(c.) Si elle quitte ou est sur le point de quitter une province du Canada, avec l'intention de frauder ses créanciers ou quelqu'un d'eux, ou d'éluder ou retarder le recours de quelque créancier, ou d'éviter d'être arrêtée ou assignée en justice ; ou si, se trouvant hors d'une province du Canada, elle en reste absente avec une telle intention ; ou si elle se cache en Canada avec une telle intention ;

(d.) Si elle cache ou est sur le point de cacher quelque partie de ses biens ou effets, avec l'intention de frauder ses créanciers ou quelqu'un de ses créanciers, ou d'éluder ou retarder leurs recours ou demandes ;

(e.) Si elle transfère, soustrait ou aliène, ou est sur le point ou tente de transférer, soustraire ou aliéner quelque partie de ses biens,

avec l'intention de frauder, fruster de leurs droits ou différer de payer ses créanciers ou quelqu'un de ses créanciers ;

(f.) Si elle fait une cession ou un transfert général de ses biens au profit de ses créanciers ; ou si, étant incapable de satisfaire pleinement à ses engagements, elle vend ou transfère la totalité ou la principale partie de son fonds de commerce ou de son actif, sans le consentement de ses créanciers, ou sans satisfaire à leurs créances ;

(g.) Si, dans le cas où un bref serait décerné contre elle pour la saisie et vente ou exécution de quelque partie de ses biens meubles, fonds de commerce, actif et immeubles, elle manque à satisfaire le saisissant jusqu'au quatrième jour avant l'époque fixée pour la vente par le shérif ou autre officier chargé de l'exécution, ou manque à satisfaire le saisissant dans les quinze jours qui suivent la saisie ;

(h.) Si, dans l'intention de frustrer, frauder ou différer de payer ses créanciers ou quelqu'un de ses créanciers, elle fait en sorte que ses biens-meubles, fonds de commerce, actif et immeubles, en entier ou en partie, soient saisis ou vendus par voie de bref de saisie-exécution.

Qu'arrive-t-il dans ces cas-là, sous l'empire des dispositions du présent bill ? Il n'y a pas de cession volontaire. On a semblé généralement d'opinion parmi les associations de commerce du pays qui ont été consultées que la cession volontaire ouvrait la porte aux abus. Ainsi, il doit y avoir une cession forcée lorsqu'une personne commet un acte de faillite et se trouve dans l'un des cas que j'ai énumérés. La cour, sur la preuve des faits, adresse une ordonnance de séquestre au shérif du comté du district qui semble le fonctionnaire le plus propre à prendre les premières mesures pour mettre les biens de l'insolvable sous le contrôle de ses créanciers et du liquidateur. Le shérif prend alors possession de tous les biens du débiteur. La loi pourvoit à certains cas particuliers. Il est stipulé que, dans des circonstances particulières, établies par affidavit ou autrement, la cour, si la nécessité lui en est démontrée, et si l'affidavit est accompagné d'une déclaration d'une majorité en nombre et en valeur des créanciers non-garantis, pourra, au lieu d'adresser l'ordonnance de séquestre au chérif, l'adresser au liquidateur choisi par les créanciers et approuvé par le tribunal. Le créancier qui demandera une ordonnance de séquestre devra se conformer à certaines conditions énumérées dans l'article 6.

Il faut qu'il soit un créancier non garanti, pour $200, et que la dette soit liquide et due ; il faut aussi que le débiteur ait refusé de payer, et certaines autres conditions mentionnées dans l'article 4.

L'ordonnance de séquestre une fois obtenue—et elle peut l'être sans avis préalable au failli—elle est signifiée au failli qui a un délai de trois jours pour demander, en en donnant avis aux créanciers, l'annulation de l'ordonnance de séquestre.

Les articles 12 et 13 contiennent des dispositions pour que les biens de la faillite soient dévolus au shérif qui agit comme gardien temporaire, ou dans certains cas exceptionnels, à un liquidateur désigné par le tribunal. Outre cette disposition importante, il y en a d'autres pour donner effet à l'ordonnance de séquestre et définir les droits et pouvoirs du shérif ou du liquidateur auquel sont remis tous les biens du failli.

Le bill indique ensuite quelles sont les obligations d'un failli contre lequel une ordonnance de séquestre a été rendue. Il a certains devoirs à remplir immédiatement, sujet aux peines sévères édictées dans un des derniers articles du bill. Il doit remettre immédiatement au gardien un état exact de tous ses biens et une liste complète de ce qui lui est dû, indiquant où sont ses propriétés, comment on peut en prendre possession, ce qu'il doit, en un mot, un état complet de toutes ses affaires.

Après ces procédures préliminaires le gardien convoque une assemblée des créanciers. Je ne fatiguerai pas la Chambre par la lecture du long article qui traite de cette question, mais la convocation de cette assemblée et la nomination d'un liquidateur permanent se fait, en grande partie, de la même manière que sous l'ancienne loi de faillite, et conformément à la procédure actuellement suivie dans la province de Québec. Les créanciers ayant été régulièrement convoqués par lettre recommandée, nomment un liquidateur. Ce dernier devra être un homme responsable et fournir un cautionnement en garantie de l'exécution de ses fonctions. Ce liquidateur une fois nommé, le gardien temporaire lui transfert tous les biens du failli.

Le liquidateur procède alors à la liquidation de la faillite, sous la surveillance des inspecteurs, si les créanciers jugent à propos d'en nommer. Dans ce cas, ils peuvent en nommer un, deux ou plus, mais pas plus de cinq. Les inspecteurs ne sont rémunérés de leurs services que si le montant en est voté par les créanciers. Le failli, tant qu'il n'a pas obtenu sa décharge, doit se tenir à la disposition du liquidateur qui peut le rémunérer de ses services s'il aide à la liquidation ; mais dans tous les cas, le failli est obligé de se présenter devant le liquidateur, il peut être interrogé sous serment et il est tenu de donner tous les renseignements qu'il possède.

Plusieurs articles définissent les devoirs du failli. Sous plusieurs rapports, ces devoirs sont les mêmes que dans l'ancienne loi de faillite, mais on y a ajouté quelques dispositions nouvelles pour faciliter les recherches quant à la valeur des biens et aider à la liquidation. En fait, le failli devient, pour ainsi dire, l'employé du liquidateur et reste sous sa direction. Les lettres adressées au failli ou à la faillite sont remises au liquidateur, et ce dernier peut prendre tous les moyens de se mettre bien au courant des affaires de la faillite.

Quand à la décharge du failli, il est dit à l'article 27, qu'il peut, en aucun temps après la première assemblée des créanciers, remettre au liquidateur un acte de concordat et de

décharge consenti par les créanciers ayant droit de voter, et représentant en valeur les trois quarts des créanciers ayant droit de voter, et la majorité, en valeur, de tous les créanciers ayant des réclamations de $100 et plus. Quand le failli a déposé cet acte entre les mains du liquidateur, ce dernier convoque une assemblée des créanciers de la faillite pour le prendre en considération. Le bill pourvoit à la manière dont cette assemblée sera convoquée, et indique la procédure à suivre pour obliger le liquidateur à la convoquer, en cas de négligence ou de refus de sa part.

L'article 28 se lit comme suit :

Dans aucun cas, il ne sera convoqué d'assemblée pour prendre en considération un acte de concordat et de décharge, ni l'acte ne pourra être ratifié ni la décharge par cet acte ne pourra s'effectuer, à moins qu'il ne pourvoie au paiement immédiat de tous frais, dépenses et déboursés faits pendant le cours des procédures engagées sous l'autorité de la présente loi et encore impayés, et de toutes créances que la présente loi déclare être privilégiées, ainsi qu'au paiement, dans le délai d'une année après la ratification, d'au moins la moitié de la somme à laquelle se monteront les créances admissibles au passif de la faillite ; et aucun acte de concordat et de décharge, ni aucune décharge du failli par cet acte, ne seront obligatoires pour les créanciers que lorsque celui-ci aura été homologué par la cour de la manière établie ci-après.

Ces dispositions ont pour but d'empêcher qu'on obtienne les décharges trop aisément. On verra qu'il faut que toutes les créances privilégiées soient payées, et que pendant l'année, la moitié au moins de toutes les créances légitimes de la faillite soit payée.

Quand l'assemblée des créanciers a accordé l'acte consenti dans ces conditions, le tribunal est appelé à examiner ce qui a été fait. D'abord, le liquidateur doit remettre son acte entre les mains de la cour en même temps qu'un certificat assez long constatant que toutes les conditions imposées par le bill pour l'obtention d'une décharge ont été remplies—assemblée des créanciers, avis aux créanciers, paiements des sommes mentionnées à l'article 28, etc. Avis est alors donné que l'acte de concordat ou décharge sera présenté à la cour pour être homologué. Si, durant la liquidation, le failli a violé quelques-unes des clauses pénales du bill, ou a commis quelques actes frauduleux, il ne peut pas obtenir sa décharge. Mais, si sa conduite, sous tous les rapports, a été celle d'un négociant honorable, s'il s'est conformé aux dispositions sévères de l'article 28, la cour peut ordonner l'homologation de l'acte de décharge.

Cette décharge, ainsi obtenue, entraîne naturellement la reprise de possession des biens de la faillite par le failli. Cependant, il est décrété dans un des articles du bill que, même après cette reprise de possession, si le failli néglige de remplir les conditions imposées dans l'acte de décharge, le liquidateur, sans autre formalité—je dois dire que les auteurs du projet de loi ont cherché surtout à éviter les frais inutiles—peut reprendre immédiatement possession des biens du failli, tout en respectant, cependant, les droits acquis dans l'intervalle.

Quand la décharge a été obtenue et que toutes les conditions ont été remplies, le failli est complètement libéré de tout ce qu'il devait au moment de la faillite.

Il y a une disposition contre ce qui est déjà arrivé—l'obtention frauduleuse de décharge ou d'homologation de décharge. L'article 40 décrète que si un acte de décharge est entaché de pratique frauduleuse quelconque, il sera nul et de nul effet.

La troisième partie du bill pourvoit à la liquidation des biens du failli. Aucuns frais faits postérieurement à la date de la faillite ne seront admissibles au passif. Les créances devront être justifiées par voie d'affidavit. S'il y a des écrits à l'appui des créances, ils sont annexés à l'affidavit et produits en même temps. Des dispositions pourvoient aux compensations. Les créances privilégiées sont régies par l'article 44 du bill. La rémunération, les frais, dépenses et déboursés du liquidateur, les arrérages de salaires ou gages acquis ou dus et non payés aux personnes employées par le failli à la date de la faillite ou pendant le mois qui l'aura précédée, le privilège n'ayant lieu que pour trois mois d'arrérages, toutes créances pour loyer sont traités de la manière indiqué à l'article 59. L'article 45 traite des biens communs et particuliers des associés. Les biens communs sont applicables, en premier lieu au paiement des dettes sociales, et les biens particuliers de chaque associé, au paiement de ses dettes particulières d'abord, puis aux dettes de la société.

Il y a aussi des dispositions concernant les créances garanties lorsque le porteur de cette créance garantie doit seul être payé. Ces articles sont un peu long et je ne les lirai pas, mais je crois qu'ils indiquent une excellente manière d'assurer au créancier garanti le plein bénéfice de sa garantie, tout en protégeant contre les pertes les créanciers qui n'ont pas de telles garanties. Le bill pourvoit aussi au règlement des créances conditionnelles et éventuelles. Je puis dire que si ces derniers ne peuvent pas s'entendre entre eux, on s'adresse au tribunal pour en déterminer la valeur.

La question des frais, dans ces cas et autres semblables, est laissée à la discrétion du tribunal. Un article pourvoit à l'évaluation des effets négociables, lorsque le failli n'est responsable que d'une manière indirecte ou subsidiaire.—l'article 48. D'autres dispositions concernent les lois de la province de Québec relativement aux contrats de mariage, mais ces derniers doivent avoir été enregistrés un certain temps avant la faillite, pour que la femme conserve ses droits. Je crois que cette disposition existe déjà dans la loi de Québec.

Le liquidateur ne peut, ni directement, ni indirectement disposer d'aucune partie

M. MONK.

du fonds de commerce ou des créances ou biens du failli ; il doit en disposer conformément aux instructions des inspecteurs, aussitôt que possible après en avoir pris possession. Il peut vendre avec l'autorisation des inspecteurs collectivement, toutes créances de la faillite et ceux qui achètent ces créances du liquidateur peuvent en poursuivre le recouvrement en leur propre nom, comme l'aurait pu faire le liquidateur.

A l'article 59 se trouvent des dispositions concernant les baux et loyers quand le failli est locataire. Je n'entrerai pas dans tous les détails de cet article. Il me suffira de dire que le privilège du propriétaire lui est garanti. Le liquidateur peut lui donner un avis de trois mois de son intention de résilier le bail, et le propriétaire peut réclamer des dommages résultant de cette décision, mais le bail n'en est pas moins résilié. Le liquidateur peut aussi, nonobstant les dispositions contraires du bail, et nonobstant la disposition que la faillite mettre, *ipso facto*, fin au bail, disposer du bail pour le temps restant à courir. Je considère cette disposition comme très sage, car bien souvent ces baux constituent une partie précieuse de l'actif du failli, et quand il y a dans le bail un clause protégeant le propriétaire, et distant qu'en cas de faillite le bail prend fin *ipso facto*,, les créanciers sont dépouillés d'un actif précieux qu'ils pourraient mettre à profit sans nuire aux intérêts du propriétaire.

Les articles 60 et 61 traitent de la vente des immeubles. Dans la province de Québec, comme vous le savez, nous avons une loi spéciale concernant la vente des immeubles par autorité de justice.

Je ne fatiguerai pas la Chambre avec les débats de ces articles, car ils pourront être mieux discutés quand nous siégerons en comité. Je dirai seulement qu'autant que j'ai pu m'en rendre compte les dispositions du bill concernant la vente des immeubles dans la province de Québec, sont conformes aux dispositions de notre propre code de procédure civile.

Quant à la distribution de l'actif, il n'y a rien dans le bill qui diffère beaucoup des dispositions de l'ancienne loi de faillite ni de la loi actuelle de la province de Québec. Le liquidateur dresse un bordereau de dividende, il en donne avis aux créanciers et ces derniers peuvent contester. Cette contestation peut être admise ou rejetée, et tous les documents formant le dossier de la contestation sont transmis au tribunal ayant juridiction dans cette cause, comme s'il s'agissait d'une cause ordinaire. Il y a appel de la décision d'une cour de première instance, comme cela se pratique dans la province de Québec et dans les autres provinces.

L'article 78 contient une disposition spéciale. Si un créancier désire faire exercer des procédures qui, dans son opinion seraient avantageuses pour la masse, et si le liquidateur, les inspecteurs ou les créanciers sont d'une opinion contraire, il peut s'adresser au tribunal et en prouvant à la satisfaction du juge qu'il agit de bonne foi, sans collusion avec le liquidateur, il peut être autorisé à poursuivre au nom du liquidateur, mais à ses risques et dépens, aux termes et conditions imposées par la cour. Dans ce cas, les procédures sont conduites par le créancier et tous les deniers recouvrés au moyen de ces procédures sont employés, premièrement au paiement des réclamations des créanciers qui les ont intentées, et l'excédent, s'il y en a un, retourne à la masse. Cette disposition est nouvelle et je la crois sage.

Une partie du bill indique la procédure à suivre dans la liquidation des petites faillites, je ne vois pas la nécessité d'entrer dans des explications pour le moment.

Au titre V, se trouvent diverses dispositions concernant les droits du liquidateur, le cautionnement qu'il doit fournir, son incapacité d'agir avant d'avoir fourni ce cautionnement, le délai dans lequel il doit le fournir, le registre qu'il doit tenir, l'obligation où il est de déposer dans une banque tous les deniers provenant de la faillite qu'il administre, les règles à observer s'il emploie un avocat et sa rémunération ; il y est aussi question de la procédure à suivre pour remplacer le liquidateur, en cas de décès ou de révocation, ainsi que pour la libération finale quand il a satisfait à toutes les conditions et rendu ses comptes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quelle est la rémunération du liquidateur.

M. MONK : Voici ce que dit le bill à ce sujet :

Le liquidateur recevra la rémunération qui lui sera votée par les créanciers, ou, si ceux-ci n'y pourvoient, celle qui sera fixée par les inspecteurs ; mais, à défaut par les créanciers de voter la rémunération, ou par les inspecteurs d'en fixer le montant, avant la déclaration du dividende final, ou avant la préparation du compte final de liquidation en l'absence de tout dividende—ou si, la rémunération ayant été votée ou déterminée, le liquidateur n'était pas satisfait de la somme votée ou fixée, il pourra adresser demande à la cour, avertissant les inspecteurs de cette demande ;—sur quoi, la cour déterminera le montant de la rétribution, en tenant compte de la nature et de la valeur des biens de la faillite, du travail fait par le liquidateur et des services reçues de lui, ainsi que de sa responsabilité.

M. EMMERSON : Le chiffre de la rémunération est-il limité ?

M. MONK : Non. Au titre IV, le bill traite des pénalités qu'encourent les personnes qui, étant insolvables et dans les conditions que j'ai indiquées en commençant ces explications, achètent à crédit avec l'intention de frauder. Ces personnes sont coupables d'un acte criminel et passibles de deux ans d'emprisonnement ou de toute peine plus forte édictée pour l'infraction par quelque autre statut. Sont aussi coupables

d'un acte criminel, les faillis qui ne font pas une déclaration complète de tous leurs biens, dès que la faillite est déclarée, qui ne livrent pas tous leurs livres et biens au liquidateur, qui cachent ou recèlent quelques propriétés aux créanciers, qui ne dénoncent pas les fausses créances contre leur faillite, qui altèrent ou falsifient leurs livres ou aliènent des propriétés dont le prix est encore dû. Il y a aussi des pénalités contre les créanciers qui obtiennent frauduleusement une préférence sur les autres créanciers, quant aux biens du failli. Le liquidateur encoure aussi les pénalités décrétées à l'article 91, pour manquement grave à son devoir.

Au titre VII, intitulé "dispositions générales relatives à la procédure," on trouve les règles concernant les assemblées de créanciers et ce qui doit se faire à ces assemblées. Il faut nommer un président, qui décide toutes les contestations; il faut tenir des procès-verbaux complets de toutes les délibérations. Cet article détermine le droit de vote des créanciers et la limite de ce droit. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'entrer dans de plus long détails pour à présent.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Monk) peut-il me dire si ce bill ne soulèverait pas quelque conflit d'autorité entre le parlement du Canada et les législatures provinciales, et s'il n'abrogerait pas les lois des différentes provinces concernant la distribution des deniers.

M. MONK : En réponse à mon honorable ami, je dois dire, oui, jusqu'à un certain point, le bill abroge toutes les dispositions des législatures provinciales concernant les faillites. Mais, les dispositions de la loi de Québec, en la matière, ne sont pas, à proprement parler, une loi de faillite. Ce sont des dispositions concernant la distribution des biens d'une presonne incapable d'acquitter ses obligations quand elles deviennent dues.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les mêmes remarques ne s'appliquent-elles pas aussi aux autres provinces ?

M. MONK : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES: Les provinces n'ont pas la prétention d'avoir des lois de faillite.

M. MONK : Non. Le parlement fédéral a juridiction absolue en matière de faillite et c'est pour cette raison que le bill commence par définir ce qui constitue l'état de faillite, dans quelles conditions doit se trouver une personne pour être considérée insolvable et tomber sous le coup de cette loi. Je suppose que nous avons juridiction absolue pour légiférer quant à ce qu'il faut faire quand l'état de faillite existe, de sorte que je ne crois pas qu'il y ait réellement conflit d'autorité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bill se substitue aux lois provinciales.

M. MONK : Nous décrétons qu'une personne qui se trouve dans les conditions indiquées à l'article 4 de ce bill est insolvable ou en faillite ; nous définissons en quoi consiste la faillite et ensuite nous indiquons ce qui devra être fait dans le cas d'une personne qui est dans cet état.

M. EMMERSON : Si un shérif, en vertu d'une loi provinciale était mis en possession des biens d'une faillite, jusqu'à quel point ce bill permettrait-il au liquidateur de se substituer au chérif ?

M. MONK : Je pars du principe que nous avons juridiction en matière de faillite, et du moment que la faillite est déclarée, même si le shérif est en possession des biens d'un failli nous avons le droit de décréter que le shérif devra se conformer à certaines dispositions contenues dans ce bill concernant les faillites.

M. B. RUSSELL (Hants) : La question n'est pas de savoir si nous avons le droit de voter cette loi, mais je crois que mon honorable ami (M. Emmerson) désire savoir si par ce bill on a pourvu à l'administration partielle des biens d'une faillite lorsqu'il existe déjà des lois provinciales sur la question, bien qu'elles ne soient pas ainsi désignées.

M. MONK : Là où il y a déjà administration partielle ?

M. RUSSELL : Oui.

M. MONK : Non ; je crois qu'il n'y a rien dans le bill à ce sujet.

M. RUSSELL : Il devrait y avoir un article dans le bill pour statuer sur les cas de ce genre. Ils peuvent se présenter dans Ontario, peut-être dans le Nouveau-Brunswick et certainement dans la Nouvelle-Ecosse, où nous avons fait des lois concernant les faillites, mais sans le dire. Je crois que ces lois ont été maintenues par la cour d'Appel d'Ontario. J'ignore si la question s'est déjà présentée devant la cour Suprême du Canada, mais dans notre province, nous avons pris sur nous de faire virtuellement ce que ce bill propose de faire et la question est de savoir si ce bill règlera le cas de l'administration partielle des biens d'une faillite et s'il contient des dispositions à cet effet.

M. MONK : Je crois que la loi d'Ontario à ce sujet a été maintenue par le Conseil privé. Je ne voudrais pas l'affirmer, je crois que l'ancienne loi provinciale a été maintenue.

M. RUSSELL : Je n'en suis pas certain. Je n'ai pas étudié la question depuis quelques années, mais les provinces ont passé des lois pour régler les questions de faillite et mon honorable ami (M. Emmerson) désire savoir si le bill contient des dispositions concernant les cas particuliers que je viens de mentionner.

M. MONK : Je crois que notre propre législation sur cette question a été maintenue par le Conseil privé, mais je n'en suis pas sûr. Je crois qu'il n'y a rien dans le bill tel que rédigé, qui pourvoit à ce cas.

M. EMMERSON : Ma question ne met pas en doute notre juridiction en matière de faillite; elle ne se rapporte qu'à l'application de la loi. Je voudrais savoir si d'après le bill, un liquidateur pourrait s'emparer de l'administration complète des biens d'une faillite qui serait administrée partiellement en vertu de la loi d'une des sept provinces.

M. MONK : Non. Il n'y a rien dans le bill. Une pareille disposition serait assez difficile à rédiger.

M. EMMERSON : Cependant elle est presqu'indispensable.

M. MONK : Je crois qu'il serait très difficile pour nous d'intervenir quand des procédures auraient été engagées en vertu d'une loi provinciale. La chose peut se faire, mais je la crois difficile et pas essentielle. Nous faisons des lois pour l'avenir.

M. EMMERSON : Je ne crois pas que nous puissions faire abroger les lois provinciales concernant la distribution des biens d'un insolvable.

M. BORDEN (Halifax) : Dans la loi concernant les liquidations et dans l'ancienne loi de faillite, il y avait quelque chose d'analogue au cas que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) vient de mentionner. D'après l'ancienne loi de faillite, une banque pouvait être mise en faillite. Quand il s'est agi de passer la loi concernant les liquidations, on introduisit dans l'acte un article décrétant que dans le cas d'une banque qui serait en voie de liquider en vertu de la loi concernant les liquidations, le syndic ou curateur pourrait s'dresser au tribunal pour obtenir que la liquidation se fit en vertu de la loi concernant les liquidation, et la cour pouvait en ordonner ainsi. Du moment que l'ordre avait été donné par le tribunal, la liquidation se poursuivait en vertu de la loi concernant les liquidations et non en vertu de la loi des faillites. Il ne serait pas difficile d'ajouter au bill un article analogue pour règler les cas comme ceux qui viennent d'être mentionnés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas cité par l'honorable chef de l'opposition, il s'agissait de deux lois fédérales, mais mon honorable ami, (M. Emmerson) parle d'une loi provinciale.

M. BORDEN (Halifax) : C'est parfait : mais puisque cet acte aura pour effet de se substituer aux lois provinciales, nous pouvons parfaitement décréter que la liquidation d'une faillite qui aura été partiellement administrée en vertu d'une loi provinciale devra se poursuivre en vertu de ce bill.

M. MONK : Le bill contient des dispositions concernant la juridiction des tribunaux, leur droit de faire des règlements pour le bon fonctionnement des dispositons du bill, et les appels, dans certains cas. Voilà les principales dispositions du bill, et tout en les résumant aussi brièvement que possible, je regrette d'avoir occupé aussi longtemps le temps de la Chambre. Je crois que ce bill mérite qu'on en fasse l'essai. Il répond à un besoin qui se fait vivement sentir dans tout le pays. Les relations commerciales entre les provinces sont devenues très fréquentes, nos échanges avec les pays étrangers augmentent et je considère que ce serait un grand avantage d'avoir une loi unique pour tout le Canada sur cette importante question des faillites.

M. BOURASSA : Je suppose que le gouvernement aura quelque chose à dire sur cette question et comme je connais plusieurs députés qui aimeraient à prendre part à la discussion et qui sont absents, et vu que l'heure est avancée, j'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat.

M. MONK : Je crains que ce bill n'ait le même sort que les autres bills de faillite. Le gouvernement ne serait-il pas d'avis que nous adoptions au moins le principe du bill, et lui fassions faire un pas de plus—jusqu'à la discussion en comité. Devant le comité nous pourrions discuter les questions de détail comme celle que vient de soulever l'honorable député de Westmoreland, mais la Chambre doit être prête à se prononcer sur le prinicipe du bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le principe du bill va soulever quelque discussion. Je ne veux pas me prononcer trop catégoriquement contre le bill, au nom du gouvernement, et les observations que je me suis permises ne visaient pas autant le fond de la question que la possibilité de faire adopter le bill à cette session. Mon avis est qu'un bill de cette importance ne pourra jamais être adopté tant que le gouvernement ne s'en chargera pas ; c'est d'ailleurs ce qui ressort de toute l'histoire passée des lois de faillite que l'honorable député vient de nous rappeler. Le gouvernement ne s'est pas prononcé sur le mérite d'une loi de faillite, mais je crois savoir qu'il n'est pas d'avis qu'une telle loi puisse être votée à cette session. Si la Chambre désire continuer la discussion ce soir, je ne veux pas m'y opposer, mais je sais qu'il y aura discussion sur l'adoption du principe du bill.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Chambre désire-t-elle siéger plus longtemps.

M. BORDEN (Halifax) : Si nous devons siéger encore, autant vaut continuer à discuter ce bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : A moins que les honorable députés intéressés dans

d'autres bills ne désirent qu'ils soient appelés, nous ferions ausi bien de lever la séance.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : J'ai un bill sur l'ordre du jour depuis cinq semaines et je désirerais le faire adopter en deuxième lecture ce soir, pour qu'il puisse être renvoyé devant le comité des Chemins de fer et Canaux. J'ai attendu toute la nuit, uniquement pour cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune objection à prolonger la séance, si on le désire. On pourrait s'occuper des bills qui ne provoquent pas d'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Appelons les bills dans l'ordre où ils sont inscrits et nous nous occuperons de ceux qui ne soulèvent pas d'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien.

M. CHARLTON : La question est de savoir si un bill laissé en suspens aujourd'hui, pourra faire autre chose que rester en suspens d'ici à le fin de la session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y aura d'autres occasions.

SURETE DES EMPLOYES DE CHEMIN DE FER.

Bill (n° 77) à l'effet de mieux pourvoir à la sûreté des employés de chemin de fer.—(M. Smith, Vancouver.)—Adopté en deuxième délibération.

M. SMITH : Je propose que le bill soit renvoyé devant le comité spécial des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. INGRAM : J'aimerais à savoir si toute discussion doit nous être interdite. Nous devrions pouvoir dire quelques mots sur ces bills.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était entendu qu'on ne s'occuperait que des bills n'éprouvant pas d'opposition. Je n'ai pas d'objection à siéger tard si la Chambre le désire.

M. INGRAM : Pour ce qui me concerne, je suis content que ce bill soit adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. BORDEN (Halifax): D'après ce que je comprends il n'y a pas la moindre restriction à la discussion.

Du consentement unanime, nous prendrons les bills qui ne provoquent pas d'opposition. Mais cela ne peut se faire que du consentement unanime de la Chambre et on ne mettra aucune restriction à la discussion.

La motion (M. Smith, Vancouver) est adoptée.

MARQUES DES FRUITS.

On appelle l'ordre du jour :

Deuxième lecture du bill (n° 86) pour modifier l'Acte des marques des fruits, de 1891—(M. Smith, Wentworth.)

M. SMITH (Wentworth) : Je suis prêt à procéder.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député n'a pas d'objection à le laisser en suspens, il aura certainement une autre occasion de le ramener devant la Chambre.

M. SMITH (Wentworth) : Très bien.

L'ordre du jour est laissé en suspens.

MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

M. CHARLTON : Je propose que le bill (n° 106) modifiant l'acte pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, soit adopté en deuxième délibération. Vu que l'heure est avancée et que ce bill provoquera probablement quelque discussion, il vaudrait peut-être mieux de laisser en suspens, avec la promesse, de la part du gouvernement, qu'il reviendra devant la Chambre.

M. INGRAM : Je regrette d'entendre l'honorable député demander que ce bill soit laissé en suspens. J'ai certaines objections à présenter, et comme lundi prochain doit être le dernier jour et que je serai peut-être absent, je préférerais avoir l'occasion de parler à présent.

M. CHARLTON : Je n'ai cetainement pas d'objection à procéder immédiatement, et après la remarque faite par l'honorable député (M. Ingram) il vaut peut-être mieux procéder à présent. Eh bien, M. l'Orateur, le bill que je demande à la Chambre d'adopter en deuxième délibération a pour but de modifier une disposition de la loi concernant l'importation des aubains qui est de nature à causer beaucoup de tort aux industries du pays.

M. CLARKE : A-t-on l'intention de discuter ce bill à cette heure de la nuit, et pendant qu'il n'y a presque personne dans la Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons aucun moyen d'empêcher un député de procéder à la discussion de son bill. Nous préférerions remettre à une autre séance toute question de nature à provoquer une discussion, mais nous ne pouvons pas astreindre la Chambre à cela si elle désire continuer à siéger.

M. CHARLTON: Je n'insiste pas pour que le bill soit discuté à présent, mais je comprends que l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) et l'honorable député de Vancouver (M. Smith) s'opposent à ce que le bill soit laissé en suspens. Pour ma part je préférerais attendre, mais s'il y a des députés

qui veulent prendre la parole et qui pensent ne pas être ici la prochaine fois que le bill sera appelé, je suis prêt à me rendre à leur désir et à procéder.

M. CLARKE : Voici un bill de la plus haute importance pour la classe ouvrière de ce pays, et l'honorable député n'entreprendra certainement pas de le faire adopter en l'absence du ministre du Travail (l'honorable sir W. Mulock).

M. INGRAM : Ceux d'entre nous qui prévoient qu'ils seront absents la prochaine fois, ont le droit de faire connaître leurs objections, quand l'occasion s'en présente.

M. CHARLTON: Il n'y a pas de doute que ce bill doit intéresser le ministre du Travail et il devrait être à son siège, s'il n'est pas absent de la ville. C'est un mauvais précédent à établir que de retarder la législation parce qu'un membre du gouvernement est absent. Quoi qu'il en soit, je suis à la disposition du gouvernement.

Quelques VOIX : Eh ! eh !

M. SPROULE : On peut procéder à la discussion et ajourner le débat quand ceux qui ont des objections à présenter auront pris la parole.

M. CHARLTON : Je crois qu'on devrait donner à l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) l'occasion de formuler son objection comme il en a exprimé le désir. L'article 5 du chapitre 11, 60-61e Victoria, (loi relative à l'emploi des aubains) stipule ce qui suit :

Et le présent acte ne sera pas interprété, non plus, comme empêchant aucune personne, société ou corporation, d'engager, par contrat ou convention, des ouvriers d'élite dans des pays étrangers pour travailler au Canada dans une industrie nouvelle non encore établie au Canada, pourvu que des ouvriers capables de faire le travail ne puissent pas être autrement obtenus.

La modification que je propose supprimera les mots :

Dans un industrie nouvelle non encore établie au Canada.

L'article se lira donc comme suit :

Et le présent acte ne sera pas interprété, non plus, comme empêchant aucune personne, société ou corporation, d'engager, par contrat ou convention, des ouvriers d'élite dans des pays étrangers pour travailler au Canada, pourvu que des ouvriers capables de faire le travail ne puissent pas être autrement obtenus.

La loi que je désire modifier est en vigueur depuis cinq ans; elle gêne sensiblement les industriels. La disposition portant que nul n'a le droit d'engager des ouvriers d'élite qu'on ne peut trouver au Canada est tout à fait absurde : la maintenir, c'est, de la part de ceux qui l'ont fait adopter, imposer une volonté tyrannique. Les industries canadiennes sont assurément dignes d'égards et d'encouragements. L'un des grands partis politiques de ce pays a fait de la protection des établissements industriels le principal article de son programme, il veut qu'ils soient plus favorisés qu'ils ne le sont actuellement. Le présent bill n'implique pas de protection de cette nature ; mais il tend à favoriser le développement de nos industries et à en accroître la prospérité.

M. CLARKE : Au moyen de salaires moins élevés.

M. CHARLTON : Non pas ; mais en autorisant l'importation d'ouvriers d'élite—non des ouvriers ordinaires ou des ouvriers pouvant travailler au rabais, mais des ouvriers supérieurs qu'on ne peut trouver en ce pays. Le bill n'aura pas pour effet d'enlever à nos ouvriers habiles l'emploi auquel ils ont droit; il conférera simplement le droit de faire venir de l'étranger des ouvriers d'élite qu'on ne peut trouver au Canada.

Voilà qui s'appelle faire de la protection sans élever les droits de douane ; c'est de la protection qui permettra à nos usines de produire davantage et au fabricant d'introduire des procédés nouveaux, d'importer des machines perfectionnées, d'appeler au pays des ouvriers experts qui mettront les nôtres au fait des méthodes étrangères. Toutes les grandes nations industrielles s'approprient les procédés les plus nouveaux et font venir chez elles des ouvriers d'élite afin de pouvoir fabriquer davantage et de diminuer le coût de leurs produits. La fabrication des tissus, la métallurgie, toutes les branches de l'industrie ont pris un essor formidable en Russie, et celle-ci fait venir des ouvriers anglais et américains ainsi que des machines américaines ; elle a réussi à se créer une vaste industrie en faisant précisément ce que cette loi absurde nous interdit de faire. On peut en dire autant de l'Allemagne qui importe des Etats-Unis les machines nécessaires à la fabrication des bicycles, des chaussures, de la fonte de fer, des rails, des pièces de construction en acier, et qui importe aussi d'habiles ouvriers américains pour mettre ces machines en mouvement. L'industrie allemande a été complètement révolutionnée par l'adoption, précisément, des procédés que cette même loi ne nous permet pas de nous approprier. J'ai moi-même entendu un Allemand envoyé aux Etats-Unis pour y étudier le mode de fabrication du fer en gueuse déclarer que, grâce au procédé américain, dix hommes pourraient produire plus de fer en gueuse aux Etats-Unis que vingt en Allemagne. Cet envoyé était chargé d'étudier ces méthodes ainsi que le fonctionnement des machines américaines, et de conclure des arrangements dans le but d'amener en Allemagne les ouvriers spécialistes qui y manquaient. Rien de tel n'eût été fait si l'Allemagne avait été affligée d'une loi comme la nôtre; le manufacturier allemand n'aurait pas pu perfectionner ses procédés de fabrication parce que toute tentative dans ce sens eût été contraire à la loi.

M. CLARKE : A quelle loi a-t-on emprunté cela ?

M. CHARLTON : Les fabricants anglais se sont aussi approprié les procédés américains ; et chaque fois qu'ils ne l'ont pas fait, ils se sont laissé distancer. Prenons la cordonnerie, par exemple. On demandait tout récemment à un négociant anglais qui venait d'acheter à Chicago pour $50,000 de chaussures à être expédiées en Angleterre : " Pourquoi n'avez-vous pas fabriqué ces chaussures? La main-d'œuvre ne coûte-t-elle pas aussi bon marché en Angleterre? "— " Sans doute ", répliqua-t-il.—" Eh bien, alors?"—" Nos machines ne sont pas aussi perfectionnées que celles des Américains."— " Que ne les achetez-vous pas? "—" Parce que les sociétés ouvrières d'Angleterre ne veulent pas qu'on s'en serve. Non contentes de s'opposer à l'importation de l'étranger des ouvriers d'élite qui nous manquent en Angleterre, elles ne veulent même pas que nous nous servions des machines perfectionnées et, conséquence inévitable, le marché nous échappe." Voilà ce que font les sociétés ouvrières en Angleterre : pour nuire aux autres elles n'hésitent pas à sacrifier leurs propres intérêts, elles vont même jusqu'à se priver de pain.

M. SMITH (Vancouver) : Cela est absolument erroné.

M. CHARLTON : Pas du tout; le fait est prouvé. Les sociétés ouvrières du Canada sont en faveur de cette loi qui empêche nos fabricants de concurrencer l'industrie étrangère, parce qu'elle ne leur permet pas de se servir des machines nécessaires, ou qu'elle s'oppose à l'importation des ouvriers d'élite nécessaires à la mise en opération de ces machines; notre industrie reste donc en arrière, enfoncée dans l'ornière de la routine, condamnée qu'elle est à n'employer que des ouvriers habitués aux seules vieilles méthodes, à ne se servir que de vieilles machines et à ne jamais briller au premier rang.

M. SMITH (Vancouver) : L'Angleterre est-elle dotée de quelque loi interdisant l'importation des ouvriers d'élite?

M. CHARLTON : Oui, elle en a une, celle de la force brutale des sociétés ouvrières. Nous ne sommes pas placés sous le régime de la force brutale, mais nous avons une loi écrite qui est tout aussi efficace et qui l'est même davantage. Je le répète, la mise en pratique de cette poltiique a, dans plus d'un cas, empêché l'Angleterre de marcher dans la voie du progrès industriel; elle lui fait perdre sa prépondérance, l'a rendue incapable de soutenir la concurrence et lui a assuré sa défaite dans la lutte acharnée qui est engagée entre les nations industrielles; et la nation qui devra sortir victorieuse de cette lutte doit être libre de se servir de n'importe quelle machine, de recourir à toutes les énergies, de s'approprier toutes les améliorations, d'employer tous les ouvriers d'élite nécessaires, et, en un mot, de mettre l'univers à contribution pour s'assurer les éléments de succès indispensables à la réalisation de ses rêves ambitieux. Les ouvriers spécialistes, les ouvriers d'élite sont nécessaires dans un pays comme le nôtre où l'industrie n'est pas encore complètement développée et où les fabricants ne parviendront à résister à la concurrence américaine que si on les laisse libres de recourir aux meilleurs procédés et d'employer les ouvriers les plus habiles, que si on ne met pas d'entraves à leur activité et que si on ne paralyse pas les efforts qu'ils font pour se placer au premier rang ou, du moins, pour se mettre en état de soutenir la concurrence.

M. SMITH (Vancouver) : Les Etats-Unis n'ont-ils pas de loi relative au travail des étrangers ?

M. CHARLTON : Ils n'ont pas de loi qui, comme celle-ci, interdit l'importation des ouvriers d'élite.

M. SMITH (Vancouver) : Celle-ci est calquée sur la leur.

M. CHARLTON : Peu importe. Lorsque le fabricant s'est muni de machines et qu'il lui manque des ouvriers pour les faire fonctionner comme il convient, je dis que c'est paralyser ses opérations que de lui interdire de faire venir de l'étranger les ouvriers qu'il ne peut se procurer au pays, et qu'on l'assujettit ainsi à une contrainte nuisible pour lui-même et préjudiciable aux intérêts du pays et de la société même qui a imposé cette disposition absurde au gouvernement. Je le répète, les dispositions de cette loi sont injustes. Il est bien évident que lorsqu'un manufacturier a besoin d'ouvriers d'élite et de machines perfectionnées, qu'il a besoin de faire des améliorations susceptibles d'accroître le chiffre de ses affaires en le mettant en mesure de réduire le prix de revient de ses marchandises, une loi qui l'empêche d'aller chercher à l'étranger les machines les plus perfectionnées et les ouvriers qui devront les faire fonctionner est injuste à son endroit et préjudiciable aux intérêts du pays; et quiconque en préconise le maintient cherche évidemment à imposer une volonté absurdement tyrannique.

Je ne retarderai pas plus longtemps la Chambre; je lui demanderai seulement d'adopter mon bill qui se lit comme suit :

L'article 5 du chapitre 11 des statuts de 1897, intitulé : Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, est modifié par l'enlèvement des mots " dans une industrie nouvelle non encore établie au Canada," aux onzième et douzième lignes du dit article.

L'article 2 se lira donc comme suit :

Et le présent acte ne sera pas interprété, non plus, comme empêchant aucune personne, société ou corporation, d'engager, par contrat ou convention, des ouvriers d'élite dans des pays étrangers pour travailler au Canada, pourvu que

des ouvriers capables de faire le travail ne puissent pas être autrement obtenus.

On soulèvera peut-être la question de déterminer ce que sont des ouvriers d'élite, de savoir si le pays en possède ou n'en possède pas, et de préciser ce qu'il aura à faire en pareils cas. J'ai discuté ce point avec l'honorable ministre de la Justice et je reconnais avec lui que si mon bill était adopté en deuxième délibération, il faudrait le soumettre de nouveau au comité de la Chambre et demander à celui-ci de lever sa séance et de rendre compte de ses délibérations, afin que l'honorable ministre et le gouvernement eussent l'occasion d'y ajouter les dispositions de garantie qu'ils jugeraient convenables. En adoptant mon bill en deuxième délibération, la Chambre en aura seulement avancé quelque peu la marche qu'il doit suivre, et mon honorable ami aura ensuite toute la latitude voulue pour y ajouter toutes les dispositions de garantie dont il désire l'entourer.

M. INGRAM : Je n'entends pas, à cette heure avancée, retenir la Chambre beaucoup plus longtemps. Je dois cependant exprimer ma surprise de voir que mon honorable ami s'est avisé de présenter un bill de cette nature, lui qui fait partie de la commission qui, si je ne me trompe, doit bientôt siéger à Washington. Je me rappelle que, il n'y a pas bien des années de cela, cet honorable député a reproché au gouvernement d'avoir enlevé le droit sur le blé, parce que, en agissant ainsi, les ministres canadiens se privaient d'un puissant argument dont ils auraient pu se servir pour obtenir quelque chose en faveur du peuple canadien. C'est la même tactique qu'il suit lui-même ce soir. La loi en question a connu de nombreuses défaites avant d'être adoptée, et ce n'est que lorsque l'opinion publique l'y contraignit que le gouvernement jugea à propos de n'en plus différer l'adoption. Chacun reconnaît que c'est une loi tyrannique, mais celle des Etats-Unis l'est également, et nous avons dû nous protéger ; nous avons été obligés d'infliger à nos voisins du sud la peine du talion. Puisqu'on ne veut pas que nos ouvriers d'élite engagés par contrat, aillent travailler aux Etats-Unis, n'est-il pas juste que nous imposions la même condition aux Américains ? L'honorable député a dit qu'il n'y a pas de raison pour que nous fermions nos portes à une excellente classe d'intelligents et habiles ouvriers américains désireux de venir s'appliquer au développement de nos industries ; mais, sous l'empire de la loi canadienne, tout ouvrier d'élite a droit de venir chez nous. Ce que nous ne voulons pas, c'est qu'ils nous arrivent liés par contrat, et cela, nous avons le droit de l'empêcher, ou du moins nous l'aurons tant que mon honorable ami n'aura pas amené les Américains à faire disparaître les restrictions qu'ils font peser en ce moment sur les ouvriers canadiens. J'ai écouté le discours que l'honorable député a prononcé à l'occasion de l'exposé budgétaire, et je me suis aperçu qu'au moment où il a présenté ce bill il a oublié qu'il avait dit alors :

Si nous désirons attirer au pays les entreprises industrielles de nos voisins—ce que nous faisons et ce que nous ferons encore sur une plus grande échelle si notre tarif est remanié de façon à accorder plus de protection—il faudra nécessairement que les industriels américains puissent faire venir au Canada des ouvriers d'élite, et je ne saurais comprendre pourquoi, dans les circonstances présentes, nous entravons de cette manière nos entreprises manufacturières. Certes, nous devons chercher à développer les ressources du Canada, à augmenter sa richesse, à favoriser toutes les branches du commerce canadien et les exploitations industrielles principalement.

Pour me servir des termes même de l'honorable député, je ne puis pas comprendre pourquoi, " Si nous désirons attirer au pays les entreprises industrielles de nos voisins,—ce que nous faisons et ce que nous ferons encore sur une plus grande échelle si notre tarif est remanié de façon à accorder plus de protection."

M. CHARLTON : Je veux que nos manufacturiers soient libres d'engager les ouvriers d'élite à l'étranger.

M. INGRAM : En admettant que l'honorable député ait raison, qu'il nous faut plus de protection et que ce serait là le moyen d'induire les Américains à venir fonder des établissements industriels chez nous, je prierai mon honorable ami d'être conséquent avec lui-même.

M. CHARLTON : Ne leur faudra-t-il pas faire venir leurs ouvriers d'élite ? Importeront-ils des Dagoes ?

M. INGRAM : Cela n'a aucun rapport avec l'augmentation de la protection, qui ne peut s'obtenir qu'en élevant le tarif douanier. Que l'on puisse importer des ouvriers d'élite, cela n'implique pas nécessairement que notre industrie prendra un nouvel essor. J'affirme donc qu'en ceci, comme en d'autres matières, l'honorable député (M. Charlton) manque de logique.

Je ne parlerai pas plus longtemps, car il se fait tard ; mais je dirai, en terminant, que nos ouvriers d'élite auraient grand tort de laisser la Chambre adopter un bill comme celui-ci. Pour les raisons que j'ai énumérées, la loi actuelle sera leur unique sauvegarde tant que les Etats-Unis n'auront pas biffé de leur loi relative aux ouvriers étrangers la disposition qui nous est hostile ; et puisque l'honorable député de Norfolk-nord est un des commissaires canadiens qui doivent aller siéger à Washington, je l'engage fortement à faire tout son possible pour amener les autorités américaines à supprimer cette disposition malheureuse. Quand les Etats-Unis auront fait cela, je serai enchanté d'appuyer un projet de loi comme celui qui nous est présentement soumis. Je ne suis pas en faveur des mesures de représailles, mais nous sommes obligés de

maintenir la loi actuelle pour nous protéger contre les procédés injustes dont les Américains usent présentement à notre égard. Comme je ne tiens pas à prolonger la séance à cette heure avancée, je propose l'ajournement du débat.

M. CHARLTON : Il vaudrait mieux, ce me semble, renvoyer le bill au comité de la Chambre avec l'entente qu'il sera proposé que le comité lève sa séance et rende compte de ses travaux. On pourra alors délibérer le bill en comité. Tel est le désir qu'a exprimé le ministre de la Justice.

M. CLARKE : Faut-il entendre par là que le ministre de la Justice est en faveur du projet de loi ?

M. CHARLTON : Non ; et je ne dis pas, non plus, qu'il s'y oppose. Mais c'est lui qui a suggéré que le bill soit voté en deuxième délibération puis soumis de nouveau au comité, et qu'il soit alors proposé que le comité lève sa séance et rende compte de ses délibérations afin que le ministre de la Justice puisse étudier le bill dont le comité disposera ensuite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme il a été convenu que le débat serait ajourné immédiatement après le discours de l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), je crois qu'il vaut mieux se conformer à cette entente. Il reste encore un certain nombre de députés qui désirent exprimer leur opinion sur la question principale. On ne devrait pas continuer le débat à cette heure avancée.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN : Quelle sera la besogne de demain?

M. D. HENDERSON : En parcourant le feuilleton de la Chambre, on verra que mon nom accompagnera le bill qui vient après celui de l'honorable député de Norfolk-nord. Trois autres bills suivent encore. On serait porté à croire, d'après le feuilleton, que ces quatre bills ne sont pas encore imprimés et qu'on ne peut, par conséquent, les prendre en délibération. Or, ils sont imprimés, puisqu'ils font partie de la liasse que j'ai par devers moi. Un tel état de choses est de nature à retarder la prise en délibération des bills et est même susceptible d'en empêcher l'adoption par la Chambre. Je me demande comment il se fait que ces bills étant imprimés le feuilleton de la Chambre puisse donner à penser qu'ils ne le sont pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis supposer qu'une chose: c'est que ces bills ont dû être imprimés et mis en liasse après la publication du feuilleton de la Chambre. Il m'est impossible d'expliquer autrement l'état de choses dont se plaint l'honorable député. En réponse à l'honorable chef de l'opposition, je dois dire que nous prendrons demain en délibération diverses mesures du gouvernement, puis, en comité des subsides, les prévisions budgétaires du ministère des Travaux publics.

M. HENRI BOURASSA : Comme je n'entends prendre ni le gouvernement ni la Chambre par surprise, je donne avis, avant que la séance soit levée, que la prochaine fois qu'on proposera que la Chambre se forme en comité des subsides, je soulèverai un débat au sujet de l'attitude prise par le commandant de la Milice surtout en ce qui concerne certains discours prononcés en certains interviews accordés par lord Dufferin à des dates récentes.

M. CASGRAIN : La motion que présentera l'honorable député donnera-t-elle lieu à un long débat ?

M. BOURASSA : Il ne s'agit pas d'une motion, mais simplement d'une discussion dont je donne avis à la Chambre et au gouvernement. Il n'est pas nécessaire, l'honorable député (M. Casgrain) ne l'ignore pas, qu'un tel débat soit suivi d'une motion.

M. CASGRAIN : Dans ce cas, je donne avis au gouvernement que la prochaine fois que la Chambre sera invitée à se former en comité des subsides, je présenterai une résolution au sujet de l'adoption de certains arrêtés ministériels concernant les concessions Treadgold, au Yukon.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 12 heures et 10 minutes, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 5 mai 1903

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

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 144) concernant la Compagnie de chemin de fer Interprovincial et de la baie James.—(M. Talbot.)

Le bill (n° 145) concernant la Compagnie du Pont de Québec, et en vue de changer son nom en celui de Compagnie de Pont et de Chemin de fer de Québec.—(M. Talbot.)

Le bill (n° 146) concernant la Compagnie de Chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.—(M. Hughes, Victoria.)

Le bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de Transport de Saint-Joseph. —(M. Logan.)

Le bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de Chemin de fer Southern Central Pacific.—(M. Riley, par M. Logan.)

Le bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee.—(M. Osler, par M. Clarke.)

Le bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood.—(M. Cowan.)

Le bill (n° 147) concernant la Compagnie de Chemin de fer de Toronto et Hamilton.—(M. Campbell.)

Le bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée).—M. Galliher.)

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "NEPIGON IRON RANGE."

M. DYMENT propose :

Que la requête de Hamilton Cassels et autres, présentée ce jour,—demandant qu'il leur soit permis de soumettre à la Chambre leur pétition pour une charte sous le nom de Nepigon Iron Range Railway Company,—nonobstant l'expiration du temps fixé pour présenter des pétitions pour obtention de bills d'intérêts privé, soit lue et reçue, et référée au comité des ordres permanents.

M. SPROULE : M. l'Orateur, au sujet de cette demande je désire simplement faire observer que le très honorable premier ministre, à la dernière session, avait annoncé son intention de couper court à la pratique de prolonger le terme fixé pour la présentation des projets de loi. Je me borne à lui signaler la chose, afin qu'on n'en fasse pas un abus. C'est là une des causes qui font durer nos sessions. Il est bon que nous soyons avertis assez longtemps d'avance de la présentation d'un projet de loi ; et c'est une pratique répréhensible et à laquelle nous devrions mettre fin, que de donner avis de la présentation d'un bill si tard dans la session et de le soumettre après l'expiration du terme fixé par le règlement.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, je partage l'opinion de mon honorable ami (M. Sproule). Lors de la dernière session nous abrégeâmes le terme de ces délais qui s'étaient répétés pendant plusieurs sessions. Mais si la députation est avertie que ce délai final sera bien définitif, elle agira en conséquence, et j'espère que nous ne serons pas appelés à accorder de nouveaux délais.

M. JAMES SINCLAIR McDOUGALL.—REMISE EN VIGUEUR D'UN BREVET D'INVENTION.

M. D. GALLERY (Montréal, Sainte-Anne) propose :

Que la requête de Philippe Demers, M.P., et autres, présentée ce jour, demandant qu'il leur soit permis de présenter la pétition de James Sinclair McDougall pour un acte à l'effet d'autoriser le commissaire des brevets à recevoir un droit partiel et de remettre en vigueur certain brevet d'invention, soit, nonobstant l'expiration du temps fixé pour présenter des pétitions en vue de projets de loi d'intérêt privé lue et reçue et référée au comité des ordres permanents.

M. SPROULE : Le mauvais usage persiste, en dépit de la déclaration que vient de faire le premier ministre.

L'honorable M. HAGGART : Le délai ne devrait pas être prolongé pour un projet de loi de cette nature.

Le PREMIER MINISTRE : Le terme doit être étendu pour tous, à moins qu'on ne décide de ne l'étendre pour aucun.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : M. l'Orateur, j'ai précédemment signalé à la Chambre une décision récente de la cour Suprême en matière de brevets d'invention, dont l'effet sera d'annuler un grand nombre de brevets existants. Je remarque depuis longtemps sur le feuilleton la mention d'un projet de loi que doit présenter le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher). Ce bill s'il devenait loi, remédierait, je pense, à bien des abus dont on se plaint dans le cas présent. Si le gouvernement se propose de faire adopter ce projet de loi, il devrait le présenter le plus tôt possible, afin qu'il puisse passer durant la présente session. Autrement, l'administration le sait comme moi, une grande injustice sera commise à l'égard de nombre de détenteurs de brevets d'invention.

Le MINISTRE DES FINANCES : En réponse à l'honorable député (M. Casgrain), je dois dire qu'il se trompe à mon avis, en supposant que ces projets de loi sont de la même nature que celui du gouvernement dont il a parlé. Ces bills, je pense, devront être présentés quand même. Quant au projet de loi dont on a donné avis au nom du ministre de l'Agriculture, il sera soumis prochainement. L'honorable ministre est en chemin pour revenir, et nous préférerions qu'il se chargeât lui-même de le faire adopter.

M. S. HUGHES (Victoria-nord) : Il est un point qu'il sera bon de ne pas perdre de vue, quel que soit le bill que l'on présente. Un individu demande un brevet d'invention et avant que ce brevet ait été émis par le département, un de ses ouvriers quitte son emploi, et livre son secret à une autre maison, qui se met à fabriquer l'article en question. Sous l'empire de la loi actuelle, cette maison ne peut être empêchée de se servir de l'invention ; il est impossible d'obtenir un jugement dans les causes de cette nature.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudrait amender les règlements du département de manière que l'émission dans les cas de cette nature pût se faire plus rapidement que sous l'empire du règlement actuel qui permet un délai de deux ans. Le département a cette question à l'étude.

La motion est adoptée.

ORDRES DU JOUR—TERRAINS DU PARLEMENT.

M. SPROULE (Grey-est) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire, M. l'Orateur, signaler un état de choses qu'on ne saurait laisser passer inaperçu. Je veux parler du travail qui se fait ici sur la pelouse. J'ai remarqué, hier et aujourd'hui, huit ou dix hommes et deux ou trois chevaux et tombereaux, occupés à couper le gazon——

M. l'ORATEUR : L'honorable député me permettra de lui faire observer qu'il serait plus régulier de parler de cette affaire lorsque la Chambre se formera en comité des subsides. Sur appel des ordres du jour, il n'est permis de soumettre que les questions de privilège. Depuis quelque temps, les honorables députés ont négligé de se conformer à cette règle. Presque tous les jours la Chambre se forme en comité des subsides, et le moment est plus favorable alors pour la discussion de questions de la nature de la présente.

M. SPROULE : Je n'ai fait que suivre la pratique ordinaire, et s'il le faut je présenterai une motion.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de proposer que la Chambre lève sa séance ; mais la pratique suivie en Angleterre est de présenter ces questions au moment où la Chambre va se former en comité des subsides, et je pense que c'est une excellente règle à suivre ici.

M. SPROULE : Cette affaire m'a paru assez importante pour que nous nous en occupions le plus tôt possible. Il y a deux motions, au moins, dont on a donné avis pour le moment où la Chambre se formera en comité des subsides ; et en me conformant au désir de M. l'Orateur, je ne pourrais soumettre l'affaire à la députation d'ici à quelques jours.

M. l'ORATEUR : L'honorable député est dans l'erreur. Lorsqu'on a disposé d'un amendement au bill des subsides, il n'en peut être proposé d'autre ; mais n'importe quelle question peut être discutée à l'occasion de la motion principale.

IMMIGRATION CHINOISE.

La Chambre siège en comité sur le bill (n° 82) concernant et restreignant l'Immigration chinoise. (Le premier ministre.)

Article 6.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Cet article modifie la disposition de l'ancienne loi. Il porte la taxe de $100 à $500.

M. FIELDING.

Article 17.

Le PREMIER MINISTRE : L'ancienne loi stipulait que quiconque enfreindrait cet article illégalement serait passible d'une amende de $200 ; or, comme la taxe a été portée à $500, le quantum de l'amende est aussi porté à $500.

Article 24.

Le PREMIER MINISTRE : Sous l'ancien régime, la proportion de la taxe payable à la province était d'un quart, et aujourd'hui ce sera la moitié.

On fait rapport sur le projet de loi, qui est voté en troisième délibération et adopté.

BUDGET DES DEPENSES.—LE COMMANDANT GENERAL.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité pour l'étude du budget des dépenses.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : M. le Speaker, avant que vous quittiez le fauteuil présidentiel, je désire saisir la Chambre de la question à laquelle j'ai fait allusion, hier avant que la séance fût levée. Et je dois dire, au début même, qu'en adressant ces observations à la Chambre, je n'obéis à aucun sentiment d'hostilité personnelle envers lord Dundonald. Je n'ai ni l'avantage ni le plaisir de connaître le général ; et d'ailleurs, je regarderais comme dérogatoire au mandat que je détiens ici, de me livrer à une attaque de nature personnelle contre tout fonctionnaire de l'Etat. Si mes remarques ne s'adressaient qu'aux opinions privées de lord Dundonald, à titre de fonctionnaire de l'Etat, mon attaque devrait naturellement se porter sur le chef responsable du ministère de la Milice (sir F. W. Borden) : or, certaines paroles sorties de la bouche de lord Dundonald m'autorisent à rappeler à la Chambre la question des rapports qui doivent exister entre celui qui a la direction du ministère de la Milice et les officiers que le gouvernement anglais envoie au Canada à titre de commandants de la milice. Cette question n'a certes pas le mérite de la nouveauté. Par le passé, elle a été une source d'embarras entre presque tous les ministres de la milice et les commandants de nos forces militaires ; or, ce que j'affirme, et la proposition que je veux développer aujourd'hui, c'est que la faiblesse inhérente à notre système vient, non pas du choix de l'homme même, mais bien du système lui-même, et c'est à cela qu'il importe de remédier à brève échéance.

Le 23 avril dernier, à un grand banquet donné dans la ville d'Hamilton à l'occasion de la fête de Saint-George, lord Dundonald prononça un long et éloquent discours.

M. CLARKE : A quel journal empruntez-vous cette citation ?

M. BOURASSA: C'est au Times de Hamilton, du 24 avril. Dans ce discours, lord Dundonald s'étend longuement sur la réorganisation de la milice du Canada. J'en citerai deux paragraphes :

Il est trop tard pour s'organiser quand la tempête éclate ; c'est avant cela que l'organisation doit se faire. Plus l'élément civil domine dans la milice, plus son organisation doit être parfaite. Ce que je voudrais voir se réaliser au Canada, c'est que lorsque je toucherais le bouton électrique au bureau central, chaque régiment répondît à l'appel, parfaitement équipé pour le service. Est-ce là ce qui existe aujourd'hui ? (Plusieurs voix : Non ! non !)

La milice, je le crains bien, a trop longtemps vécu de promesses et de louanges hyperboliques au lieu de pain et de vin. Ce qu'il y a d'urgent pour le moment, c'est de palper un peu de ces treize millions de dollars. Loin de moi la pensée d'évoquer ce spectre, l'esprit du militarisme ; non, ce que je veux voir se réaliser au Canada, c'est une organisation militaire dont tous les services aient une valeur réelle, et qui puisse travailler sans aucune entrave et par tous les moyens possibles, à la formation d'officiers capables d'exercer convenablement le commandement. Est-ce là du militarisme ? Non, cest tout simplement du bon sens.

A ces paroles de l'officier, prises en elles-mêmes, je n'ai rien à redire ; mais ce que je tiens à bien établir et ce que je mettrai dans un plus vif relief encore en citant d'autres assertions de lord Dundonald, c'est qu'il n'a pas mission de déclarer quel doit être le régime militaire du Canada. C'est au ministre de la Milice qu'il appartient de se prononcer sur les réformes à apporter à l'organisation militaire du Canada, car c'est lui qui est comptable envers le peuple et le parlement canadiens, qui ont le droit de censurer et de repousser de leur vote son système, s'ils le désapprouvent.

Le veille du jour en question, le 22 avril, de passage à Toronto, lord Dundonald accordait un interview dont j'emprunte le compte rendu au Citizen d'Ottawa, du 23 avril. Voici ses paroles :

D'aucuns cherchent sans doute à jeter de l'eau froide sur ce qu'ils appellent le militarisme, mais il est facile de comprendre le peu de valeur qu'aurait la force militaire du Canada, sans le militarisme. Voilà précisément ce que je m'efforcerai de réaliser au pays : l'organisation de la milice canadienne sur des bases légitimes et judicieuses. Je me rends à Toronto, où j'aurai l'occasion de formuler publiquement mes opinions touchant l'organisation de la milice canadienne et, j'en suis sûr, ces vues seront approuvées de tous ceux qui comprennent les besoins de la chose publique au Canada et se font une juste idée de la place que ce pays occupe et dans l'empire et dans le monde.

On remarquera ici une légère variante. Dans le discours prononcé au banquet en question, lord Dundonald dit que rien n'est plus loin de sa pensée que de stimuler l'esprit du militarisme ; tandis que dans l'interview de Toronto, il affirme que le seul moyen de perfectionner notre organisation militaire est de cultiver cet esprit. Devant cette déclaration, je le dis avec plaisir, vient se dresser une réponse énergique et éloquente, formulée par le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock), au banquet en question à Hamilton, dans le discours qu'il y prononça contre l'esprit du militarisme. Il m'a déjà été donné de dire à l'honorable ministre ma pensée intime au sujet de ce discours, et je suis bien aise d'ajouter ici même que c'est une des déclarations les plus grosses de promesses qui soient tombées des lèvres d'un membre du cabinet depuis la conférence de Londres. Citons un paragraphe de ce discours :

Le militarisme est l'ennemi de la véritable liberté, et son adoption au Canada tendrait à affaiblir, sinon à détruire les liens si solides qui nous unissent aujourd'hui pour notre bonheur à l'auguste mère des nations.

C'est l'ambition du Canada d'imiter tout ce qu'il y a de glorieux dans les annales de la Grande-Bretagne. Nous conférons en ce moment le titre et les droits de citoyens à une multitude de gens qui, fatigués des fardeaux, des déceptions et des oppressions du vieux monde, viennent au Canada respirer l'air pur de la liberté, partager avec nous les dons d'une nature généreuse et nous aider à édifier sur le sol de ce monde occidental une nouvelle Bretagne plus grande que l'ancienne, ce qui nous donne à penser que le centre de l'empire pourrait bien encore se trouver dans l'Amérique britannique du Nord. (Applaudissements). Quoi qu'il en soit, le Canada a sa mission qui l'attend.

Toujours guidé par le flambeau de la liberté, au lieu de détruire par l'épée, que le Canada se donne pour but d'étendre son empire industriel sur ses terres fertiles, ses eaux productives, ses mines, ses forêts ; qu'il mette en fuite la solitude de ses vastes territoires encore inhabités, aux accents joyeux de la voix humaine et au chant des machines productives ; qu'il tire de leur long sommeil les richesses du sol qui invitent partout l'homme à les cueillir ; qu'il étende son commerce jusqu'aux coins les plus reculés de la terre, afin que partout, le nom du Canada soit synonyme de progrès et de liberté.

J'ai à peine besoin de dire, M. le Speaker, que c'est là un programme national auquel tout membre de cette Chambre doit être heureux de s'associer.

Le 1er avril dernier, l'Association de tir du Dominion s'est réunie à Ottawa. Lord Dundonald était présent, et voici un extrait du discours qu'il prononça à cette occasion et que j'emprunte au "Citizen" du 2 avril :

Bien que j'aie recommandé certaines mesures que je trouve urgentes pour la milice, je tiens ici même à opposer une dénégation catégorique à une affirmation mensongère publiée par certains journaux, portant que j'aurais été très vexé de ce que l'on n'a pas inscrit cette année au budget de la milice $12,000,000 imputables sur le capital. Si l'on votait $12,000,000 aujourd'hui, il me serait impossible, en raison des propositions modérées que j'ai faites, de recommander l'utilisation de ces deniers d'une façon avantageuse au pays, dans le cours d'une année. On pourrait fort bien répartir cette somme sur deux ou trois exercices financiers, et ainsi l'organisation militaire, tant au point de vue du recrutement que de la valeur, marche-

rait de pair avec l'approvisionnement du matériel de guerre.

Il nous laisse bien l'espoir que nous pourrons obtenir notre part de ces $13,000,000 pour le développement de notre commerce et de nos industries nationales, mais il nous notifie son intention d'engloutir cette somme en trois années au lieu d'une seule. Je sais parfaitement que ce n'est pas là l'intention du gouvernement. Le ministre de la Milice (sir F. W. Borden), au cours des six mois derniers, a formulé fort clairement, en plusieurs circonstances, le système du gouvernement en matière militaire. Une seule fois peut-être aurait-on pu découvrir dans le compte rendu d'un de ces discours une tendance semblable à celle exprimée par lord Dundonald ; mais lorsque j'eus signalé le fait à l'attention du ministre, il déclara catégoriquement que le compte rendu en question était inexact. Il y a, en outre, la déclaration formulée avec tant d'énergie par le directeur général des Postes, que je viens de citer. Voici ce que je veux établir : c'est que, lorsqu'il s'agit de questions se rattachant à la milice ou, de fait, à toute dépense de deniers publics, il ne convient pas qu'on nous présente un double programme, l'un formulé par un des fonctionnaires d'un ministère et par conséquent non responsable envers le peuple et l'autre, promulgué par celui à qui incombe la direction de ce ministère et qui en porte toute la responsabilité.

Disons, en hypothèse, que le ministre des Travaux publics, dans un discours prononcé à un banquet, se déclare partisan de la canalisation de la rivière Ottawa ou de la construction du canal de la Baie Georgienne, et que, bien qu'il ne veuille pas que l'excédent de $13,000,000 de l'exercice actuel soit dépensé dans ce but, il se propose de répartir cette somme entre trois ou quatre années ; puis supposons que son collègue, chargé de la direction du ministère en question, déclare, à un autre banquet, que le gouvernement n'a nullement l'intention d'entreprendre ces travaux ; alors je le demande, se trouverait-il un seul député pour approuver un pareil état de choses? De même, tout député, abstraction faite de ses opinions en matière de milice ou sur les relations qui doivent exister entre la Grande-Bretagne et le Canada au sujet de l'organisation militaire, et qui s'y entend en fait de gouvernement responsable, conviendra qu'il est intolérable qu'un fonctionnaire sans responsabilité préconise en public un système que le gouvernement répudie.

Une VOIX : Il est assez singulier que toutes vos citations soient empruntées à des discours prononcés à des banquets.

M. BOURASSA : Et, ce qu'il y a de plus singulier encore, c'est que la plus sensée de toutes les citations que j'ai faites, est également empruntée à un discours fait à un banquet; c'est celle tirée du discours du directeur général des Postes. L'autre citation est empruntée à une entrevue accordée au reporter d'un journal, et la troisième est tirée d'un discours prononcé à Ottawa à l'assemblée de l'Association de tir du Dominion. Si les vues exprimées par lord Dundonald ne représentent pas le système du gouvernement, chose qu'on ne saurait révoquer en doute, alors nous sommes en présence d'un conflit entre un fonctionnaire du gouvernement, sans responsabilité et le titulaire d'un ministère, chargé de toute la responsabilité. Pour le coup, un pareil état de choses est intolérable. Je le répète, je n'entends nullement m'attaquer à lord Dundonald personnellement. D'ailleurs c'est l'ancien conflit qui se perpétue, entre chaque officier anglais chargé du commandement de notre milice et le titulaire de ce ministère ; et pour trouver l'explication de ce conflit, il faut la chercher dans la loi portant que l'officier commandant notre milice sera envoyé ici par le gouvernement anglais.

On comprend clairement ce qui en résulte. L'officier qui traverse l'océan pour venir prendre le commandement de notre milice n'a nullement l'intention de devenir un des nôtres et ce n'est pas à titre d'officier canadien qu'il vient exercer sa charge. Il arrive ici avec la mission d'introduire dans l'organisation militaire du Canada les réformes que peut lui signaler le chef du bureau de la Guerre en Angleterre.

Comme je ne suis pas militaire de profession, je m'abstiendrai de discuter la valeur et les mérites de lord Dundonald au point de vue militaire, mais voici ce que j'affirme; c'est qu'il devrait être clairement entendu de part et d'autre, entre le gouvernement anglais et le gouvernement canadien, qu'en matière militaire, comme pour le reste, le pays jouit de sa pleine autonomie et que si nous jugeons utile d'adopter certaines lois ou certains règlements, c'est de notre plein gré que nous le ferons, de l'avis du chef responsable de ce ministère et non pas sur la recommandation d'un officier qui, du moment qu'il débarque ici, devient fonctionnaire salarié du gouvernement canadien et n'a, par conséquent, nullement le droit de diriger notre politique. Et ici, qu'on le remarque bien, ce n'est plus simplement une opinion personnelle que j'exprime. Toute divergence de vues entre l'officier responsable commandant la milice canadienne et le chef du ministère de la Milice est interprétée en Angleterre comme une lutte entre les autorités impériales et le gouvernement canadien. A l'appui de ce que j'avance, je citerai le " Morning Post," du 30 avril dernier, qui publie un long article sur la situation du Canada au point de vue militaire. J'y lis le paragraphe que voici :

En outre, nous ne serions nullement surpris que la rumeur annonçant que le comte de Dundonald est mécontent de la réponse du gouvernement à sa demande concernant l'élargissement des cadres, le choix de meilleurs canons et une organisation plus efficace, se trouvât exacte en substance. Il n'est pas absolument certain non plus que lord Dundonald

ait réussi à empêcher de faire les nominations aux emplois militaires en récompense de services rendus au parti politique régnant.

Voici donc un des principaux organes de l'opinion publique dans la capitale de l'empire qui interprète l'affaire comme une lutte entre l'officier et le ministre de la Milice au Canada. Si vraiment cette opinion règne en Angleterre, il importe de la dissiper au plus tôt, et cela non seulement à notre propre point de vue mais à celui de l'empire ; car tant que les esprits dirigeants en Angleterre ne seront pas parfaitement convaincus que, quelle que soit la politique du Canada en matière militaire, ou à tout autre égard, cette pensée politique se traduira par des lois et des règlements adoptés par le parlement canadien, et non d'après le mot d'ordre d'un officer sans responsabilité, il est probable qu'on verra se perpétrer ces froissements entre le gouvernement canadien et les officiers auxquels le gouvernement anglais confie le commandement de notre milice.

Il serait oiseux de ma part d'en dire davantage. Etranger à la profession militaire, je le répète, ce n'est pas au point de vue militaire que j'ai voulu saisir la Chambre de cette question. A en juger d'après ce que j'ai lu à ce sujet dans les journaux qui traitent des choses de l'armée et de la marine, je crois que bien qu'à plusieurs égards peut-être, les officiers anglais aient plus d'expérience que les nôtres, à d'autres égards leur expérience les rend plutôt inaptes à la direction de l'organisation militaire du Canada. Ainsi, il n'est pas un seul corps d'officiers, au pays, qui tolérerait qu'on les disciplinât pour n'avoir pas porté l'uniforme voulu en allant se faire raser chez le barbier, le matin. Voilà, en fait de discipline militaire, une idée extrême qu'on ne tolérerait pas ici. Quant au budget des dépenses militaires que ce parlement est appelé à voter, quelle que soit notre opinion individuelle sur le chiffre des dépenses à faire, il n'y a, sans doute, pas la moindre divergence d'opinion au sein du parlement sur la question de savoir qui a autorité pour décider de la dépense de ces deniers et de leur emploi. Il importe donc dans cette circonstance, comme nous l'avons fait relativement au général Hutton, de demander des explications au gouvernement, afin de bien faire définir la situation précise qu'occupe l'officier commandant ainsi que les relations qui existent entre lui et le chef responsable du ministère de la Milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE (sir F. W. Borden) : Il serait, je crois, inopportun, d'entamer aujourd'hui la discussion sur toute proposition se rattachant au budget des dépenses militaires que le gouvernement étudierait actuellement, bien qu'à vrai dire, l'honorable député ait tenté de nous entraîner dans ce débat. A mon avis, toutefois, la question qu'il a soulevée mérite bien que la Chambre lui accorde quelques moments d'étude. Je dois dire, au début même, que je ne saurais approuver la critique qu'il a faite des paroles de l'officier commandant. Je n'ai rien réussi à découvrir dans les citations que l'honorable député nous a lus, qui puisse fournir matière à critique même au député le plus exigeant. Et je dois ajouter que, après ce que je sais des intentions du général, il n'aurait pas songé à dire une parole tant soit peu déplacée ni à s'arroger des pouvoirs qui ne lui appartiennent pas.

Dire, par exemple que, lorsque la tempête passe, il est trop tard de se préparer pour la tempête, ne saurait prêter le flanc à la critique. Affirmer qu'il désire que chaque bataillon au Canada, si bataillons il existe ici, soit dans un état de valeur, ne saurait donner prise à la censure. Bien plus, j'abonde absolument dans le sens du vœu exprimé par le général et je désire que la milice du pays ait toute la valeur possible. Quant à avoir dit que la milice du Canada a trop longtemps vécu de promesses et trop peu longtemps d'actes, je ne vois dans cette affirmation qu'on lui prête, rien de bien répréhensible. J'abonde dans son sens à cet égard ; moins de paroles et plus d'actes, c'est ce qu'il nous faut. Je tombe, toutefois, d'accord avec l'honorable député, lorsque laissant de côté le cas qu'il nous a signalé il aborde le domaine plus large, et je me range entièrement à son avis quand il dit que le général qui commande notre milice est un serviteur du peuple canadien et un fonctionnaire du gouvernement fédéral. Par le passé, il a existé certains malentendus à ce sujet dans l'esprit des officiers qui vinrent ici exercer la charge importante de commandant des troupes canadiennes. Il y a trois ans, le premier ministre eut le devoir de formuler clairement les vues du gouvernement à ce sujet. Et j'aurai lieu, dans un instant, de citer les paroles qu'il prononça dans cette circonstance. Toutefois, auparavant, M. l'Orateur, je désire faire observer que j'ai soigneusement étudié la question avec le désir sincère de découvrir, s'il était possible, la cause de ces fréquentes divergences d'opinion et de ces conflits qui s'élèvent au Canada entre les généraux qui viennent ici, à titre d'officiers impériaux et les ministres de la milice. Je me suis convaincu que cela tient à ce que ces officiers impériaux n'ont pas l'expérience qui les rendrait aptes à traiter avec le gouvernement du jour. Ils viennent ici à titre d'officiers impériaux, après avoir longtemps vécu dans une sphère fort étroite où ils n'ont rien appris qu'à commander, se trouvant aussi sous les ordres d'un officier supérieur, et n'ayant pas même servi dans des situations permanentes au bureau de la Guerre où ils auraient pris contact avec l'exécutif, avec le ministre de la Guerre. Ils nous arrivent donc dénués de l'expérience qui les rendraient aptes à remplir une charge qui se trouve directement sous un ministre qui est responsable envers le parlement et envers le peuple canadien. Ils n'ont pas même eu l'avantage d'avoir détenu une charge près

de l'exécutif de la mère patrie. Combien moins peut-on s'attendre à ce qu'ils s'accoutument immédiatement à jouer un rôle subordonné dans une administration coloniale.

Voilà, à mon avis, la cause des graves difficultés que nous avons éprouvées ; et je le crains bien, tant qu'on ne nous enverra pas un type différent d'officers, ayant acquis de l'experience au bureau de la Guerre, et s'étant trouvés en contact avec l'exécutif en Angleterre, ces difficultés renaîtront sans cesse. Le commandant de la milice du pays est un officier impérial, il est vrai,et doit tenir un rang non inférieur à celui de colonel dans l'armée anglaise. Pourquoi cette disposition figure-t-elle à la loi de la milice canadienne ? Tout simplement parce que le législateur a pensé qu'il devait s'assurer que cet officier a les qualités et les aptitudes voulues pour lui permettre de commander une armée dans ce pays. Quand il quitte l'armée anglaise pour venir au pays, il vient ici à titre de fonctionnaire du gouvernement fédéral, et cela sous l'empire d'un arrêté ministériel par lequel l'exécutif qui le nomme à cette charge devient responsable envers le gouvernement fédéral et envers le peuple canadien seul. Il faut bien s'entendre sur ce point : bien qu'il soit officier impérial, il n'a pas, de ce chef, plus de pouvoirs ni d'autorité au Canada. Je ne sache point qu'il soit utile d'en dire davantage. En terminant, je citerai à la Chambre les paroles prononcées par le premier ministre dans cette enceinte, en 1900, à l'occasion du différend qui avait surgi entre le général Hutton et le gouvernement :

> Le gouvernement désire déclarer que, tout en étant toujours disposé à étudier sérieusement toutes les représentations que pourrait lui adresser l'officier commandant la milice, il doit être bien compris que cet officier, en acceptant la charge en question, devient, de ce moment même, un officier à l'emploi du gouvernement canadien auquel il est subordonné à tous égards, et qu'il faut le considérer à titre de conseiller et non pas comme ayant droit de diriger le ministère de la Milice. Le gouvernement est responsable envers le parlement et le peuple du Canada de la bonne administration de chaque branche du service public, et il manquerait à son devoir s'il permettait jamais à un officier subordonné de s'arroger le droit de désobéir aux instructions qu'il peut recevoir du chef constitutionnel de son ministère.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Je suis enchanté d'entendre le ministre de la Milice répéter la déclaration dressée, je crois, par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et mise dans la bouche du premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Le cabinet a été bien lent à apprendre son devoir à ce sujet.

Une lutte avait éclaté entre le gouvernement et le général Hutton. Il avait fait la loi au ministre de la Milice ; il avait voulu dicter des ordres au premier ministre ; il avait même tenter de tracer une ligne de conduite à de plus hautes autorités. Or, je revendique l'honneur d'avoir appris au pays quel est le devoir du commandant de la milice canadienne. Hélas ! je le dis avec douleur, on ne ma pas appuyé, et mes propres amis m'ont tourné le dos. Même mon honorable ami, le député de Labelle (M. Bourassa), fut muet alors. Mais aujourd'hui que le général commandant la milice est un gentilhomme, un officier qui a cueilli ses lauriers sur des champs de bataille historiques, un officier, dis-je, qui obéit à la constitution, voilà que l'honorable député prend la parole pour lui lancer la boue à la face.

L'honorable député trouve matière à critique dans le langage dont s'est servi lord Dundonald à Hamilton. Le général n'a rien dit qui fût de nature confidentielle ; il n'a exprimé aucune opinion dont il n'eût officiellement rendu compte à son ministre et qui n'eût été approuvée par ce dernier. En outre, j'apprends de source digne de foi que lorsque le directeur général des Postes eût terminé la lecture de l'essai qu'il avait soigneusement préparé sur le militarisme pour le banquet d'Hamilton, il vit que l'auditoire avait fait un si froid accueil à ses paroles, qu'il fit volte-face et applaudit des deux mains les paroles du général. En tout cas, je découvre dans les comptes rendus des quotidiens d'Hamilton, libéraux comme conservateurs, que M. le colonel Gibson (l'honorable M. Gibson), a pris la parole après le commandant général pour appuyer les remarques que celui-ci venait de faire. Lord Dundonald n'a nullement cherché à faire la loi au ministre. Or, quand un ancien général à la tête de notre milice, chercha à faire la loi au ministre de la Milice et à tout le cabinet, nous avons vu alors les ministres se renfermer dans un mutisme absolu. Lord Dundonald n'a pas traité le ministre de la Milice en inférieur ni refusé d'obéir à ses ordres. Lord Dundonald n'a jamais tenté de faire la leçon à aucun membre de la Chambre des communes ; il n'a jamais essayé de dicter à aucun député milicien, le langage ou la ligne de conduite à tenir sur les questions militaires ; cependant, c'est précisément ce qu'a fait un ancien général, et cela au vu et su des ministres, sans que pour cela personne que je sache n'ait osé élever la voix dans cette enceinte ou au dehors, pour flétrir pareille conduite. Lord Dundonald n'a jamais eu l'audace de communiquer avec Son Excellence en passant par dessus la tête de son ministre, ni de recevoir et de transmettre des ordres de Son Excellence aux officiers militaires du pays.

S'il l'osait, je ne doute guère qu'on lui signifiât son congé. Or, un ancien général a tenu cette conduite et cela à la connaissance du gouvernement, sans que celui-ci l'ait mis à la raison. Lord Dundonald n'a jamais tenté de communiquer officiellement avec le bureau de la Guerre en Angleterre. Je ne m'explique donc point pourquoi on traîne aujourd'hui ce général devant le pu-

blic canadien ni pourquoi on le traite comme vient de le faire le député de Labelle. Je dois, toutefois, féliciter le ministre d'avoir parlé de lord Dundonald si loyalement, bien qu'il puisse y avoir une menace déguisée dans l'avis qu'il a lu à la fin de son discours.

Dans le magnifique essai que le directeur général des Postes a lu au banquet d'Hamilton, je remarque qu'il a péroré fort éloquemment sur le fléau du militarisme. Il s'est servi de l'expression " hémisphère septentrional " et les journaux lui attribuent la paternité de cette expression; or, je suppose qu'il a voulu parler de l'hémisphère occidental. Mais passons à autre chose. En parlant des Etats-Unis d'Amérique, il nous le signale comme un peuple cultivant les arts de la paix et il ajoute qu'il faut marcher sur ses traces. Eh bien! je lui dirai qu'à dater de 1783, alors que les Etats-Unis conquirent leur indépendance à venir jusqu'à l'époque subséquente à la guerre des Boers, les Etats-Unis ont dépensé à faire la guerre plus de millions de dollars que la Grande-Bretagne et toutes ses colonies réunies n'en ont dépensé. J'ai cette statistique et je serai bien aise de la soumettre à la Chambre au besoin, et au ministre lui-même, à l'occasion. Bien plus, je lui ferai observer que le prestige actuel de la Grande-Bretagne, sa civilisation, son christianisme, tout cela est dû à sa puissance militaire, et j'ai encore à apprendre qu'une nation qui est grande par le commerce, par les arts et par tout ce qui tend à rendre un pays célèbre, ne le doive pas, en premier chef, à sa vaillance militaire. Je suis prêt à discuter la question au besoin. Ce n'est que ces années dernières que la Grande-Bretagne s'est abandonné à l'esprit du militarisme.

Comparez le discours de lord Dundonald avec l'essai du directeur général des Postes. Eh bien! à mon avis, les paroles de lord Dundonald respirent le véritable esprit qui convient à un pays démocratique. Donnez l'instruction voulue à la milice nationale ; rendez son organisation aussi parfaite que possible, et par là même vous empêcherez l'esprit du militarisme de dominer au sein du pays.

Alors la masse du peuple, la jeunesse qui se livre aux travaux des champs, les jeunes gens qui travaillent dans les ateliers de nos villes, formeront une nation militaire; ce seront des citoyens soldats. Au contraire, le système préconisé par le directeur général des Postes a reveillé dans tout le pays l'esprit du militarisme et de l'exclusivisme qui a fait surgir les gouvernements tyranniques dans le monde entier ; car, en effet, on constate que dans les pays où l'on néglige de former des citoyens soldats, les tyrannies s'élèvent et grandissent bien plus facilement que là où les masses populaires sont formées aux devoirs du citoyen soldat.

Comme le ministre de la Milice assistait à la réunion de l'Association de tir du Dominion, il conviendra que les observations faites par le général n'autorisent nullement l'interprétation que leur a donnée le député de Labelle. Le général parlait en manière de badinage lorsqu'il a proposé de dépenser $13,000,000 pour le développement de la milice. Supposons que nous armions le peuple: ce n'est plus 150,000, mais 500,000 fusils que je voudrais que le gouvernement mît aux mains de nos fils de cultivateurs. Qu'on en fournisse aux jeunes gens à la campagne et à tout le monde, tout en établissant le système de contrôle voulu. Que coûteraient ces fusils ? En les mettant au prix de $25 l'un, on atteint presque la somme de cet excédent de $13,000,000. Supposons qu'on établisse quelques nouvellles batteries d'artillerie, quelques autres régiments de cavalerie, l'on attendrait encore le chiffre de $13,000,000. Ces dépenses faites, il ne serait pas nécessaire de les renouveler de longtemps.

Il est devenu du domaine public par voie officieuse que lord Dundonald a recommandé une dépense de $13,000,000 et j'ai demandé que son rapport soit rendu public officiellement, afin que le pays puisse juger de la nature de ces recommandations. Il est facile de calculer que pour mettre un jeune pays comme le nôtre dans un excellent état de défense et pour procurer au peuple les armes voulues, on pourrait fort légitimement et utilement effectuer une dépense de plusieurs millions de dollars qui se répartirait entre plusieurs années. Je m'abstiendrai cependant d'en dire davantage à ce sujet. Je félicite le ministre de la Milice d'avoir approuvé l'attitude de lord Dundonald. Qu'on le remarque bien, s'il arrivait que lord Dundonald ou tout officier impérial ou canadien empiétât sur les droits de l'administration civile, sur ceux des représentants du peuple dans cette Chambre, je serais le premier à le rappeler au sentiment de ses devoirs; mais j'ai suivi attentivement la carrière de lord Dundonald ici et j'avoue que je n'y ai pas trouvé matière à censure.

Dans l'Afrique-sud, il s'est montré réellemen gentilhomme ; il traitait les officiers et les soldtas sous ses ordres comme des gentilhommes et des soldats, et ils les suivaient comme un chef. Au Canada, lord Dundonald n'a pas empiété sur le domaine du ministre. Il s'est montré à tous égards un général-commandant modèle, reconnaissant qu'il est le serviteur d'un gouvernement autonome et que le ministre est responsable envers le pays. Plus tard, lorsque le ministre de la Milice saisira la Chambre de son bill, il nous sera donné de discuter ces questions plus à fond ; mais en attendant, j'ai tenu à exprimer ma désapprobation de l'attitude prise par le député de Labelle en saisissant la Chambre de cette question et en cherchant à flétrir la conduite du général. Quand j'ai entendu parler de cet incident au début, j'ignorais ce que lord Dundonald eût pu dire à Hamilton ; alors je me suis procuré les journaux, que j'ai lus soigneusement, et je n'ai pas été peu étonné de voir qu'il avait réussi à si bien se tenir dans les bornes voulues et qu'il n'avait pas dit

un seul mot que le ministre n'eût cordialement approuvé.

M. J. BARKER (Hamilton) : Je ne viens pas tenter la défense de lord Dundonald. Toute défense d'ailleurs, est inutile, après les observations du ministre de la Milice.

Il m'a été donné de présider le banquet d'Hamilton, et comme j'ai écouté avec une religieuse attention les paroles du général, j'avoue que grande a été ma surprise quand j'ai appris que le député de Labelle (M. Bourassa) se proposait d'amener la question sur le tapis. Si l'honorable député eût été présent, il aurait lui-même avoué que lord Dundonald n'a pas prononcé une seule parole qu'il eût dû retrancher en présence du ministre. Lord Dundonald assistait au banquet comme l'un des trois hôtes de distinction ; étrangers à la ville, invités par la société de Saint-Georges. Outre lord Dundonald, il y avait le directeur général des Postes, et le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Dans cette circonstance, lord Dundonald eut à répondre à la santé portée à " nos défenseurs ". Au cours de sa réponse, il fit allusion à ses services en Afrique-sud et en faisant l'éloge accoutumé de l'armée et de la marine, il appuya sur les milices volontaires des colonies et rendit spécialement hommage au brave régiment de cavalerie de Strathcona.

Il dit qu'il s'était senti honoré d'avoir dans sa brigade en Afrique le régiment de Strathcona, et si je mets ce fait en relief, c'est parce que le ministre de la Milice y a fait allusion ; et en effet, lord Dundonald a eu sous ses ordres en Afrique-sud un fort contingent de troupes coloniales et c'est là une expérience qui devait le qualifier pour le poste qu'il occupe ici. Lord Dundonald, en rendant l'hommage de rigueur aux troupes, ajouta quelques mots sur l'expérience qu'il avait acquise à Natal, et en parlant des misères du peuple de cette colonie, il s'écria que la population avait enfin compris qu'il faut s'organiser en temps utile et ne pas attendre que la tempête éclate. Il ajouta qu'à son avis, le peuple canadien et les autorités militaires canadiennes,—et il y avait nombre d'officiers présents—feraient bien de mettre cette leçon à profit et de voir à donner une bonne organisation à la milice. Au cours de ses observations, lord Dundonald n'a pas dit un seul mot sur la politique du gouvernement relativement à la milice. Il s'en est tenu à la question technique. Pas un mot sur l'élargissement des cadres, pas un mot non plus sur aucune question d'intérêt public. Il s'est contenté de dire qu'il désirait voir la milice canadienne bien organisée et que, si le malheur des temps voulait que le gouvernement appelât les milices sous les drapeaux et que les régiments fussent formés en brigades, son désir était que tous fussent prêts à faire leur devoir, et à ce sujet il donna deux ou trois renseignements techniques, et ce sont là les questions sur lesquelles roula son discours. D'abord, il déclare qu'il y a l'importante question des transports militaires, et que les régiments doivent être parfaitement équipés pour le service à cet égard. A en juger d'après la façon dont les officiers présents acclamèrent ces paroles, il est évident qu'ils étaient tous ralliés à son avis. Il ajouta qu'il est de la plus haute importance d'instruire les officiers dans l'art des signaux militaires, et que si le commandant d'une brigade désirait, au moyen de l'héliographe, communiquer ses instructions aux sous-chefs de brigade, il faudrait alors avoir les engins voulus et que les officiers fussent au courant de ces signaux. L'auditoire acclama aussi ces paroles. Il s'est donc borné à nous parler du service télégraphique de campagne, de l'héliographe et autres matières techniques.

S'il faut en juger d'après les acclamations et les réflexions de l'auditoire, parmi lequel se trouvaient nombre de personnes de distinction d'Hamilton et d'officiers de villes voisines, il faut avouer que tout le monde a semblé se ranger à l'avis du général. Il nous a déclaré, à diverses reprises, qu'il verrait avec regret l'esprit du militarisme envahir le Canada, et comme on l'a dit ici même aujcurd'hui, il a fait comprendre à l'auditoire que les réformes qu'il préconisait sont marquées au coin du bons sens; bref, il s'est borné à des questions techniques et n'a nullement cherché à persuader à l'auditoire qu'il fallait viser à l'élargissement des cadres de notre milice.

Le directeur général des Postes prit la parole après le général et s'éleva fortement contre le militarisme, et je n'ai pas compris qu'il eût trouvé matière à critique dans les paroles du major général commandant. J'emprunte à un journal une des observations du ministre, qui prouve qu'il ne trouvait rien à censurer dans les paroles de lord Dundonald.

> Je ne parle pas de mesures de défense, mais de cet esprit d'agression militaire connu sous le nom de militarisme.

Le ministre condamne donc l'esprit d'agression militaire connu sous le nom de militarisme, mais ne condamne pas les mesures de défense ; or, le général ne parle de nos troupes qu'à titre de corps de défense et il veut que la milice soit parfaitement organisée dans ce but. Le procureur général d'Ontario était présent, et c'est un libéral aussi convaincu que le député de Labelle ou tout autre membre de cette Chambre. Prenant la parole après le directeur général des Postes, l'honorable M. Gibson dit :

> La quintessence de l'argumentation de lord Dundonald se trouve dans ces paroles qu'il a prononcées : " Comme citoyens soldats, ce qu'il nous faut c'est de l'organisation."

Voilà les paroles prononcées par le procureur général d'Ontario qui avait parfaitement compris ce que le général entendait par le mot " organisation ". Lord Dundonald n'entend pas par là qu'il faille orga-

M. HUGHES (Victoria).

niser le peuple canadien en force militaire, mais qu'il importe de donner une bonne organisation à notre milice, chose que tous les gouvernements ont reconnue comme nécessaire au pays. Lord Dundonald prétend que cette milice, dont nous sommes justement fiers, est quelque peu défectueuse et il veut qu'elle soit bien moderne et à la hauteur des circonstances à tous les égards, de sorte que si jamais l'appel aux armes retentit au pays, elle soit prête à voler à la défense du Canada, au premier signal. Le procureur général d'Ontario qui est un vieux parlementaire, ajoute :

A titre de commandant, lord Dundonald est l'homme de la situation, digne de remplir ce poste. Le général et le ministre des Postes arrivent aux mêmes conclusions, tout en appuyant leur argumentation sur des données différentes.

La seule différence c'est que le directeur général des Postes fait l'éloge des arts de la paix, et cela en termes fort éloquents, mais il se garde bien de dire un seul mot à l'encontre des arguments invoqués par le général relativement à la défense. Il est vraiment regrettable qu'en gentilhomme, l'hôte de la circonstance, et qui s'est servi d'un langage qui ne prête nullement à la critique, voie son nom traîné devant le public, comme s'il avait commis quelque grave indiscrétion.

Des VOIX : Très bien !

M. BARKER : Ayant assisté à ce banquet, et sachant combien peu justifiable est le langage dont on s'est servi à l'égard du général, j'affirme qu'il est fort regrettable qu'on ait saisi la Chambre de cette question. Lord Dundonald a bien voulu faire tout le trajet d'Ottawa à Hamilton, pour répondre à l'invitation de la société Saint-Georges, dont il était l'hôte. Il a dû s'imposer des sacrifices dans ce but, et au banquet, il a fait preuve de la plus grande circonspection dans son langage.

Il est regrettable que son nom soit mêlé, dans cette discussion, à la prétendue inconvenance dont parle l'honorable député de Labelle. Quant au droit de cet officier de prendre la parole dans une occasion comme celle-là, je m'étonne de voir un membre du parlement prétendre que le major général doit avoir la bouche close et s'abstenir d'exprimer une opinion sur des questions de détails concernant notre milice. Si le directeur de nos fermes modèles, dans un discours à un banquet, se permettait de recommander à ses auditeurs de faire de la culture perfectionnée, on ne l'en blâmerait pas, pas plus que s'il ajoutait sous forme de badinage qu'il espère que nos fermes auraient une petite part de cet excédent de $13,000,000.

Supposons aussi que le gérant des chemins de fer de l'Etat, dans un banquet, recommande l'emploi des perfectionnements et des améliorations les plus modernes ; voudrait-on que le ministre des Chemins de fer et Canaux le mît à la porte en lui disant : vous n'avez pas le droit de parler en public vous n'avez pas un mot à dire ; laissez-moi parler à votre place.

Ces fonctionnaires, qu'ils soient commandants en chef, gérants généraux, ou surintendants d'un département quelconque, ont assurément le droit d'exprimer leur opinion. En quoi consiste leur utilité s'ils n'ont pas le droit de se former une opinion, et se l'étant former, de nous la communiquer. Nous dépensons environ $2,000,000 par année pour notre milice et doit-on blâmer celui qui vient nous recommander de mettre sur un bon pied d'efficacité notre milice qui nous coûte si cher? Pour ma part, je ne le crois pas.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, je suis essentiellement un homme de paix.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Et bien que de par la loi, je doive faire partie de la milice canadienne, je ne prends pas la parole avec l'intention d'en critiquer l'organisation. Mais comme j'avais l'honneur d'être un des hôtes à ce banquet, je crois de mon devoir de corroborer ce que vient de dire l'honorable député de Hamilton (M. Barker). J'étais assis aux côtés du commandant et j'ai écouté attentivement chacune de ses paroles. Dans tout ce qu'il a dit je n'ai pas trouvé un seul mot pouvant être interprété comme indiquant de sa part un désir d'innover et encore moins celui de tracer au gouvernement la ligne de conduite à suivre relativement à notre organisation militaire. Il a commencé par déclarer qu'il bornerait les quelques remarques qu'il avait à faire à l'efficacité de notre milice telle qu'elle existe. Il a parlé de l'importance, dans un pays aussi vaste que le nôtre, de familiariser nos hommes avec le système des signaux ; il a parlé de la nécessité d'avoir des quartiers convenables pour nos soldats ; de l'importance, démontrée par la dernière guerre sud-africaine, de s'exercer au tir au fusil, et il a ajouté—à dessein je crois—que nous devrions avoir une milice assez bien organisée pour qu'à un moment d'avis elle pût être mise sur un bon pied de défense.

A part cela il a parlé de la belle conduite de nos soldats en Afrique-sud, et il nous a fait le récit de quelques épisodes intéressants de sa carrière militaire. C'est par esprit de justice que j'ai tenu à lui rendre ce témoignage et à corroborer ce qu'a dit l'honorable député de Hamilton (M. Barker). Le commandant général ne peut pas se défendre lui-même, et en son absence, je suis heureux de pouvoir lui rendre ce témoignage qu'il m'a fait l'impression non seulement d'un brave soldat, mais aussi d'un homme modeste et sans prétention.

Je ne crois pas que personne veuille contredire le principe posé par l'honorable ministre de la Milice et sur lequel l'honorable

député de Labelle a peut-être trop insisté. Tout le monde admet que nous avons la direction absolue de notre organisation militaire. Sur ce point il ne peut y avoir de doute ; et pour ma part, je puis ajouter, après les explications que vient de donner le ministre de la Milice, et malgré ce qui a été dit en plus d'une circonstance par l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) que j'ai toujours caressé l'espoir qu'avant longtemps nous pourrions avoir un Canadien à la tête de notre organisation militaire—cet espoir que j'ai exprimé à plusieurs reprises, dans ma propre province et ailleurs. En attendant, nous devons nous abstenir de toute attaque inconsidérée contre les opinions exprimées dans des réunions publiques par des hommes de la position et de la réputation du commandant général que j'ai eu l'honneur de rencontrer à Hamilton.

Je n'admets pas avec l'honorable député de Labelle qu'un commandant général qui vient ici dans les circonstances que nous connaissons, occupe absolument la même position qu'un sous-ministre de la Milice ou d'un autre département. Je ne crois pas, non plus, que le gouvernement soit de cet avis. Mon honorable ami (M. Bourassa) ne doit pas oublier certaines déclarations faites par nos représentants à la conférence coloniale et qui sont consignées dans un Livre bleu publié par le gouvernement anglais, mais que le gouvernement canadien—je regrette de le dire—n'a pas encore jugé à propos de nous communiquer. Dans ce Livre bleu il est dit que le premier ministre a déclaré à cette conférence que le gouvernement canadien se proposait d'organiser une marine ici. A la page 74 du mémoire soumis par les ministres canadiens, il est dit :

En terminant, les ministres représentent que bien que le gouvernement canadien soit obligé de repousser les mesures proposées——

Il s'agit de l'organisation régulière de la défense.

—ils apprécient à sa juste valeur l'obligation pour le Canada de faire pour la défense des dépenses proportionnées à la population et à la richesse croissantes du pays. Les ministres désirent que ces dépenses soient faites de manière à soulager le contribuable de la mère patrie de quelques-uns des sacrifices qu'il s'impose actuellement et leur but est de mettre ces projets de défense à exécution en coopération avec les autorités impériales et à l'aide des conseils d'officiers impériaux expérimentés, en tant que cela sera compatible avec le principe du gouvernement autonome qui a été un facteur si puissant dans l'avancement de l'unité impériale.

Après cette déclaration écrite de nos ministres à la conférence coloniale, je ne crois pas que nous puissions nous offenser de ce qu'un officier impérial expérimenté qui vient ici, qui est invité à un banquet, ose proposer certaines réformes, certaines améliorations dans l'organisation de notre milice.

Avant de reprendre mon siège, je dois ajouter que le directeur général des Postes, après avoir exprimé ses propres opinions, s'est tourné du côté du commandant général en disant qu'aucune de ses remarques ne devait être interprétée comme contredisant ce que venait de dire cet officier avec lequel il était parfaitement d'accord. Dans ces circonstances, j'ai cru de mon devoir de rendre à cet officier, que j'ai été heureux de rencontrer, le témoignage que je lui rends ce soir.

M. A. T. THOMPSON (Haldimand et Monck) : M. l'Orateur, la question dont la Chambre est saisie est passablement épuisée et je ne prendrais pas part à la discussion, si ce n'était le profond respect que je professe pour notre commandant général, lord Dundonald. J'ai vu avec peine l'honorable député de Labelle soulever cette question, surtout sous une forme qui en faisait en quelque sorte une attaque directe dirigée contre cet officier. Je considère que l'honorable député, comme d'habitude, avait raison au point de vue constitutionnel, et tort, à d'autres égards. Personne, ni dans cette enceinte ni ailleurs ne voudra nier que la politique du Canada en matière de millice doit être dictée par le gouvernement canadien. Mais qui attaquait ce principe ? Lord Dundonald l'a-t-il attaqué dans une seule des phrases qu'on a citées de lui ? J'étais présent à la réunion de l'Association de tir du Dominion, à laquelle il a prononcé le discours dont l'honorable député de Labelle a cité des extraits. Lord Dundonald s'est borné à réfuter des accusations portées contre lui par certains journaux canadiens. L'un d'eux avait prétendu que cet officier recommandait une dépense annuelle de $12,000,000 pour la milice canadienne. C'était tout simplement vouloir le rendre ridicule. Nous savons tous qu'une pareille dépense serait impossible au Canada, et le seul fait de la suggérer suffirait pour démontrer que l'auteur de cette proposition est complètement étranger aux sentiments de la population et ignorant des ressources du pays. Lord Dundonald s'est borné à dire qu'il n'avait jamais rien dit de semblable, mais il ajouta que cet argent pourrait être très utilement réparti sur une période de trois ou quatre ans, et c'est vrai.

L'honorable député de Labelle a prétendu ne vouloir discuter que la question constitutionnelle ; mais il ne s'est pas borné à cela ; il a entrepris de discuter les opinions de lord Dundonald, et il a aujouté avec un plaisir évident que cet officier avait admis que cette somme pouvait être dépensée en trois ou quatre ans. Et cependant, l'honorable député que j'écoute avec attention, n'a-t-il pas dit, ici même, qu'il serait prêt à recommander au gouvernement de prendre à sa charge la défense d'Halifax et celle d'Esquimalt ? Sait-il ce que cela veut dire ? Sait-il qu'il y a actuellement à Halifax 1,600 hommes de troupes impériales et que le gouvernement anglais vient d'y faire construire une forteresse, baptisée du nom de Spion

Kopje, qui est dans son genre, une des plus formidables du monde entier, et qui a coûté des sommes considérables ? Sait-il que la défense d'Esquimalt entrainerait des dépenses de centaines de milliers de dollars ? Sait-il que l'adoption de son projet par le gouvernement entraînerait des dépenses aussi élévées que celles qu'il reproche à lord Dundonald d'avoir suggérées ?

L'honorable député de Labelle est allé plus loin et il a prétendu être d'accord avec le sentiment populaire au Canada qui veut que notre milice soit mise sur un pied convenable. Sait-il bien où cela nous conduirait ? Ceux d'entre nous qui ont étudié la question savent qu'il nous reste beaucoup à faire pour mettre notre milice sur un pied convenable. Je ne vois pas que nous ayons besoin de 500,000 fusils, comme le prétend l'honorable député de Victoria ; nous pourrions probablement nous accommoder d'un peu moins ; mais comme un fusil est sujet à se détériorer, il serait bon d'en avoir plus de 40,000 dans nos arsenaux. A quoi sert d'avoir 100,000 hommes exercés, si nous n'avons pas assez de fusils pour tout le monde ? On ne se bat pas avec des fourches à 2,000 verges. Je crois aussi que nous pourrions dépenser un peu plus pour l'armement ; je ne vois rien de ridicule dans cette proposition et je considère que l'honorable député de Labelle, en demandant que notre milice soit mise sur un pied convenable, propose une dépense beaucoup plus forte que celle que lord Dundonald n'a jamais recommandée.

L'honorable député voudrait aussi tenir le commandant général responsable d'un article de journal, mais je doute qu'il voulût lui-même prendre la responsabilité de tout ce qui a paru sur son compte dans les journaux du pays. Dans l'article qu'il a cité, on laisse entendre que lord Dundonald aurait déclaré que le département de la Milice servait à des fins politiques et que les nominations faites par ce ministère servaient à récompenser des politiciens. Il n'y a rien dans les remarques de lord Dundonald pour justifier de semblables conclusions, et le ministère de la Milice n'a rien fait pour motiver cette accusation. Prenons, par exemple, les contingents qui ont été envoyés en Afrique-sud et en Angleterre et on verra que parmi les officiers, il y avait autant de conservateurs que de libéraux. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps mais on me permettra de dire que le gouvernement anglais n'a jamais envoyé au Canada un meilleur officier, un homme jouissant d'une plus brillante réputation que celui qui occupe actuellement le poste de commandant en chef de la milice canadienne.

Lord Dundonald est un travailleur infatigable. Je doute que dans cette Chambre de travailleurs, car badinage à part, les députés sont en général des travailleurs, il s'en trouve un seul qui travaille plus que cet officier, qui consacre plus de temps à l'accomplissement de ses devoirs. Le fait est que l'honorable député de Labelle est le seul à jouir de la distinction peu enviable de pouvoir trouver à redire à l'attitude et à la conduite de lord Dundonald.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Puisqu'on a cité des extraits du rapport publié dans le 'Times' d'Hamilton, du discours prononcé par lord Dundonald, le 23 avril, et qu'on s'est livré à des commentaires sur ces extraits, en justice pour le vaillant officier, et avec votre permission, M. l'Orateur, je vais citer le rapport en entier :

Sa Seigneurie dit qu'elle ne pourra pas répondre à cette santé en termes aussi éloquents qu'elle a été proposée. Le sujet est vaste et comprend les soldats de l'empire dont les roulements de tambour se font entendre tout autour du globe. Sa Seigneurie fit allusion aux services rendus par le Canada à la mère patrie dans l'Afrique-sud. Il avait les cavaliers de Strathcona sous son commandement. Il n'a jamais commandé à des hommes plus impétueux. Sa plus grande occupation était de les retenir Il parla avec émotion des Canadiens qui ont donné leur vie pour l'empire et il dit un mot des mauvaises nouvelles reçues hier du Somal. Il a confiance que le souvenir de ce désastre sera bientôt effacé par les troupes anglaises.

Lord Dundonald parla ensuite de la campagne dans le Natal, pendant la dernière guerre boer et raconta quelques-unes des aventures auxquelles ses soldats ont été mêlés. Il croit que les leçons de la guerre ne sont pas perdues et la population de l'Afrique-sud a déjà commencé à se préparer. Il espère que les Canadiens profiteront aussi des enseignements de cette guerre et qu'ils comprendront que le temps pour se préparer c'est avant la tempête, non pas après. Il voudrait que l'organisation fût telle dans le pays, que lorsqu'il presserait le bouton électrique dans son bureau, tous les régiments fussent prêts à répondre à l'appel.

Que peut-on reprendre à cela ? Lord Dundonald a dit qu'il était nécessaire d'avoir un meilleur système de mobilisation. Quelle organisation possédons-nous sous ce rapport? Qui voudrait prétendre qu'en signalant cette lacune, le commandant de notre milice outrepassait ses devoirs ? Osera-t-on le blâmer d'avoir appelé notre attention sur une réforme qu'il croit urgente ? Après avoir indiqué les différentes manières d'améliorer la condition, il continue ainsi, toujours d'après le compte rendu :

Jusqu'à présent la milice canadienne a été nourrie de promesses en guise d'aliments et abreuvée de louanges en guise de vin. Ce qu'il lui faudrait, c'est un peu de cet excédent de $13,000,000. Nous ne voulons pas de l'épouvantail du militarisme, mais une armée efficace, bien organisée dans tous ses départements et ses détails, et bien commandée. Le fusil moderne a donné aux petits peuples une force qu'ils n'avaient pas auparavant, mais il donne aussi à l'agresseur le pouvoir de conserver ce dont il s'est emparé. Il est du devoir de tous les citoyens d'étudier les questions militaires, pour qu'ils sachent ce qu'il faut au pays.

Dans son opinion, les peuples du nord doivent dominer le monde. Ceux qui sont élevés au milieu des rigueurs fortifiantes des neiges et des glaces doivent être supérieurs à ceux qui vivent sous les climats plus énervants du sud.

Sa Seigneurie dit que c'était un grand plaisir pour elle d'assister à ce dîner de la Saint-George. C'était la première fois qu'il assistait à un banquet de la Saint-George, mais il avait déjà assisté à des réunions de la Saint-André. Il remercie la société Saint-George de son invitation.

En écoutant les remarques de l'honorable député de Labelle cet après-midi, je me demandais si nous étions réellement dans un des libres parlements de l'empire britannique. Je me demande aussi comment des sujets canadiens qui désirent que notre milice soit rendue aussi efficace que possible, peuvent trouver à redire aux remarques faites dans cette circonstance par lord Dundonald. L'honorable député de Labelle est allé cherché ses griefs bien loin. A ce banquet assistaient l'honorable directeur général des Postes (sir Wm Mulock), mon ami l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), mon ami l'honorable procureur général d'Ontario, M. Gibson, et les représentants de la ville d'Hamilton, et tous sont aussi jaloux de l'honneur et des prérogatives de ce parlement, que peut l'être l'honorable député de Labelle.

Si le commandant en chef de la milice canadienne avait exprimé des opinions ou des sentiments qu'il n'aurait pas dû exprimer, chacun de ceux que je viens de nommer se serait fait un devoir de lui faire remarquer l'inconvenance de sa conduite, sinon de le remettre à sa place. Au lieu de cela, qu'a répondu le procureur général d'Ontario ? Voici ce qu'il a dit :

Bien que le commandant général et le directeur général des Postes soient arrivés aux mêmes conclusions naturelles, je dois avouer qu'ils ont procédé par des voies différentes.

Si un homme qui occupe la position de commandant en chef de la milice du Canada et qui est un officier de l'armée impériale n'a pas le droit d'exprimer son opinion sur l'état dans lequel il trouve notre milice et s'il ne lui est pas permis de faire quelques recommandations, au milieu d'une réunion de Canadiens, à un banquet donné à l'occasion de la Saint-George, je me demande quelle liberté d'action il aura pour faire son devoir envers ce pays. Ses remarques n'étaient que l'expression d'une opinion personnelle qui n'impliquaient pas le moindre blâme à la politique du gouvernement, et je considère qu'il était déplacé de la part de l'honorable député de Labelle d'en paraître offensé quand tous ceux qui étaient présents les ont approuvées et qu'il est le seul à ne pas les trouver de son goût, comme vient de le dire un des orateurs précédents.

Le passé brillant de lord Dundonald, ses états de services, son titre de chef d'un clan renommé, sa position de représentant d'une nation qui a donné tant de soldats et de marins à l'empire, tout cela aurait dû le mettre à l'abri des attaques dont il a été l'objet cet après-midi, vu, surtout qu'il n'a rien dit de contraire aux intérêts de la milice canadienne, qu'il n'a pas empiété sur les prérogatives du ministre de la Milice et de la Défense au parlement. J'espère, M. l'Orateur, que c'est la dernière fois que pour d'aussi futiles prétextes, nous serons témoins d'une discussion comme celle-ci, et je félicite cordialement l'honorable ministre de la Milice et de la Défense sur l'attitude qu'il a prise dans cette circonstance.

Il est grandement temps que des officiers qui viennent de la mère patrie, qui sont sujets anglais comme nous, soient assurés de notre protection quand ils expriment leur manière de voir sur des questions de leur compétence, et ne soient pas exposés à être dénigrés pour avoir donné aux Canadiens des conseils qui leur permettront de mettre leur milice sur un pied d'efficacité sous tous les rapports. Le ministre de la Milice et tous ceux d'entre nous qui s'occupent de milice admettront que tout ce qu'a dit lord Dundonald est vrai. Parmi ceux qui ont quelque expérience dans les affaires militaires, s'en trouve-t-il un seul qui oserait contredire une seule des remarques de cet officier? Alors, ne perdons pas inutilement le temps de la Chambre et protégeons la réputation et les droits de vaillants soldats qui ne peuvent pas venir ici se défendre eux-mêmes. La Chambre par son attitude devrait décourager la répétition de ces incartades de nature à causer beaucoup de tort et qui ne peuvent pas faire de bien.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ce n'est pas sans une certaine hésitation que je me décide à prendre part à ce débat. Mes jours de combats sont passés. Il y a eu un temps où j'avais des dispositions plus belliqueuses et où je n'aurais pas hésité à épauler la carabine, mais j'ai atteint l'âge où l'on passe dans la réserve. Je n'aurais pas demandé la parole si l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) n'avait pas mis tant de chaleur dans la discussion de cette question. Les circonstances ne justifiaient pas la sévérité dont il a fait preuve envers mon honorable ami le député de Labelle (M. Bourassa). Je n'ai pas compris que ce dernier s'objectait aux sentiments exprimés par lord Dundonald, mais qu'il lui reprochait d'avoir voulu dicter une ligne de conduite au gouvernement. Je ne crois pas que ses critiques soient allées au delà. Je ne puis pas dire si les conclusions qu'il en tire sont logiques ou non, car je dois avouer que je n'avais pas lu, dans le temps, le discours de lord Dundonald. Sans doute que le commandant en chef est un vaillant officier; il a fourni une belle carrière et a fait ses preuves; je le crois capable et consciencieux. Sous ce rapport, je suis d'accord avec l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Mais je dois ajouter que celui qui commande la milice canadienne, quels que soient ses états de service ailleurs est toujours justiciable de l'opinion publique telle qu'exprimée par le parlement. Qu'il ait rendu de grands services ou non, qu'il ait tort ou raison, il

appartient à tout membre de cette Chambre de critiquer ses actes. L'incertitude de savoir si nous sommes bien dans un parlement britannique ne vient pas des paroles prononcées par l'honorable député de Labelle, mais de celles dont vient de se servir l'honorable député de Toronto-ouest. J'ai le plus grand respect pour l'officier qui commande notre milice, tout autant qu'en peut avoir mon honorable ami (M. Clarke). Je crois que c'est un des plus capables que nous ayons eu pour occuper ce poste important.

M. HUGHES (Victoria) : Et c'est un gentilhomme.

Le PREMIER MINISTRE : Un gentilhomme dans la plus large acception du mot. Je ne discuterai pas en ce moment la question de savoir si nous devrions avoir un officier canadien ou un officier impérial à la tête de notre milice, mais quels que soient ses mérites, il ne peut être qu'un fonctionnaire du gouvernement, et s'il a un programme à recommander, c'est au ministre qu'il doit l'offrir, au ministre responsable.

M. CLARKE : Il n'a exposé aucun programme.

Le PREMIER MINISTRE : Même s'il y avait un doute, nous avons le même privilège dans cette Chambre que dans le parlement anglais et on ne peut nier que le commandant des troupes n'a de conseils à donner ni à faire, c'est au ministre qui est son supérieur qu'il doit s'adresser et non au public. Si le commandant en chef de la milice a des recommandations à faire, il n'a pas le droit—je le dis de propos délibéré,—il n'a pas le droit de les offrir au public, mais il est de son devoir de les communiquer au ministre et c'est ce dernier qui en sera responsable. Ces principes sont élémentaires et ne souffrent pas de contradiction, mais après avoir entendu l'honorable député de Toronto-ouest, j'ai cru qu'il ne serait peut-être pas hors de propos de les répéter à la Chambre, et même à lui.

LES TERRAINS DU PARLEMENT—LA PELOUSE.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Maintenant que cette escarmouche est terminée, il me sera peut-être permis de saisir la Chambre d'une question que j'ai voulu lui soumettre lorsque l'ordre du jour a été appelée ; je veux parler de la mutilation que l'on fait subir à la magnifique pelouse, en face des édifices du parlement. J'ai remarqué hier que neuf ou dix hommes étaient occupés à couper le gazon et ce matin j'ai vu des chevaux et des voitures qui enlevaient ce gazon. J'ai cru d'abord qu'on avait l'intention d'y mettre des fleurs, mais après m'être informé j'ai été surpris d'apprendre, qu'on voulait simplement y installer un emplacement pour permettre aux jeunes membres du Sénat et de la Chambre des communes d'y jouer au cricket. Je savais depuis quelque temps que le gouvernement songeait à réformer le Sénat, mais je ne croyais pas que c'est ainsi qu'on s'y prendrait. Depuis quelque temps, le gouvernement a fait entrer au Sénat tant de jeunes gens entre soixante-cinq et quatre-vingt-cinq ans, qu'il se croit maintenant obligé de faire des dépenses pour leur trouver un lieu de récréation où ils puissent réparer leurs forces intellectuelles et physiques. Je regrette que le gouvernement ait consenti à cela, car ce qu'on fait en ce moment ressemble plus à du vandalisme qu'à toute autre chose.

Il y a quelques années nous avions des allées diagonales, qui traversaient la pelouse et elles étaient loin d'être un ornement. Ceux qui avaient alors la direction de cette partie de l'administration décidèrent dans leur sagesse de les faire disparaître. Ce travail a coûté cher, mais au point de vue du paysage le résultat a été magnifique. Quand je vois maintenant qu'on enlève ce gazon, pour y installer un jeu de cricket qui coûtera $150 ou $200, j'avoue que je n'y comprends plus rien. S'il faut absolument que certains sénateurs et membres du parlement jouent au cricket, pourquoi ne vont-ils pas au square Cartier s'amuser tant qu'ils voudront ? Où nous arrêterons-nous dans cette voie ? On ne s'en tiendra pas à préparer des terrains ; nous verrons bientôt dans le budget des crédits pour acheter des bâtons, des balles, des jambières et tout ce qu'il faut pour jouer au cricket, y compris un costume convenable pour une équipe parlementaire respectable qui pourra ensuite entreprendre une tournée dans le pays.

Je suis opposé à ce gaspillage, d'autant plus que le gouvernement a poussé la parcimonie jusqu'à nous refuser tout autre meuble qu'une simple table dans les salles des députés. On nous a refusé, un bureau, une armoire, un meuble quelconque pour y serrer nos lettres, et vous avez donné pour raison de ce refus, M. l'Orateur, que le gouvernement avait décidé d'exercer la plus stricte économie pour tout ce qui concerne la Chambre. Il vaudrait mieux dépenser un peu moins pour installer un jeu de cricket et nous permettre d'exercer plus confortablement nos devoirs parlementaires. J'espère que le gouvernement, maintenant qu'il est averti, fera cesser cette mutilation. Il n'est ni juste ni convenable de défigurer ainsi ce magnifique paysage, pour permettre à quelques jeunes membres de la Chambre et du Sénat, de prendre de l'exercice.

Le PREMIER MINISTRE: Bien que j'aie déjà parler une fois, j'espère qu'on me permettra de prendre la parole de nouveau sur cette question. Il m'arrive si rarement d'être d'accord avec l'honorable député de Grey-est que je tiens à dire qu'en cette occasion je partage entièrement son opinion. J'ignore si ses remarques seront approuvées par l'honorable ministre des Travaux publics, mais je les lui transmettrai en même

temps que les miennes, en faveur de la conservation de la pelouse.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) : La parcimonie que l'honorable député de Grey-est reproche au gouvernement me paraît plutôt exister chez lui. Il est vrai que quelques députés appartenant aux deux partis sont allés trouver le ministre des Travaux publics et lui ont fait remarquer que le gazon, à l'endroit où se font actuellement ses travaux, n'était pas en très bonne condition. Après l'avoir examiné avec quelques-uns de ses fonctionnaires il en est venu à la même conclusion ; et une faible somme, pas aussi élevée que celle qu'a mentionnée l'honorable député va être dépensée pour améliorer la pelouse à cet endroit. Le terrain ne restera pas dans l'état où il est à présent ; on doit remettre d'autre gazon pour nous permettre d'y jouer au cricket. Appeler du vandalisme le fait de jouer au cricket sur le gazon, en face des édifices du parlement, c'est plus que n'en pourra supporter la libre population britannique de notre beau Canada. Il est aussi facile pour nous de réparer nos forces physiques en jouant au cricket, que de réparer nos forces intellectuelles, en écoutant les discours de l'honorable député. D'ailleurs, nous éprouvons quelquefois le besoin de nous livrer à quelques exercices violents pour réagir contre l'influence des discours de l'honorable député.

Quant à ses lamentations au sujet de la parcimonie du gouvernement, je suppose que si l'on faisait la moindre dépense dans une salle quelconque ou si on lui donnait le pupitre qu'il demande, il fermerait les yeux et se moquerait des quelques dollars qu'il s'agit de dépenser pour l'avantage de tout le parlement. C'est sans doute la jalousie qui le fait parler, c'est parce qu'une salle qu'il occupe lui-même n'est pas aussi bien meublée qu'il l'aurait désiré. J'ai visité quelques-unes des salles occupées par les députés conservateurs et je les ai trouvées bien meublées, mieux même que celles qui sont occupées par les députés ministériels. Ainsi c'est la jalousie qui fait parler l'honorable député que le ministre des Douanes appelait l'autre jour le chef de l'opposition pour Ontario. Ses plaintes se résument à ceci : si nous allions demander au ministre des Travaux publics de lui donner le pupitre, le fauteuil, le sofa qu'il désire avoir, et qui coûterait peut-être de $100 à $150, il serait satisfait et ne parlerait plus des travaux qui se font sur les terrains du parlement.

Le cricket est un jeu qui plait aux Anglais et j'aurais cru que l'honorable député nous approuverait de chercher à nous délasser de cette manière. Je lui demande s'il n'est pas en faveur d'un exercice qui donne de la vigueur à un sénateur de 65 à 85 ans, tout aussi bien qu'à un membre de cette Chambre qui peut être un peu plus jeune. D'ailleurs, je crois que nous pouvons parfaitement jouer au cricket, sans nuire à la beauté de la pelouse en face des édifices du parlement.

Sir WILFRID LAURIER.

M. H. A. WARD (Durham-est) : A titre de joueur de cricket, je désire dire un mot des travaux qui se font en ce moment durant le parlement, pour calmer les inquiétudes de l'honorable député de Grey-est. Je suis certain que lorsqu'il assistera à une partie de cricket à cet endroit, il sera tenté d'y prendre part. J'approuve la faible dépense qu'entraînera le renouvellement du gazon à cet endroit, car je considère que le cricket est excellente chose pour les jeunes députés et peut-être aussi, pour les plus âgés, s'ils veulent se joindre à nous. C'est un exercice salutaire, surtout si nous devons rester ici pendant les mois d'été; il n'est que juste que nous ayons un moyen de délassement quelconque. Je suis certain que nos électeurs ne reprocheront pas au ministre des Travaux publics les quelques dollars que cela doit coûter.

LES CONCESSIONS TREADGOLD.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency): J'ai donnné avis hier que la prochaine fois qu'il serait proposé que la Chambre se forme en comité des subsides, j'amènerais la question des concessions Treadgold. Mais à la demande de quelques députés de la droite qui désirent prendre la parole sur cette question, vu que le ministre de l'Intérieur est absent, j'ai consenti à accorder le délai demandé, avec l'entente que la question reviendra demain.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette d'avoir à dire que je ne crois pas qu'il soit possible de discuter cette question demain. Nous avons des bills importants qui occuperont la journée. Cependant si nous pouvons en disposer à temps, nous serons très heureux de nous rendre au désir de mon honorable ami.

ENCOMBREMENT DU TRAFIC SUR LES CHEMINS DE FER.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest): Maintenant que la très importante question d'étiquette militaire soulevée par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et la non moins importante question soulevée par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ont été toutes deux réglées à la satisfaction de la Chambre je désire vous entretenir quelques instants de l'encombrement du trafic qui se fait sentir sur les voies ferrées du Canada. Cet encombrement existe à l'état aigu dans l'ouest du pays, et il se fait sentir depuis maintenant vingt mois. La situation, loin de s'améliorer à mesure que les mois s'écoulent, s'aggrave tous les jours et l'encombrement du trafic est arrivé à un point tel que je m'estime obligé d'y appeler l'attention de la Chambre et du gouvernement. J'en demande pardon à mes honorables collègues, mais je suis obligé de lire d'assez longs extraits d'articles de journaux et autres documents qui aideront à la Chambre

de se faire une idée de la gravité de la question. Dans un journal de Régina, daté du 30 avril, je trouve l'article suivant, intitulé:

ENCOMBREMENT DU TRAFIC A REGINA.

Entrepôts encombrés de marchandises.—Retards ruineux pour les marchands.

Depuis plusieurs semaines, les marchands sont venus, les uns après les autres, au bureau du " Leader " se plaindre de ce que la condition du trafic par chemin de fer dans l'ouest allait de mal en pis. L'an dernier la situation était déjà assez critique, quand des marchands étaient pendant des jours et même des semaines entièrement dépourvus de certaines catégories de marchandises, parce que les compagnies de chemin de fer ne pouvaient pas les leur apporter. Mais cette année la situation est infiniment pire, puisque plusieurs magasins ont été entièrement privés de certaines catégories de marchandises depuis des semaines et des mois, malgré que leurs commandes aient été envoyées longtemps d'avance et que les marchandises aient été expédiées immédiatement par les marchands de gros de l'est. Il n'y a peut-être pas un marchand aujourd'hui à Régina—et nos échanges racontent la même chose touchant toutes les parties des territoires—qui n'ait pas quelque part, en détresse, des marchandises qui lui ont été expédiées et qui devraient lui avoir été livrées depuis longtemps.

Des marchands qui avaient commandé des marchandises pour le temps de Noël les ont reçues après la saison des fêtes et ont dû les vendre à sacrifice. D'autres auxquels des marchandises avaient été expédiées pour le commerce du printemps, devront les mettre de côté pour le printemps prochain. A l'heure qu'il est le service du transport des marchandises est tellement incertain que les marchands n'osent pas donner de commandes un peu considérables pour des marchandises de saison, dans la crainte qu'elles n'arrivent qu'après la saison à laquelle elles étaient destinées. Toutes les marchandises pour lesquelles les marchands ne peuvent pas attendre un mois et plus, sont expédiées par train express. Il va sans dire que cela rogne considérablement la marge des profits.

Mardi, un représentant du journal a passé quelque temps à visiter les cours du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Régina. Il a compté au delà de 200 wagons à marchandises sur les voies de garage, sans tenir compte des locomotives, des tenders, des wagons-réservoirs, les wagons pour les employés, et les wagons à voyageurs. On voyait des wagons à bestiaux remplis de charbon et quelques-uns n'avaient pas même été nettoyés avant le chargement ; le wagon de la brasserie Lemp était étiqueté comme ayant un chargement de bois de construction de la Colombie Anglaise. Plusieurs de ces wagons étaient dans la cour depuis des semaines et n'avaient pas encore été déchargés, parce que la compagnie n'avait pu les amener à un endroit où les voitures auraient pu en approcher. Chaque pied des voies de garage était occupé, et la cour était tellement encombrée qu'il était matériellement impossible d'y faire avancer les wagons, et dans une certaine partie de la cour, une équipe d'hommes était occupé à décharger le contenu d'un char dans la prairie. On voyait là une collection hétérogène de poêles, d'articles de quincaillerie, de mercerie, de drogues, de livres, de papeterie, de confiserie, de bonbons, etc., dont une partie était en route pour Régina depuis plus de deux mois. Dans une autre partie de la cour, une équipe était occupée à poser de nouveaux rails.

Dimanche, le 19 courant, un citoyen a compté 123 wagons à la sablonnière de Pilot-Butte, huit milles à l'est d'ici——

Je dois dire que Pilot-Butte n'est qu'une simple station où les convois n'arrêtent que lorsqu'il y a des voyageurs à faire monter ou descendre.

—et plusieurs de ces wagons étaient à destination de Régina et étaient là depuis des semaines. Un camionneur de Régina a fait plusieurs voyages à Pilot-Butte pour en rapporter des marchandises à la ville.

Voici un cas qui mérite d'être cité : des marchandises avaient été commandées de Régina, par le télégraphe, à une maison de Toronto, le 21 février, pour livraison immédiate ; une partie de ces marchandises fut livrée le 25 avril ; le reste est encore à venir. Ces marchandises sont restées quelque temps à la sablonnière de Pilot-Butte. Il y avait à cet endroit, samedi, des marchandises expédiées de Grenfel à Indian-Head, deux localités à l'est d'ici. L'avant-dernière semaine, un wagon d'immigrants venant des Etats-Unis a été détenu trois jours à Régina, parce que la compagnie n'avait pas de locomotive pour traîner ce wagon ainsi que plusieurs wagons de chevaux, bêtes à cornes, effets de ménage, etc.; toutes les locomotives disponibles étaient employées à conduire les colons du révérend Barr à Saskatoon.

Le " Progress " de Qu'Appelle, a interviewé, dernièrement un certain nombre d'hommes d'affaires et a publié leurs déclarations. Elles font voir, qu'un délai de trois semaines est le plus court qu'on puisse espérer, pour le trajet entre Winnipeg et Qu'Appelle, une distance de 324 milles, tandis que dans la majorité des cas il faut un mois. On cite même un cas dans lequel des marchandises expédiées de Winnipeg le 1er décembre 1902, n'étaient pas encore livrées le 15 avril 1903. A cette même date on n'avaient pas encore reçu des marchandises expédiées de Montréal le 27 février, d'Hamilton le 10 mars, de Galt le 14 mars.

Le " Progress " ajoute que " plusieurs marchands sont en état de prouver qu'ils ont perdu des centaines de dollars par suite de ces retards apportés à la livraison des marchandises." Partout dans le Nord-Ouest les journaux signalent le même état de choses.

Cette situation n'a rien de nouveau. Dans l'ouest, l'an dernier nous avions à nous plaindre d'un sérieux encombrement du trafic qui durait depuis plusieurs mois. Je dois ajouter que le chemin de fer Canadien du Pacifique est le seul chemin de fer que connaisse la population des Territoires du Nord-Ouest et le seul avec lequel elle fasse des affaires. L'an dernier cette Compagnie nous donna l'assurance que les inconvénients auxquels nous avions été soumis par le passé ne se répéteraient plus, mais nous avons constaté l'automne dernier que la situation n'avait fait qu'empirer et qu'elle était plus mauvaise que l'année précédente. La Chambre de commerce de Winnipeg, comme nous le savons tous, est une association composée d'hommes d'affaires intelligents et importants, qui représentent, comme l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) le fait quelquefois remarquer, non seulement les

intérêts de Winnipeg, mais bien souvent les intérêts de tout le Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, a été amenée à rédiger une pétition et jamais mise en accusation plus vigoureuse n'a été rédigée contre une corporation que cette pétition de la Chambre de commerce de Winnipeg que je vais mettre sous les yeux de la Chambre. Cette requête n'a pas été rédigée à la hâte. Les termes en ont été débattus par les membres à deux assemblées, sinon plus. Le premier projet de requête fut discutée et modifié. La requête définitive fut adoptée après mûre délibération et voici comment elle se lit :

Attendu que dans l'automne et le commencement de l'hiver 1901, les cultivateurs et les hommes d'affaires du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont subi de lourdes pertes par suite de l'incapacité du chemin de fer Canadien du Pacifique d'expédier le trafic du grain ; attendu qu'il nous avait été promis, au nom de cette compagnie, qu'elle s'équiperait de manière à pouvoir transporter la récolte de cette année (1902) ; et attendu que la compagnie a été autorisée par le parlement à émettre pour $20,000,000 de nouvelles actions, à la condition expresse que la plus grande partie du produit de cette émission serait employée à l'achat de l'outillage nécessaire ; et attendu que la situation relativement au transport du grain, durant la présente saison d'expédition, est aussi mauvaise, sinon pire, que celle qui existait en 1901, et qu'elle cause également de lourdes pertes aux cultivateurs et à la population en général ; et attendu que par suite de l'absence d'un outillage suffisant, la compagnie n'a pas pu suffire au transport du combustible et qu'il en est résulté de lourdes pertes et beaucoup de misère dans presque toutes les parties de l'ouest du Canada ;——

Ce sont là des expressions d'opinion d'une grande force si elles sont véridique, et je puis affirmer à la Chambre qu'elles ne le sont que trop.

—et attendu que le service des voyageurs est devenu tellement irrégulier, dangereux et apparemment désorganisé, que les hommes d'affaires ont subi de ce fait des pertes sérieuses, que le public voyageur a souffert des inconvénients incessants, et attendu que le matériel roulant de la compagnie est tombé dans un tel état de détérioration que cette dernière est absolument incapable de répondre aux besoins du trafic de l'Ouest canadien, et attendu que le peuple de l'Ouest canadien semble, vu l'état de choses actuel, n'avoir aucun moyen de se faire rembourser ou indemniser par la compagnie pour les pertes énormes qu'elle lui a fait encourir, et, attendu que cette compagnie de chemin de fer a reçu du parlement canadien des droits, des monopoles et des privilèges importants, à part les subventions considérables en argent et en terres qui lui ont été octroyées, y compris l'usage du crédit public pour des sommes énormes, avec l'entente que ces compagnies établiraient des moyens de transport capables de répondre aux besoins du public ; et, attendu que le parlement canadien, en sa qualité de dispensateur de ces faveurs et de ces chartes, est l'autorité suprême et responsable sur toutes les questions concernant la réglementation et les contrôle des moyens de transport public, et que le gouvernement canadien est revêtu de l'autorité nécessaire pour faire respecter les obligations contenues dans ces chartes ;

Il est, en conséquence, résolu : Que ce bureau prie respectueusement le gouvernement fédéral de prendre sans retard les mesures nécessaires pour faire disparaître les inconvénients graves dont souffre actuellement la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ; et d'adopter telles autres mesures qui seront de nature à prévenir la répétition d'un état de choses comme celui qui est ci-dessus décrit ; que copie de la présente résolution soit transmise par le secrétaire au gouvernement du Canada, ainsi qu'au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Récemment, le bureau du commerce de Winnipeg crut nécessaire de revenir sur cette question, et nous avons vu par les rapports des journaux qu'il a décidé d'envoyer une délégation à Montréal, afin d'avoir une entrevue personnelle avec le président et d'autres officiers importants du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai ici un autre document, un seul, préparé et adopté par l'assemblée des Territoires du Nord-Ouest, sous forme d'une adresse à l'exécutif d'Ottawa, et sur lequel j'attire tout particulièrement l'attention de la Chambre. Ce document se lit comme suit :

Nous, les loyaux et féaux sujets de Sa Majesté, membres de l'assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest du Canada, en session assemblés, soumettons humblement à Votre Excellence :—

Qu'après avoir fait la part des circonstances extraordinaires auxquelles la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a dû faire face, cette Chambre est d'avis :

Que l'état continu d'encombrement du trafic durant les deux dernières années a amplement démontré que le chemin de fer Canadien du Pacifique a absolument fait défaut de fournir des facilités suffisantes pour le transport du grain, du bétail et autres produits naturels de ces territoires, et que l'absence de ces facilités de transport a causé des pertes et des dommages considérables à la population de ces territoires, non seulement au point de vue de la dépréciation dans le prix du grain sur le marché, mais aussi pour le bétail, sans compter les délais vexatoires survenus dans l'importation des marchandises et la transaction des affaires ordinaires du pays.

Que le volume des affaires prenant naissance le long de la voie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique et dans le territoire qui lui est directement tributaire, exige que la compagnie fasse tout en son pouvoir pour établir des facilités suffisantes pour le transport d'un pareil trafic (facilités qui font actuellement défaut), et que la bonne foi dont on est tenu de faire preuve à l'égard de la population de ces territoires exige que les embranchements déjà promis et partiellement construits soient complétés cette année de préférence à ceux qui sont destinés à traverser des territoires déjà pourvus de moyens de transport par chemins de fer, et—

Que l'augmentation probable dans le volume du trafic, qui devra certainement résulter des nombreux établissements agricoles qui surgissent dans ces territoires et dans les provinces de l'est, et à moins que l'on soit d'avis d'écouler une partie de ce trafic par l'entremise des voies de transport étrangères, il faut établir sans re-

tard des moyens de transport capables de répondre aux besoins, et—

Que cette Chambre prie humblement Votre Excellence de bien vouloir prendre telle décision qu'elle croira nécessaire ou justifiable pour assurer à la population de ces territoires un système de transport tel que prévu par le contrat intervenu entre le peuple canadien et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Maintenant, on me demandera peut-être, ou plutôt on me demandera certainement : Qu'entendez-vous faire à ce sujet, ou que pouvez-vous proposer de faire ? Je ne crois pas que l'on puisse exiger de moi que je propose le remède à apporter au mal ; cependant, je vais essayer de soumettre au gouvernement une ligne de conduite qui devrait donner de bons résultats. Cette question du transport offre actuellement deux points principaux pour la population de l'Ouest canadien. D'abord, nous avons absolument besoin que les lignes commencées soient complétées, et cela particulièrement dans les Territoires du Nord-Ouest. Le Manitoba est assez bien pourvu sous le rapport des chemins de fer, mais dans les Territoires du Nord-Ouest il y a nécessité absolue de prolonger ceux qui existent, car cette classe de colons qui a besoin de homesteads concédés gratuitement, est obligée de se rendre à des distances considérables des voies ferrées actuelles pour se les procurer. On a dit l'année dernière devant le comité des chemins de fer que des immigrants américains avaient dû se rendre jusqu'à soixante-quinze milles du chemin de fer de Calgary et Edmonton pour obtenir des homesteads gratuits, et un fort contingent de la colonie Barr s'en va actuellement à 180 milles de tout chemin de fer. Il est bien évident que l'on ne peut vivre convenablement des produits de l'agriculture quand on est établi à une pareille distance des voies de communication. On calcule que l'extrême limite à laquelle un agriculteur peut demeurer d'une voie ferrée pour pouvoir vivre sans trop de misère est vingt milles. Il est donc bien évident qu'il faut absolument développer sans retard nos chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, mais ce n'est pas là la question que je me propose de discuter cet après-midi.

L'autre aspect de la question concerne principalement les gens qui sont établis près des voies ferrées actuelles dans les territoires. L'article du journal dont j'ai donné lecture s'appliquait à ceux qui vivent dans les villes, la population de Régina, par exemple, que dessert le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis vingt ans, et qui est également le terminus du chemin de fer de Régina et Prince-Albert. La question la plus importante pour le moment est celle de fournir des facilités de trafic sur les chemins de fer existants. La Chambre doit comprendre comme moi que c'est par là qu'il faut commencer car, à quoi bon insister pour faire prolonger les embranchements ou établir de nouveaux chemins de fer, quand on sait que chaque mille additionnel de chemin de fer signifie une plus grande quantité de trafic, et par conséquent un encombrement encore plus grand sur les voies principales actuelles, si on n'a pas commencé par régulariser le tarif sur ces dernières et si on n'y a pas augmenté les moyens de transport.

J'ai ici une foule de documents tendant à démontrer à la Chambre que cette question est d'une importance extraordinaire pour la population des Territoires du Nord-Ouest. L'encombrement dont on a le plus parlé depuis vingt mois est celui qui a eu lieu dans le transport du blé. C'est le plus grave dans l'esprit de la masse de la population, mais ce n'est certainement pas là la seule difficulté. Je ne suis ni un agriculteur ni un commerçant de blé, mais, dans le cours de mes affaires personnelles, j'ai pu faire l'expérience des désagréments qui résultent de cet encombrement du trafic, de manière à pouvoir en parler en connaissance de cause. Voici un exemple qui intéressera ceux des membres de cette Chambre qui publient des journaux. Nous achetons presque tout le papier dont nous avons besoin dans l'est du Canada, et j'en achète moi-même dans cette partie du pays vers le premier mars, avant de quitter Régina pour prendre part aux travaux de la session. Dans des circonstances ordinaires, ce papier aurait dû être rendu à Régina trois semaines après, or, il n'est parvenu à destination que la semaine dernière, soit près de cinq semaines en retard. Mais ce n'est pas tout. Durant trois semaines je n'ai cessé de recevoir ici des lettres et des télégrammes me disant que le manque de papier plaçait le bureau dans une position très difficile, et mes employés finirent par me dire que tout le caractère était debout et n'attendait plus que le papier pour imprimer, et que s'il n'arrivait pas dans le plus bref délai, le personnel serait forcé de prendre des vacances. Pour parer à cette difficulté, j'achetai un quart de tonne de caractère à Toronto, et comme il était inutile de l'expédier par la voie du fret ordinaire, car je n'avais aucune garantie qu'il serait rendu à destination avant la Noël, j'en confiai le transport au service des messageries. Mais il était à peine parti que le papier était retrouvé dans la cour du chemin de fer à Régina où il se trouvait depuis trois semaines, bien que l'on eût demandé des nouvelles de ce papier à l'agent de la compagnie à cet endroit tous les jours durant cet espace de temps. Cet exemple démontre bien la confusion extraordinaire qui existe sur tout le parcours du chemin de fer dans l'ouest. Les employés locaux du chemin ne sont pas à blâmer car ils sont tout simplement encombrés d'ouvrage et cet état de choses existe depuis des mois. Voilà un incident qui est à ma connaissance personnelle, et dont j'ai dû subir les conséquences ; je vais citer un autre exemple de la perte causée l'automne dernier à un expéditeur de bétail de Régina. Il avait demandé des wagons 10 jours d'avance pour expédier 250

têtes de bétail destinées à l'exportation, et voici ce qu'il écrit :

J'ai dû garder mes animaux ici durant une semaine avant de voir arriver les wagons. La conséquence de ce retard fut que je perdis mon acheteur; je manquai le steamer à Montréal et je fus obligé d'envoyer mon chargement à Toronto. Je fis manger mes animaux à Winnipeg, puis à Schreiber, mais le trajet se fit si lentement et cet inconvénient, joint aux six pouces de boue dans laquelle ils durent se reposer à Schreiber, eut pour résultat de diminuer leur valeur, ils avaient mauvaise apparence et se vendirent mal. Ce retard d'une semaine à me fournir des wagons fut la cause que je perdis au moins mille dollars.

Il est bien évident qu'un pareil état de choses aura pour effet de paralyser le commerce de l'ouest, et d'enlever toute confiance dans nos moyens de transport. Pour démontrer la confusion qui existe actuellement, comme elle existe depuis des mois, je me permettrai de relater un fait qui m'a été raconté par un agriculteur du district d'Indian-Head. Cet homme avait expédié un wagon de blé à Fort-William. Après avoir attendu le délai ordinaire, comme il ne recevait pas de nouvelles, il commença à faire des recherches, et après bien des délais, on l'avertit que son wagon de blé avait été trouvé à Lethbridge, endroit situé à six ou sept cents milles à l'ouest d'Indian-Head, au lieu d'être rendu à Fort-William, qui est situé à six ou sept cents milles à l'est. L'année dernière, le ministère des Travaux publics dans le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, perdit deux wagons chargés de pièces de bois de pont que l'on avait acheté dans la Colombie Anglaise, et après des semaines de recherches apparemment infructueuses, un des wagons, qui aurait dû être rendu à un endroit situé dans le sud de l'Alberta, fut trouvé à Estevan, dans le sud de l'Assiniboïa, et l'autre wagon fut retrouvé au nord de Régina, mais tout le bois qu'il contenait avait disparu.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SCOTT : Comme le savent les honorables députés de l'ouest, je pourrais continuer à citer des incidents de cette nature en nombre suffisant pour remplir non seulement des volumes, mais la bibliothèque tout entière. Tout cela servira à démontrer ce que la population de l'ouest a eu à souffrir depuis près de deux ans. Mais il est survenu quelque chose de plus grave encore que tout ce que je viens de citer, c'est que du commencement de novembre à la fin de février, la population du Manitoba et d'une bonne partie des Territoires du Nord-Ouest a été menacée d'une disette de charbon.

Si nous avions eu l'hiver dernier les tempêtes qui ont eu lieu pendant certains hivers passés, il est certain que des centaines de personnes auraient souffert du froid, et qu'une disette complète de charbon se serait fait sentir. Dans certaines parties du pays, les cultivateurs ont été obligés de brûler leurs clôtures pour se chauffer.

M. DAVIS : Ainsi que leurs meubles.

M. SCOTT : Mon honorable ami (M. Davis) dit " ainsi que leurs meubles ". C'est ce que l'on a dit. Tout ce que je sais, c'est que la population a été souvent privée de charbon par suite de l'incapacité des compagnies de chemins de fer d'en transporter, et elle a dû chercher à se procurer du combustible d'autrs fournisseurs. Il s'est aussi produit des difficultés sérieuses relativement au transport des voyageurs. Chaque service du chemin de fer semblait désorganisé ou dépourvu du matériel nécessaire. L'express transcontinental n°1, durant l'espace de cinq mois, n'est pas arrivé cinq fois à l'heure à Régina. Les convois avaient ordinairement six heures de retard—quelquefois ils n'étaient en retard que de deux ou trois heures, d'autres fois cinq ou six heures, et souvent ce retard a atteint 20 ou 30 heures. On ne se serait pas encore trop plaint de cet état de choses s'il y avait eu moyen de savoir quand on pouvait raisonnablement attendre le convoi. Ce dernier était affiché sur le tableau comme étant une heure en retard ; les voyageurs se rendaient à la gare à l'heure indiquée, et une fois là, ils constataient que le retard n'était plus d'une heure, mais de deux heures et quelquefois plus.

L'honorable député (M. Davis) doit se rappeler de cette circonstance dans laquelle nous nous sommes rencontrés à Maple-Creek, dans le mois de février.

D'après l'horaire, le convoi n° 1 aurait dû passer à cet endroit à quatre heures et demie; mais était affiché comme devant arriver à huit heures. Il y avait là certaines personnes demeurant à Medicine-Hat qui voulaient retourner chez elles par ce convoi. Elles attendirent à l'hôtel de Maple-Creek jusqu'à onze heures et demie. De la gare on leur fit savoir que le convoi entrerait certainement à minuit moins quart. A minuit moins quart on leur annonça que le convoi n'avait pas encore quitté Swift-Current, et qu'il ne pouvait arriver à Maple-Creek avant quatre heures du matin. Le convoi entra en gare vers cinq heures du matin, et nos amis de Medicine-Hat y montèrent après avoir veillé toute la nuit pour l'attendre. La chose s'est repétée plusieurs fois durant le cours de l'hiver. Cela devint tellement sérieux que les voyageurs de commerce tinrent des assemblées de protestation à Winnipeg et adoptèrent des ordres du jour à l'adresse de ceux que la chose concernait, comme je le fais en ce moment, afin d'essayer de donner une idée de la manière dont la population de cette partie du pays était traitée.

L'année dernière, lorsque l'on discuta cette question du défaut de matériel roulant de la part de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, certains députés essayèrent d'excuser cette absence de moyens de transport suffisants de la part de la compagnie, et, tenant compte des progrès rapides accomplis par le pays

et de son développement extraordinaire, je fus moi-même porté à l'excuser et à admettre que, comme bien d'autres personnes, elle pouvait avoir été prise au dépourvu. Mais il y a un an de cela, et nonobstant les promesses faites par la compagnie à la Chambre et au pays, la situation est encore plus mauvaise qu'elle l'était à cette époque, et je considère que la compagnie est maintenant incapable de faire valoir aucune raison valable pour justifier un pareil état de choses. De temps à autre, un haut employé de la compagnie dira dans l'est du Canada—il n'osera pas faire cette déclaration dans l'ouest, car les faits y sont trop bien connus —qu'une bonne partie de cet engorgement du trafic est dû à l'adoption par cette Chambre, de l'Acte concernant le grain du Manitoba. La compagnie veut essayer par ce moyen de jeter toute la responsabilité de cet état de choses sur les membres de cette Chambre, laissant entendre par là que ce parlement a adopté une loi nuisible qui a entravé les opérations de la compagnie. Cette excuse n'aurait pas grand valeur si elle était faite devant des gens de l'ouest. La loi en question oblige la compagnie, ou peut l'obliger à laisser ses wagons vingt-quatre heures sur les voies d'évitements; et c'est de cette disposition dont elle se plaint. Cependant, cette disposition n'a pas nui à la compagnie pour la valeur de la moitié de un pour cent, car, durant deux ou trois mois toutes les voies d'évitement qu'elle possède dans les Territoires du Nord-Ouest—je ne puis affirmer la chose quant à ce qui concerne le Manitoba—étaient remplies de wagons chargés de blé, qui y sont demeurés ainsi chargés durant des semaines et dans certains cas jusqu'à deux mois. Il est donc évident que la compagnie n'a pas le droit de prétendre que cet engorgement du trafic est dû aux dispositions de l'Acte concernant le grain.

On a aussi dit dans cette Chambre, l'année dernière, et l'on ne cesse de répéter dans tout le pays, qu'il n'est pas raisonnable de supposer que la compagnie peut être en mesure de transporter toute la récolte de blé durant la saison de navigation, qui dure environ trois mois. Ce n'est pas ce que nous exigeons d'elle; mais l'année dernière, sur une récolte totale de 64,000,000 de boisseaux; on a constaté à la clôture de la navigation, que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait transporté à Fort-William que 15,000,000 de boisseaux. Il s'ensuit donc que si la compagnie est incapable de transporter 25 pour 100 de la récolte pendant la saison de navigation, elle ne peut se dire munie des moyens des transports nécessaires pour répondre aux exigences de la situation.

Tous sont maintenant obligés d'admettre que l'état de choses qui existe en ce moment et qui a existé durant les vingt derniers mois est entièrement dû à cette absence de moyens de transport que la compagnie est tenue de fournir au public, et que toute compagnie chargée du trafic d'un district aussi important, et dont la production promet d'acquérir un si grand développement, lui aurait fournis. Mais on nous dit souvent que les progrès accomplis par cette partie du pays sont tellement considérables qu'on ne peut s'attendre à ce qu'une seule voie ferrée puisse suffire à tout ce trafic.

Je ne partage pas du tout cette manière de voir. Je considère qu'il serait possible de mettre le chemin de fer Canadien du Pacifique en état de répondre aux besoins du trafic actuel et même aux besoins du trafic futur; quand bien même il serait cinq ou six fois plus important. C'est ce qui existe sur les autres chemins de fer qui me porte à parler ainsi. Sur le chemin de fer "Pennsylvania" on maintient vingt wagons à marchandises par mille de voie ferrée, et cette compagnie a une locomotive en opération pour chaque deux milles de sa voie. Un matériel roulant proportionné à celui-là sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, représenterait 160,000 wagons à marchandises et 4,000 locomotives. L'automne dernier cette dernière compagnie ne possédait que 27,000 wagons à marchandises et 743 locomotives. On prétendra peut-être qu'il est impossible d'établir une comparaison équitable entre le chemin de fer "Pennsylvania" et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Dans ce cas, prenons un chemin avec lequel la comparaison peut être faite plus équitablement.

Prenons le "Northern Pacific", ce chemin possède six wagons pour chaque mille de voie ferrée et une locomotive pour chaque 7 milles. Cela représenterait 48,000 wagons à marchandises au lieu de 27,000, et 1,100 locomotives au lieu de 743 que le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait posséder. Je n'ai pas ici un état exact du matériel roulant que le "Great Northern" possède, mais on me dit que dans le mois de novembre, ce chemin de fer a transporté 12,000,000 de boisseaux de grain, tandis que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'en a transporté que 15,000,000 durant toute la saison. Or, le "Great Northern" est un chemin qui a été, je crois, presque entièrement construit sans l'aide d'aucune subvention publique. Cependant, il est outillé et exploité à titre d'entreprise privée, et il traverse une région qui ne fournit pas un trafic aussi important que celui du Nord-Ouest c'est donc là une raison de plus pour que le chemin de fer canadien du Pacifique soit bien mieux outillé que lui.

Il convient peut-être de dire ici sur quel point l'administration du chemin de fer Canadien du Pacifique semble défectueuse. Le défaut n'est pas dans le nombre des wagons. L'automne dernier, la compagnie aurait eu un nombre suffisant de wagons à sa disposition pour le transport des marchandises, si son outillage sous d'autres rapports, n'avait pas fait défaut. Ce n'est pas tant non plus les locomotives qui manquent que l'absence d'outillage dans d'autres services. Nous sa-

vons que l'année dernière la compagnie a placé 98 nouvelles machines sur son réseau, mais je considère que chacune d'elles a simplement contribué à augmenter l'encombrement et la confusion. Le défaut semble résider dans l'insuffisance des remises à locomotives et dans les ateliers de réparation, plutôt que dans le nombre des locomotives. Quelqu'un qui se trouvait là la semaine dernière me dit qu'il a vu onze machines en même temps dans les cours de la compagnie, à Moose-Jaw. Elles étaient arrivées de leurs courses en assez bon état, mais on avait été incapable de les admettre dans les ateliers ainsi que dans les remises par suite du manque d'espace. Le nombre des ateliers est peut-être suffisant à Winnipeg, mais à l'ouest de cette dernière ville, à Brandon, à Moose-Jaw, à Medicine-Hat et autres endroits, on me dit que les ateliers sont simplement ce qu'ils étaient il y a vingt ans passés. Ils n'ont pas été agrandis depuis la construction du chemin.

M. COWAN : Ce n'est pas avec des remises à locomotives que vous pouvez transporter le grain.

M. SCOTT : Mon honorable ami d'Essex-sud dit que ce n'est pas avec des remises à locomotives qu'on transporte le grain. Sans doute ; mais il faut avoir des locomotives, et ces locomotives doivent être entretenues afin de pouvoir transporter le grain, et pour les maintenir en bon état, il faut les amener dans les ateliers afin de les y faire réparer. Mais, vu l'impossibilité dans laquelle on se trouve de faire entrer ces locomotives dans les ateliers, elles doivent demeurer sous pression dans les cours et repartir presque immédiatement. Le résultat de cet état de choses, c'est que durant tout l'automne et l'hiver dernier on rencontrait des locomotives désemparées un peu partout. Un jour, une des locomotives qui faisaient le service de l'embranchement de Prince-Albert se brisa, une autre fut envoyée à son secours, mais le même sort lui arriva, et, finalement, il y eut cinq locomotives désemparées sur l'embranchement. Il y a aussi les voies d'évitement qui font défaut. Pour dire la vérité, l'outillage est devenu insuffisant et hors d'usage dans toutes les branches du service. C'est l'impression générale chez nous, parmi ceux qui s'occupent de ces questions—et presque tous s'en occupent—que les directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique ont depuis plusieurs années pratiqué dans tous les services un système de retranchements, dans l'unique but de donner plus de valeur à ses actions sur le marché. Voilà, je crois, la véritable raison de la situation actuelle. Voici ce que disait au sujet de ce chemin, dès 1896, un journal bien connu et aussi bien renseigné sur les question financières, l' " Economist " de Londres :

Nous ne pouvons comprendre comment on a pu faire la réduction dans les dépenses dont il est ici question, si ce n'est en remettant à plus tard l'exécution de travaux nécessaires. Les dépenses doivent avoir été réduites jusqu'à l'extrême limite, et l'avenir devra fournir une compensation en conséquence.

Dans son numéro suivant, ce journal critiquait l'administration du chemin de fer Canadien du Pacifique et indiquait clairement ce qui devrait arriver, aussi clairement que si, à cette époque, il eût eu un pressentiment de ce qui se passe aujourd'hui. L' " Economist " disait aussi qu'il viendrait un jour où le progrès du pays atteindrait presque sans transition un développement inattendu, et qu'alors la compagnie serait absolument incapable de faire face à la situation. Ceux qui habitent l'Ouest et qui ont l'occasion de rencontrer les officiers de la Compagnie, savent que chaque année, ou plutôt à tous les six mois—car, je comprends que les estimations du chemin sont préparées tous les six mois dans un grand nombre de cas—les estimations envoyées au bureau principal par les employés de l'ouest sont réduites de 60, 70 et 80 pour 100, et il est même arrivé à la compagnie de demander à son personnel de l'ouest d'administrer les affaires avec 20 pour 100 de l'argent que ces employés croyaient avoir besoin pour maintenir le chemin comme il devait l'être.

On me demandera peut-être ce que nous allons faire à ce sujet. Je n'ai aucune opinion arrêtée sur ce point, mais je considère qu'il s'agit là d'un problème que le gouvernement et le parlement ne doivent pas craindre d'envisager. Sans être prêt à indiquer le remède à apporter au mal, je dis qu'il nous faut prendre une décision, si nous ne voulons pas compromettre irrémédiablement l'avenir du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Il y a cependant une chose à proposer. Le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique contient des dispositions spéciales quant à la nature du service que doit donner cette compagnie constituée en 1881. Au sujet de l'efficacité du service, elle était soumise sous ce rapport, aux dispositions générales de la loi sur les chemins de fer. Voici ces dispositions que je trouve dans le statut de 1879, contenant la loi refondue des chemins de fer, article 25, paragraphe 2 :

Les trains partiront et voyageront à des heures régulières qui seront fixées par avis public, et contiendront assez de places pour le transport de tous les voyageurs et effets qui se présenteront ou seront présentés dans un temps raisonnable avant l'heure du départ pour être transportés, aux points de partance, et aux jonctions d'autres chemins de fer, et aux stations et relais établis pour recevoir et débarquer les voyageurs et les effets sur la route.

3. Ces voyageurs et effets seront pris, transportés et débarqués à ces endroits, moyennant le paiement du taux, fret ou prix de passage autorisé par la loi.

Mais le contrat ainsi que l'acte qui la constitue en corporation contiennent des dispotions plus sévères encore. L'article 3 de cet acte se lit comme suit :

Lors de l'organisation de la compagnie et du dépôt, entre les mains du gouvernement, d'un million de dollars en espèces ou en valeurs acceptées par le gouvernement, pour les fins prévues au dit contrat, et en considération de l'achèvement et de l'exploitation efficace et perpétuelle dudit chemin de fer par ladite compagnie, tel que stipulé audit contrat, le gouvernement pourra octroyer à la compagnie une subvention——

—et ainsi de suite. Il est donc bien clairement établi que la compagnie devra donner en retour des droits et privilèges importants qui lui sont conférés un service effectif.

L'article 5 ajoute :

Les chemin de fer Canadien du Pacifique défini tel que susdit deviendra et sera ensuite la propriété absolue de la compagnie ; le tout, néanmoins, aux termes et conditions——

—j'en ai cité une——

—et sauf les restrictions et réserves stipulées au dit contrat.

Voici comment se termine l'article 7 du contrat :

Et la compagnie devra ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération, d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. SCOTT : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, j'avais déjà employé plus de temps que je ne croyais en avoir besoin pour soumettre à la Chambre cette sérieuse question de l'encombrement du trafic sur les chemins de fer. Mais si des membres de cette Chambre sont justifiables d'employer une couple d'heures à discuter la question de savoir si l'officier commandant aurait ou n'aurait pas dû prononcer un certain discours, ou à occuper quinze minutes du temps de la Chambre, qui coûte $28 de la minute, à discuter l'opportunité d'enlever quelques verges de ce gazon en face de ce palais, il ne doit pas être déplacé pour un député d'employer quelques heures du temps de la Chambre à exposer sous son véritable jour la situation qui nous est actuellement faite par les compagnies de chemins de fer, situation dont tous sont forcés de reconnaître la gravité.

Mais, comme je l'ai déjà fait remarquer, on me demandera peut-être de dire quel est le remède que je propose ; on me dira : c'est très bien de nous dépeindre cet état de choses, mais comment voulez-vous y remédier ; que voulez-vous que le parlement fasse à ce sujet ? Certains députés diront peut-être qu'il s'agit là d'une affaire qui regarde entièrement la compagnie et dont elle est seule responsable. Cependant, si l'on songe à l'aide importante accordée par le peuple de ce pays à cette compagnie pour lui permettre de commencer son entreprise, ainsi qu'aux subventions qu'elle a reçues de temps à autre depuis vingt ans ; si l'on songe de plus à la nature du contrat et de l'entreprise que la compagnie a conclus avec le peuple canadien, on ne peut faire autrement que de convenir que les représentants du peuple ont un devoir à remplir, qu'ils sont aujourd'hui en présence de cette obligation et tenus de s'occuper sans retard de la solution de ce problème. On nous dira probablement aussi que la compagnie a dépensé des sommes considérables. En effet, le ministre des Chemins de fer nous a dit, hier, en réponse à une question posée par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), que le gouvernement était informé par la compagnie qu'elle avait jusqu'à présent dépensé $7,000,000 sur les $20,000,000 autorisés par le parlement à la dernière session, pour se procurer du matériel roulant, et qu'elle avait conclu des contrats pour près de $4,000,000 pour la même fin. Tout cela est très bien ; mais je doute fort que le peuple en soit satisfait, tant qu'il n'en aura pas eu une preuve plus apparente. Ces statistiques ainsi soumises au parlement n'auront pas pour résultat d'effectuer le transport du blé ou des marchandises qui attendent. Et je me demande si le montant ainsi dépensé, et même augmenté par la dépense que l'on avait en vue, sera considéré comme suffisant pour répondre aux besoins. Il y a déjà plusieurs mois que les officiers de la compagnie nous leurrent de belles promesses, dont la majeure partie n'ont pas été accomplies. D'un autre côté, je crois que jusqu'à présent les administrateurs de la compagnie ont péremptoirement refusé de se rendre aux représentations et aux recommandations qui leur sont faites par leurs employés de l'ouest, par ceux qui sont sur les lieux, qui ont à faire face aux besoins du moment et qui sont le plus en état de leur fournir des renseignements exacts sur ces questions. Aujourd'hui comme par le passé, je crois qu'ils refusent d'agir conformément à ces renseignements. Il y a à peine quelques jours, le président de la compagnie, sir Thomas Shaughnessy, de retour d'un voyage en Angleterre, était interviewé par des représentants de journaux de Montréal qui lui demandaient quels étaient les préparatifs que faisait sa compagnie pour faire face au développement extraordinaire qui avait lieu dans l'ouest canadien. Il leur donna certaines informations et leur dit que la compagnie faisait beaucoup sous ce rapport. Mais il ajouta : nous ne pouvons oublier que la récolte peut manquer d'ici à quelques années et il nous faut prévoir cette éventualité. Si les agriculteurs et les commerçants des Territoires du Nord-Ouest avaient sans cesse présent à l'esprit l'idée que la récolte peut manquer, un jour, il en résulterait un manque de confiance qui aurait pour résultat de paralyser immédiatement le développement qui a eu lieu dans cette partie du pays et que nous espérons voir se continuer. Aussi longtemps que le

président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se laissera effrayer par l'idée que la récolte peut finir par manquer dans les Territoires du Nord-Ouest, j'ai bien peur que la population de cette région ne puisse réussir à obtenir les facilités de trafic et de transport dont elle a besoin.

S'il m'était permis de donner un conseil à sir Thomas Shaughnessy ainsi qu'à ses collègues dans le bureau d'administration du chemin de fer Canadien du Pacifique, je leur dirais de suivre les avis de ceux qui travaillent pour eux et qui sont sur les lieux, tant à Winnipeg qu'à l'ouest de cette ville. Ce sont là les hommes qui connaissent la situation, qui possèdent les connaissances voulues pour donner des conseils, et ces conseils devraient être suivis.

Je crois pouvoir dire également aux officiers de la compagnie qu'ils feraient bien de mettre plus souvent le public dans leur confidence. La population de l'ouest éprouverait beaucoup moins d'anxiété si les officiers de la compagnie voulaient prendre la peine d'exposer publiquement les projets qu'ils ont en vue. Cette population ne demande pas l'impossible, et s'il lui arrive quelque fois d'être obligée de se plaindre avec vigueur, il suffit d'étudier les faits attentivement pour se rendre compte que ces plaintes sont bien fondées. Tout le monde sait que des difficultés concernant le trafic des chemins de fer se sont produits dans plusieurs parties du pays. L'ouest canadien n'a pas été la seule région à souffrir sous ce rapport. Les rapports qui nous arrivent des Etats-Unis sont à l'effet qu'il existe de sérieuses difficultés à ce sujet dans plusieurs Etats de la république. Si les faits nous étaient exposés avec exactitude, la population de l'ouest se rendrait très souvent compte des difficultés que la compagnie de chemin de fer est appelée à vaincre, et elle serait disposée à les prendre en considération. Mais au lieu de faire connaître ses intentions au public, au lieu de lui laiser soupçonner les efforts qu'elle est disposée à faire pour améliorer la situation, elle se contente de faire des déclarations qui sont de nature à laisser croire qu'il n'existe aucune difficulté, et des promesses que le service sera conduit de manière à donner satisfaction à tout le monde. Mais on a si souvent manqué à ces promesses, que le peuple tout entier n'accepte plus qu'avec la plus grande réserve les déclarations qui sont faites par les officiers du chemin de fer Canadien du Pacifique. On entendrait beaucoup moins de plaintes dans le public, si celui-ci pouvait acquérir la certitude que la compagnie fait tous les efforts possibles et désire sincèrement mettre tout en œuvre pour apporter le soulagement demandé. Mais, très souvent, c'est le contraire qui a lieu.

Je désire parler à la Chambre d'une conférence qui eut lieu à Régina, le 20 juillet dernier, avec M. Whyte, l'assistant du président, relativement à la situation qui existait à cette époque au sujet de l'expédition du blé. M. Hamilton, le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest et M. Bulyea, qui était à cette époque commissaire de l'Agriculture dans le même gouvernement, assistaient à cette conférence; de même que des représentants de l'Association des Producteurs de grains des Territoires. M. Whyte fit le voyage de Winnipeg, pour les rencontrer et discuter avec eux la condition du trafic du blé. Des états complets indiquant la quantité de blé qui se trouvait dans la région furent soumis à la conférence par la Halle aux blés de Winnipeg et le ministère de l'Agriculture des Territoires du Nord-Ouest. Une fois qu'on eût discuté la situation sous toutes ses faces avec M. Whyte, on constata que pour permettre aux agriculteurs de placer tout leur blé destiné à l'exportation dans les élévateurs locaux avant la destruction des chemins d'hiver, ce qui pouvait aller jusque vers la fin de mars, et avant les semences, il faudrait expédier de cette partie du pays 13,000,000 de boisseaux de blé—c'est-à-dire entre le 20 janvier et la fin de mars.

M. Whyte reconnut dans cette circonstance que la plus grande quantité de grain que sa compagnie pouvait espérer transporter dans ce délai, était 6,000,000 de boisseaux. La compagnie espérait pouvoir en transporter 3,000,000 de boisseaux à Saint-Jean par chemin de fer, ce qui lui donnerait à la fin de mars un espace additionnel à Fort-William suffisant pour y emmagasiner 3,000,000 de boisseaux de plus. C'est donc 6,000,000 de boisseaux que la compagnie pouvait espérer transporter, sur les 13,000,000 de boisseaux qu'il était nécessaire de faire sortir du pays avant la fin des chemins d'hiver. M. Bulyea, le commissaire de l'Agriculture pour les Territoires arrivait justement de Saint-Paul, où il avait eu une entrevue avec les officiers des chemins de fer " Great Northern," " Northern Pacific " et " Saint-Paul et Sault Sainte-Marie "; et il était revenu à Régina avec la promesse de ses compagnies qu'elles accepteraient tout le blé que le Nord-Ouest pourrait leur fournir durant les deux mois suivants. Ils prétendaient qu'il y avait à cette époque suffisamment d'espace dans les élévateurs de Duluth pour recevoir 30,000,000 de boisseaux de grain, et qu'ils étaient pourvus d'un matériel roulant suffisant à cette date pour leur permettre de transporter tout le blé que nous pourrions leur fournir.

Tout naturellement, on fit remarquer à M. Whyte que le seul moyen de résoudre la difficulté consistait pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, à confier aux chemins de fer du Sault et du Great Northern, les 7,000,000 de boisseaux qu'ils étaient incapables de transporter. La Chambre refusera certainement de me croire quand je lui dirai que le président du chemin de fer Canadien du Pacifique, repoussa cette proposition qui lui était faite et refusa absolument de permettre à la population des Territoires du

Nord-Ouest d'expédier ce surplus de 7,000,000 de boisseaux de blé par les voies américaines. Quand la chose lui fut soumise sous cette forme, le président du chemin de fer Canadien du Pacifique fit preuve d'un patriotisme sans borne. Il prétendit que ce serait agir au détriment des intérêts canadiens que de permettre le transport de ce blé par les chemins de fer américains, et plutôt que de permettre cela, le blé resterait à pourrir sur place.

On prétendra peut-être—s'il y a quelqu'un dans cette Chambre chargé de défendre les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique—que j'interprète un peu trop sévèrement le refus du président. Je dois reconnaître que lorsque ce fait fut publié dans les journaux des Territoires du Nord-Ouest, le chemin de fer Canadien du Pacifique crut devoir s'en plaindre, et essaya de diminuer l'importance de ce refus. On me permettra de donner lecture d'une lettre écrite à ce sujet par M. Whyte, l'assistant du président.

Un journal de Régina avait dit que sir Thomas Shaughnessy avait repoussé dans cette circonstance la demande de l'Association des Producteurs de grain de l'ouest, et voici la lettre que M. Whyte envoya à ce journal en date du 31 janvier :

Je suis autorisé à dire que des instructions ont été données à l'effet de charger pour le retour tous les wagons entrant dans les territoires par les voies du " Sault " et du " Great Northern." Depuis notre réunion——

C'est-à-dire la conférence dont j'ai parlé :

—l'inauguration de l'élévateur " D " nous a donné plus d'espace libre à Fort-William, et l'on accepte de nouveau des envois de grain pour cet endroit. Une fois la nouvelle annexe que l'on est en frais de faire à l'élévateur " D " à Fort-William terminée, ce qui aura lieu en mars, cela permettra de recevoir 2,000,000 de boisseaux de plus. Des chargements sont expédiés chaque jour par notre voie ferrée, et nous acceptons tout le grain qui est offert par cette route, de même que le grain destiné à l'exportation, du moment que nous pouvons lui trouver de la place sur les steamers océaniques. Plus de deux millions de boisseaux ont été ainsi expédiés par chemins de fer depuis la clôture de la navigation. La compagnie se rend parfaitement compte des besoins du moment et elle est convaincu que le nombre additionnel de wagons actuellement expédiés dans les territoires suffira à satisfaire les besoins des cultivateurs.

Voilà le genre de déclaration que l'on a fait à la population de l'ouest depuis plusieurs mois. On n'a cessé de lui répéter que la compagnie était absolument certaine de pouvoir faire face aux besoins de la situation.

J'ajouterai que durant les deux derniers jours les cultivateurs ont négligé de charger les wagons laissés aux différentes gares des territoires pour leur usage, et je vous serais bien obligé si vous pouviez les amener à charger ces wagons plus rapidement.

Voilà un échantillon des déclarations vraiment remarquables faites par la compagnie depuis que cet encombrement du trafic existe, et chaque mois nous avons vu les officiers de la compagnie essayer de jeter le blâme sur d'autres qu'eux-mêmes. Ce télégramme de M. Whyte équivalait tout autant à un refus que la réponse de sir Thomas Shaughnessy adressée au commissaire de l'agriculture. A la demande qu'on lui faisait de permettre d'expédier une certaine quantité de grain par les chemins de fer américains, M. Shaughnessy répondit que les personnes qui faisaient partie de la conférence —je présume que cela devait comprendre des producteurs de grain et les membres du gouvernement du Nord-Ouest—devaient savoir que la compagnie permettait déjà à cette époque d'expédier du grain par les chemins de fer américains. L'arrangement qui était en vigueur, à cette époque, et auquel le président faisait allusion, était l'arrangement permettant de retourner avec un plein chargement et par les voies sur lesquelles ils étaient venus, les wagons américains ou étrangers, qui étaient entrés dans les territoires. A la date du 20 janvier, cet arrangement était en vigueur depuis au delà de deux mois, et j'affirme que durant cette période il ne s'est pas expédié plus de 40,000 boisseaux de grain et peut-être que cette quantité n'a pas dépassé 25,000 boisseaux. On voit par là qu'il aurait fallu que cet arrangement fût en vigueur durant quinze ou vingt ans, pour que l'on ait pu expédier les 7,000,000 de boisseaux de grain qui restaient aux agriculteurs. La compagnie répéta qu'elle se sentait parfaitement capable de faire face à la situation. Il y a un an passé, quand la Chambre fut appelée à discuter l'encombrement qui eût lieu dans l'automne de 1901, la compagnie affirma qu'un pareil état de choses ne se répéterait plus. Ce sont des déclarations de cette nature faites par la compagnie, mais dont la promesse n'a jamais été exécutée, qui ont soulevé le sentiment populaire contre la conduite de la compagnie.

Je puis dire que dans le même temps que sir Thomas Shaughnessy refusait patriotiquement de permettre de transporter du blé canadien sur les chemins de fer américains. bon nombre de négociants de Vancouver étaient forcés de décliner les commandes d'Australie pour le blé canadien de l'ouest, parce que le chemin de fer du Pacifique ne pouvait pas délivrer ce blé à Vancouver et les marchands de l'Australie se voyaient dans la nécessité de s'adresser à des maisons d'expéditions de l'Etat de Washington. Je dois dire, pour ma part, que quand nous voyons un semblable état de choses, et quand nous voyons aussi l'attitude prise par la compagnie du Pacifique, il nous faut convenir que nos populations de l'ouest sont pleinement justifiables de faire des représentations à ce gouvernement et à ce parlement, pour demander qu'on fasse quelque chose afin de forcer la compagnie à observer sa charte et ses obligations. Cet après-midi, j'ai parlé des dispositions spécifiques qui ap-

paraissent dans le contrat de la compagnie. Si défectueux que ce contrat soit à beaucoup d'égards vis-à-vis des droits de nos populations, il semble que ceux qui ont eu charge de l'établir aient pris grand soin d'y spécifiés la nature du service que la compagnie doit maintenir, et je crois que j'ai déjà cité cet après-midi l'article 7 du contrat. La dernière phrase de l'article 7 dit :

Et la compagnie devra dans la suite et tout le temps, maintenir de manière efficace et exploiter le chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'article 8 se lit comme suit :

Sur réception, de la part du gouvernement, de la possession de chacune des parties respectives du chemin de fer Canadien du Pacifique, la compagnie équipera ce chemin conformément aux stipulations établies aux présentes pour l'équipement des sections apparaissant à ce contrat, et elle verra dans la suite à maintenir un service effectif sur ces sections.

Si l'on me demande un conseil, pour remédier à l'état de choses dont l'on se plaint, je proposerai ceci. Il est évident que la compagnie est déchue des droits qu'elle possédait en vertu de sa charte, parce qu'elle n'a pas donné au public un service effectif, en retour des privilèges, franchises, subsides et concessions de terre qui lui ont été accordés; et s'il n'y a pas d'autre moyen d'amener la compagnie à se pénétrer de sa responsabilité, ou de la forcer à observer les obligations de sa charte, je suggérerais qu'on porte un litige quelconque en cour afin de décider si oui ou non la proposition que j'émets se trouve juste. Saisissez nos cours de justice d'un cas quelconque, et faites décider judiciairement si la Compagnie du Pacifique, faute de fournir au public un service efficace, est déchue ou non des droits de sa charte; et, dans ce dernier cas, si on peut la dépouiller de ces droits, et conclure avec elle tels nouveaux arrangements que les représentants du peuple jugeront convenables. Il y aurait encore un autre moyen, peut-être un peu moins rigoureux, et qui, je crois, ferait cesser rapidement l'état de choses dont nous avons actuellement à nous plaindre. Dans un article de l'Acte des grains du Manitoba, il y a trois mots dont la disparition contribuerait beaucoup à amener du soulagement. Ces trois mots sont "sans trop de délais", et ils se rapportent au service des wagons. Je crois que si on enlevait ces trois mots, cela ferait beaucoup de bien. Je conseille ce moyen au gouvernement en toute bonne foi, afin de remédier aux conditions qui règnent en ce moment dans le pays. Je propose de retrancher ces mots de l'acte, et de rendre la compagnie passible d'amendes si elle ne fournit pas des wagons dans un intervalle raisonnable de temps, après qu'on en a fait la demande; c'est-à-dire que nous devons imposer des amendes à la compagnie, pour défaut de service efficace, et j'ai tout lieu de croire que l'année prochaine et les années qui suivront nous ne serons pas dans la nécessité de faire perdre du temps à la Chambre en attirant son attention sur ces sortes de plaintes. Je le répète, la situation est devenue intolérable. Les difficultés commencèrent il y a environ vingt mois, durant l'automne de 1901. La compagnie nous a alors dit : " Nous avons été pris au dépourvu, mais cela ne nous arrivera plus jamais. Nous allons prendre les mesures nécessaires pour être en état de faire face à la situation à la saison prochaine, et l'on n'aura plus alors à se plaindre de nous ".

Eh bien ! cette autre saison est arrivée, et nous avons pu constater, en dépit de toutes ces belles promesses de dépenses d'argent et d'équipement parfait, nous avons constaté, dis-je, l'année dernière, au mois de novembre que la compagnie avait amené à Fort-William 1,000 wagons de moins que l'année précédente, et que durant toute la saison de 1902 leur halage à Fort-William était de 750 wagons de moins qu'en 1901. Je dois avouer que les wagons étaient de plus grandes dimensions et qu'ils ont transporté un peu plus de blé qu'en 1901, mais la vérité c'est qu'on a amené en 1902, à Fort-William, 750 wagons de moins qu'en 1901. De temps à autre, pendant l'été, quand il était devenu évident, pour tous ceux qui voulaient se donner la peine de se renseigner, que nous allions avoir une répétition de la congestion de l'année précédente, les hommes d'affaires, les expéditeurs de grains et autres redoublèrent d'instances auprès de la compagnie pour la pousser à faire des efforts afin de remédier à la situation, et la réponse des officiers de la compagnie fut celle-ci : " Que savez-vous à ce sujet ? Avez-vous les renseignements nécessaires ? Nous savons ce qui se passe, nous savons ce qui est fait, et vous ne connaissez pas le premier mot de la situation. Nous connaissons les conditions ou l'on se trouve, et nous sommes convaincus que nous pouvons parfaitement subvenir à tous les besoins du trafic cet automne." Cependant, nous voyons que les conditions ont été bien plus graves que les années précédentes. La même chose est survenue l'hiver dernier, dans le temps où a eu lieu cet entretien avec M. Whyte. J'étais présent lors de cet entretien, à Régina, le vingt janvier, alors qu'on fit voir à M. White que non seulement il y allait de l'intérêt de la compagnie, mais que dans l'intérêt du pays tout entier la compagnie devrait tout mettre en œuvre pour se débarrasser de ces 7 millions de boisseaux de blé, parce qu'on s'attendait à une immigration énorme, parce qu'il serait en outre nécessaire de transporter une énorme quantité de bois, et qu'ainsi les affaires de la compagnie allaient beaucoup augmenter, ce qui absorberait tout le matériel de la compagnie, si excellent que fût ce matériel et quelque considérable qu'on jugerait à propos de le vendre.

Mais les officiers de la compagnie nous dirent : " Oh ! nous sommes absolument convaincus que nous allons pouvoir nous tirer d'affaires." Et il en est résulté que la congestion et la confusion à toutes les stations

du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de Winnipeg, sont pires aujourd'hui qu'elles n'ont jamais été. La Compagnie du Pacifique ne trouve rien à redire ; et elle ne trouvait rien à dire, non plus, l'automne dernier, quand des colons se virent forcés, de brûler leurs clôtures par suite du manque de combustible. Bien entendu, la Compagnie du Pacifique a essayé de rejeter le blâme ailleurs; c'est toujours ce qu'elle fait. On a publié l'automne dernier, dans les journaux, une bonne partie de la correspondance échangée entre la Compagnie du Pacifique et les officiers des compagnies houillères à Roche-Percée et Lethbridge. Les compagnies houillères n'aimaient pas beaucoup que la Compagnie du Pacifique vînt rejeter sur elles le blâme pour la disette de combustible, et les officiers des compagnies houillères ont pu alors établir que ce blâme appartenait à la Compagnie du Pacifique. Eh bien ! M. l'Orateur, je n'ai pas encore dit là-dessus la millième partie de ce qui pourrait être dit, mais je crois que peut-être j'ai déjà assez retenu sur tout cela l'attention de la Chambre, et il y a d'autres représentants de l'ouest qui sont prêts à aller encore plus loin que moi. Je tiens à faire remarquer que ce n'est pas là une question d'intérêt local, mais bien plutôt une question nationale. Il est possible qu'à l'ouest du lac Supérieur on ressente davantage les inconvénients de cet état de choses, mais il n'est personne dans le pays qui n'y soit pas intéressé ou qui ne devrait pas y être intéressé. Il en est résulté une perte pour le demi-million d'habitants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et cela signifie une perte pour tout le Dominion.

Je suis convaincu qu'au Nord-Ouest on n'a pas perdu moins de 10 millions de dollars, l'année dernière, par suite des conditions qui ont prévalu sur les chemins de fer. Sur le blé seul, la perte a été de 5 millions de dollars. Je crois que le prix du blé s'est trouvé abaissé, en moyenne, 10 cents par boisseau. Je sais qu'il s'est présenté un cas particulier où la différence entre le prix de marché et le prix de route a été aussi élevé que 17 cents par boisseau. C'est-à-dire que, quand un cultivateur était assez heureux pour se procurer un wagon, et pouvait envoyer son propre blé et le vendre, il en retirait 17 cents de plus par boisseau que quand il offrait ce blé à l'élévateur. La Chambre reconnaîtra volontiers qu'une dépression du marché qui amène une diminution de 10 cents par boisseau de blé est un état de choses intolérable. Je crois que les cultivateurs de cette partie du pays ont été frustrés d'au moins 5 millions de dollars sur leur blé, par suite des conditions qui ont prévalu sur les chemins de fer. Sous d'autres rapports, dont j'ai déjà parlé, il s'est produit de nouvelles pertes, ce qui me porte à croire que ces gens n'ont pas dû être dépouillés de moins de 10 millions de dollars, en tout, l'année dernière. La compagnie nous dit qu'elle n'a pas pu se procurer le matériel nécessaire, mais je doute que ce soit la vérité. Le peuple canadien a accordé à cette compagnie assez de primes et de secours de toute sorte, pour qu'on attende d'elle qu'elle tente quelques efforts extraordinaires afin d'empêcher les populations de l'ouest d'être dépouillées comme je viens de le dire, et cette compagnie pourrait certainement encourir une dépense de, disons, 3 millions de dollars pour s'acheter des locomotives. Je crois que si on me mettait 2 ou 3 millions entre les mains et si on me laissait libre d'acheter des wagons à marchandises et des locomotives aux Etats-Unis et en Europe, je ne reviendrais pas les mains vides. Il y a quelques mois, j'ai émis l'avis et j'émets de nouveau cet avis, que le gouvernement devrait charger une commission d'étudier le fonctionnement de ce chemin de fer ; et, si la chose est nécessaire, cette commission devrait recevoir instructions de s'adresser à l'étranger, pour savoir si, avec de l'argent, nous ne pourrions pas nous procurer du matériel de chemin de fer, à quelque prix que ce soit. Si la compagnie ne peut pas encourir ces dépenses, ce serait dans l'intérêt du gouvernement de dépenser un demi-million ou même un million, si la chose est nécessaire, plutôt que de continuer à voir les citoyens du Canada dépouillés comme je l'ai dit. C'est là un aspect de la question entièrement distinct du prolongement du chemin de fer dans l'ouest, et c'est aussi là un côté de la question qu'il importe de considérer plus immédiatement. Il est absolument inutile de chercher à faire affluer l'immigration étranger en ce pays dans les proportions où cette immigration afflue actuellement, 35,000 nouveaux colons à venir au commencement de l'année, 20,000 dans le mois d'avril seulement, et de chercher aussi à augmenter notre production, si nous ne prenons pas les moyens nécessaires pour faire sortir ces produits du pays. Chaque autre mille de chemin de fer construit dans le Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest va tout simplement contribuer à augmenter la congestion, si nous ne prenons pas les moyens de faire fonctionner les lignes actuelles et de subvenir dès maintenant aux besoins de nos populations de l'ouest. La construction de nouvelles lignes de chemin de fer n'apportera aucun soulagement bien sensible. Il est impossible de construire, cette année, un nouveau chemin de fer de l'est à Winnipeg, et il faut pourtant dès cette année mettre fin à ce regrettable état de choses, si l'on ne veut pas que la situation devienne encore plus grave. J'espère donc, M. l'Orateur, que je puis confier en toute sûreté la solution de cette question au gouvernement et à la Chambre.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : Qu'on me permette de dire quelques mots au nom des Canadiens qui peuvent s'intéresser à d'autres parties du pays que le Nord-Ouest. Nous admettons volon-

tiers l'importance de l'ouest. Comme je l'ai déjà dit plusieurs fois, nous qui sommes des autres provinces, nous serons toujours heureux de faire tout ce que nous pouvons pour activer le progrès et le développement de notre Nord-Ouest ; mais nous croyons que la partie du pays que nous habitons mérite aussi des égards, et que le demi-million d'habitants du Manitoba et des Territoires ne forme pas une meilleure population que la nôtre. Ils valent certes autant que nous, mais pas plus. Nous leur souhaitons succès, mais de notre côté nous voudrions bien qu'ils nous concèdent le droit d'avoir notre part d'air et de soleil. Mon honorable ami (M. Scott) a été très violent dans ses remarques. Il va jusqu'à dire que le peuple canadien prête les mains à la Compagnie du Pacifique pour dépouiller les gens de l'ouest.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Ce langage est très violent, mais, depuis trois ou quatre ans qu'on le lui tient, la Chambre s'y est habituée. On nous dit maintenant que les gens de l'ouest ont été frustrés de 10 cents, ou peut-être encore 17 cents par boisseau de blé. C'est là une accusation qui demande d'être étayée sur autre chose que de simples paroles. Je ne crois pas qu'il se soit produit rien de la sorte, et je ne crois pas que mon honorable ami (M. Scott) puisse prouver ce qu'il avance. Il a cru sans doute que ce qu'il disait là était parole d'Evangile ; mais il ne peut pas le prouver. Il y a eu congestion du trafic dans l'ouest du Canada, comme il y a eu congestion dans l'ouest américain. Le Northern Pacific et le Great Northern n'ont pas accordé plus de facilités aux cultivateurs américains que n'en ont accordé à nos propres cultivateurs notre chemin de fer du Pacifique et notre Grand Nord. Pendant deux mois, le Great Northern s'est vu dans l'impossibilité de suffire aux besoins du trafic.

M. SCOTT : Puis-je rappeler à mon honorable ami que j'ai déjà déclaré, au mois de janvier, que le Great Northern était en mesure de transporter tout le grain que les Territoires du Nord-Ouest pouvaient lui donner.

L'honorable M. TARTE : Il y a eu autant d'encombrement aux Etats-Unis qu'au Canada.

M. SCOTT : Il y en a eu, mais pas beaucoup.

L'honorable M. TARTE : L'encombrement a été le même. Les chemins de fer américains ne pouvaient plus accepter, dès lors, d'autres marchandises. Quand bien même on construirait cinq autres chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, cela ne suffirait pas aux besoins du commerce pendant la saison de navigation. L'ouest se développe continuellement. L'année dernière, la saison de transport du grain s'est ouverte le 2 octobre, mais ce transport ne commença que le 12 octobre, et le 6 décembre a été le dernier jour où le port de Fort-William a été ouvert. La saison a donc été extraordinairement courte. Nos deux chemins de fer du Pacifique et du Grand Nord, si bien outillés qu'ils soient, ne peuvent pas prolonger cette saison, et le gouvernement ne le peut pas non plus. Même si l'on avait trois ou quatre autres chemins de fer, nous ne pourrions pas subvenir aux besoins du commerce de l'ouest en aussi peu de temps. Cela ne se peut pas, et il est inutile d'en parler. Mon honorable ami a dit que, dans le mois de janvier, on avait demandé d'envoyer à Duluth 6 millions de boisseaux de grain. Eh bien ! je doute beaucoup qu'il y eût alors 6 millions de boisseaux de grain prêts à être expédiés, et l'honorable député ne peut pas le prouver.

M. SCOTT : Il y avait 14 millions de boisseaux prêts à être expédiés.

L'honorable M. TARTE : Il ne s'agit pas de savoir si le blé était là, mais bien si les cultivateurs étaient prêts à expédier ce blé.

M. SCOTT : Il y avait dans le temps bien plus que 6 millions de boisseaux de blé dans les élévateurs du pays.

L'honorable M. TARTE : Je ne dis pas que le grain n'était pas là. Je prétends seulement que les cultivateurs n'étaient pas alors désireux d'expédier autant de blé. On a dit alors aux cultivateurs que, sur leur demande, on mettrait autant de wagons à leur disposition qu'on pourrait le faire. Depuis le mois de janvier, le Pacifique a transporté 3 millions de boisseaux de grain, entièrement sur son réseau. Eh bien, ce pays ne doit dépendre que de lui-même. Il y a, il est vrai, un nord-ouest canadien ; mais il y a aussi des chemins de fer et des ports canadiens ; et le projet que le peuple canadien avait en vue, quand il décida de dépenser environ 100 millions de dollars pour une grande voie transcontinentale, c'était d'utiliser le plus possible les ports d'été et d'hiver canadiens. Par conséquent le chemin de fer Canadien du Pacifique est non seulement justifiable, mais c'est aussi là son devoir, de diriger vers les ports canadiens le plus de trafic qu'il pourra. Cette Chambre compte un grand nombre d'hommes d'affaires, et il n'y a pas un de ces hommes d'affaires qui ne sache qu'en diverses occasions il lui a été impossible d'obtenir immédiatement ce qu'il demandait. Il n'y a pas un seul expéditeur dans les provinces de l'est qui, depuis deux ou trois ans, et surtout l'année dernière, n'a pas été obligé d'attendre qu'on pût lui fournir les wagons nécessaires. J'ai moi-même vu l'année dernière, sur les voies de garage, entre Montréal et l'Ouest, jusqu'à 1,500 wagons qui attendaient. On ne peut pas tout expédier à la fois, et nos amis de l'ouest doivent apprendre à se soumettre à l'inévitable, ainsi qu'il nous faut faire dans les provinces de l'est. Mon honorable ami, qui est généralement très réservé, s'est laissé emporter aujour-

d'hui aux extrêmes. Il nous a cité comme exemple de la mauvaise organisation et de la mauvaise volonté du chemin de fer Canadien du Pacifique le fait qu'on a perdu un wagon et qu'on ne l'a pas retrouvé. Eh bien! il n'y a rien d'extraordinaire à ce qu'un wagon puisse se perdre, parmi les milliers qui circulent sur un grand réseau. Etant en Europe je me rappelle qu'il est arrivé à un de mes amis de perdre sa femme pendant deux longs jours ; mais il finit par la retrouver très bien portante—elle était tombée entre bonnes mains. Plaisanterie à part, il me semble que mes honorables amis de l'ouest, au lieu de mettre tout en œuvre pour chercher à déprécier une grande entreprise canadienne, agiraient plus sagement en nous prêtant leur concours pour nous aider à apporter remède à la situation. Pourquoi chercher ainsi à ravir d'aise les magnats des grands chemins de fer américains, les concurrents du chemin de fer Canadien du Pacifique ?—car c'est là ce que nous faisons. Chaque coup porté à cette grande entreprise canadienne fait la joie de ses concurrents américains. Il me semble que nous devrions plus nous soutenir les uns les autres que ne le font nos amis de l'ouest. Ils me permettront de leur dire, en toute bonne foi, qu'ils font fausse route et qu'ils se trompent du tout au tout.

Mon honorable ami a admis que le chemin de fer Canadien du Pacifique a dépensé près de 7 millions en matériel. C'est là une somme considérable. Il nous faudrait dépenser, pour le port de Montréal seulement, entre 5 à 6 millions. Les anciennes provinces de l'est ont bien leur importance, mais nous ne venons pas jeter les hauts cris et prétendre que nous n'obtenons rien. Nous comprenons qu'il faut nous conformer aux circonstances, et faire la part des difficultés qui se présentent. Quant à moi—et je sais que j'exprime ici l'opinion de la grande majorité de ce parlement—je lutterai pour obtenir la priorité des ports canadiens sur les ports des Etats-Unis. Et s'il est nécessaire que nos amis de l'ouest attendent un peu, il leur faudra user de patience et prendre exemple sur nous. Les deux chemins de fer qui traversent l'ouest se sont procuré tout le matériel qu'il leur était possible d'avoir. Mes honorables amis savent que chemin de fer Canadien du Pacifique a essayé d'avoir plus de matériel, et que cela lui a été impossible. Des commandes ont été données pour des locomotives à des compagnies canadiennes, dans le but d'encourager nos industries, et ces locomotives n'ont pas encore été livrées. On s'est aussi adressé aux Etats-Unis, en France, en Angleterre et en Allemagne, pour se procurer des wagons et des locomotives, mais on n'a pas pu en avoir ni pour or ni pour argent. Mes honorables amis ne doivent pas ignorer tout cela. A quoi donc peut-il servir de venir s'écrier devant cette Chambre que le chemin de fer Canadien du Pacifique exploite nos populations de l'ouest à tel point qu'on devrait lui enlever sa charte ? Voilà qui me semble s'avancer trop loin sur une mauvaise voie.

Il y a encore une autre chose que mon honorable ami est sans doute la dernière personne à ignorer, et c'est qu'on a manqué d'eau pour les locomotives. Dans les régions de culture du blé, il est tombé, en 1900, 7·66 pouces d'eau, en août, septembre et octobre. L'année suivante, il n'en est tombé que 4·37, et l'année dernière 2·31. La conséquence en a été que soixante pour 100 des locomotives sont restées inactives. Mon honorable ami connaît tout cela aussi bien que moi, et probablement mieux parce qu'il se trouvait sur les lieux mêmes.

M. SCOTT : On n'a pas fait les frais nécessaires pour se procurer de l'eau.

L'honorable M. TARTE : La pluie a manqué, et par conséquent c'était la faute du chemin de fer Canadien du Pacifique. Voilà la façon dont on nous traite, et je ne crois pas qu'il soit juste pour les membres de ce parlement, et même pour les représentants d'une partie considérable du Dominion comme le Nord-Ouest, de prendre une semblable attitude. Il est possible que si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait pu prévoir que la pluie ferait défaut, on aurait creusé de nouveaux puits. J'ignore quels sont les travaux qu'il faudrait exécuter en ces régions pour se procurer de l'eau, mais dans tous les cas, l'eau a manqué parce que la Providence n'avait pas fait tomber assez de pluie.

M. SCOTT : Puis-je demander à mon honorable ami sur quelles statistiques météorologiques il s'appuie ici, parce que chacun sait que nous avons eu l'année dernière, dans le Nord-Ouest, beaucoup plus de pluie que l'année précédente.

Un DEPUTE : Il y a même eu des ponts qui ont été emportés.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami dit qu'il est tombé assez d'eau pour emporter des ponts. Cela s'est passé en juin, mais non pas en août, septembre et octobre. Voilà précisément les arguments qu'on invoque. Si mes honorables amis veulent me le permettre, je leur dirai que ces sortes d'arguments ne sont pas autre chose que des appels aux préjugés.

M. SCOTT : Je me trouvais à Calgary au milieu de juillet, et j'ai été retenu là durant trois jours par la crue des eaux.

L'honorable M. TARTE : Nous savons maintenant que la pluie n'a pas fait défaut en juillet, mais est-ce là une preuve qu'il a plu en août, septembre et octobre. Ce que j'affirme, et l'on peut aisément s'assurer que je dis ici la vérité, c'est que pendant les mois d'août, septembre et octobre de l'année dernière, il n'est tombé que 2·31 pouces d'eau. Voilà ce que j'affirme, et cela est vrai. Mon honorable ami sait que la plupart des locomotives ont dû être remisées

la moitié du temps, parce que l'eau était devenue si mauvaise qu'elle s'était épaissie.

M. SCOTT : Il n'y avait pas de place dans les remises pour ces locomotives.

M. DAVIS : Il n'y avait pas d'endroit où les remiser.

L'honorable M. TARTE : Il est inutile de raisonner avec des gens qui ne veulent pas entendre raison. On manquait d'eau. On sait parfaitement—et mon honorable ami ne l'ignore pas plus que moi-même—que c'est le manque d'eau qui empêchait de mettre les locomotives en mouvement. Mais c'est vers la fin de son discours que mon honorable ami a laissé voir où il voulait en venir. Il nous faut de nouvelles voies ferrées, dit-il. Le Pacifique a déjà dépensé en matériel d'exploitation, locomotives, wagons, voies de garage et autres travaux de $7,000,000 à $10,000,000, mais cela ne suffit pas puisqu'il faut qu'on construise de nouveaux chemins de fer. En d'autres termes, on prévient aujourd'hui le peuple que la Chambre sera bientôt saisie d'une demande de $7,000,000, de $10,000,000, ou peut-être même $15,000,000. C'est le sens que comporte le discours que nous venons d'entendre. Nous ne savons pas encore quelle sera l'attitude du gouvernement sur ce point, mais m'est avis qu'on nous a bel et bien donné un avis de motion ce soir. Le trésor accuse un fort excédent, les affaires sont très actives et les demandes se font de plus en plus fortes—les provinces exigent que l'on élève le chiffre de leurs subventions et le Nord-Ouest nous demandera peut-être $10,000,000. Tout cela est bien beau, bien intéressant ; mais je ne puis cependant pas oublier—nous ne devons pas oublier, nous, les représentants des vieilles provinces—qu'il y a d'autres besoins, qu'il est impossible de faire droit aux demandes qui nous arrivent de tous les coins du pays,—aux demandes de Pierre, de Jean et de Jacques,—mais nous devons songer un peu à nous-mêmes, et j'appelle l'attention de la Chambre et du pays sur ce qui s'est dit ici ce soir. On nous a prévenus qu'avant longtemps la Chambre sera saisie d'une demande de subventions qui représenteront une somme considérable. Nous nous en occuperons en temps opportun. Pour l'instant, il est bon de dire que, dans le cours de l'année dernière, le Canadian-Northern et le Pacifique ont considérablement augmenté leur matériel roulant y compris les locomotives. Depuis la saison dernière, le Pacifique a ajouté des milliers de wagons à son matériel roulant. Les élévateurs situés le long de la ligne du Pacifique peuvent contenir 7,500,000 boisseaux de plus que l'année dernière. La capacité des seuls élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur sera cette année de 4,000,000 de boisseaux plus grande qu'elle n'était l'an dernier. Le Canadian-Northern a aussi fait de grandes améliorations. J'ai eu le plaisir de voyager sur ce réseau, l'automne dernier ; il n'était pas encore en aussi bon état qu'aujourd'hui, mais, vraiment, la compagnie a fait d'excellents travaux. Elle étend son réseau et en obtient des résultats plus efficaces. Mon honorable ami a peut-être oublié que s'il ne s'est pas transporté plus de grain du Manitoba et du Nord-Ouest, durant la saison de la navigation, c'est,—outre la raison que j'ai donnée,—parce qu'on a manqué de navires. A l'époque de la clôture de la navigation il y avait beaucoup plus de grain emmagasiné à Fort-William qu'il n'y en avait à la clôture de la saison précédente.

M. DAVIS : L'honorable député ne devrait pas parler ainsi, parce qu'en raisonnant comme il a fait à propos du Pacifique, il va mettre les armateurs américains au comble de la joie.

L'honorable M. TARTE : Cela ne me regarde pas. Nous sommes à discuter une question de fait, et je le répète, lors de la clôture de la navigation, l'automne dernier, l'élévateur du Pacifique Canadien, à Fort-William, contenait plus de grain qu'il n'en contenait à la clôture de la saison précédente.

M. SCOTT : Je crois que les renseignements de mon honorable ami pêchent un peu sous le rapport de l'exactitude. Jamais, dans toute la saison qui s'est close le 5 décembre, les élévateurs de Fort-William n'ont été encombrés de blé.

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. SCOTT : Toute la question est là.

L'honorable M. TARTE : Non pas ; je dis qu'on n'a pas pu se procurer de navires pour transporter ce qui restait de blé dans les élévateurs. Il est impossible de nier cela. Mes honorables amis cherchent constamment à éluder la question. Je n'ai pas prétendu que les élévateurs ont été encombrés, mais j'ai dit qu'il y est resté plus de grain à la clôture de la dernière saison qu'il n'y en avait lors de la clôture de la saison précédente, et que cela est dû à ce qu'on n'a pas pu se procurer de navires. Et en avril, avant la réouverture de la navigation, les élévateurs contenaient un million de minots de grain de moins que l'année dernière, à la même époque. Et pourquoi ? Parce que la Compagnie du Pacifique avait transporté le grain par sa voie ferrée.

Mon honorable ami nous a dit un mot de l'Acte des grains; je serais bien surpris de l'entendre déclarer de son siège que cette loi a donné satisfaction aux cultivateurs du Nord-Ouest.

M. DOUGLAS : Je l'affirme.

L'honorable M. TARTE : N'est-il pas vrai que des assemblés ont été tenues, auxquelles l'Acte des grains a été dénoncé et où l'on en a demandé la modification ?

M. DOUGLAS : Non.

L'honorable M. TARTE : Oui, une assemblée a été tenue à Brandon. Mon honorable ami prétendra-t-il qu'il n'en a pas été tenu où l'on a dénoncé cette loi-là ou réclamé sa modification ? J'ai appris, eu outre, qu'en diverses occasions les cultivateurs ont demandé beaucoup plus de wagons qu'ils ne leur en fallait, ce qui eut pour effet d'immobiliser ces voitures qui auraient pu être utiles ailleurs. Nos amis du Nord-Ouest ne peuvent pas s'attendre à ce que les compagnies de chemins de fer transportent tout leur grain dans le cours de la saison de la navigation. Cela ne serait pas de nature à favoriser les cultivateurs, car le marché serait tout à coup inondé. En outre, il est inutile d'espérer qu'au cours de quelques mois que dure la saison de la navigation, une compagnie de chemin de fer va parvenir à transporter cent millions de boisseaux de grains—et encore moins les deux cent millions de minots que nous aurons avant longtemps. Dans ce cas, que faut-il faire ? N'est-il pas juste que nous nous attendions à ce que nos amis de l'ouest, suivant en cela l'exemple de leurs amis et voisins des Etats-Unis, se construisent des greniers ? Les cultivateurs du Dakota et du Minnesota se sont construit des greniers.

M. SCOTT : Les nôtres aussi.

L'honorable M. TARTE : Quelques-uns seulement.

M. SCOTT : Que l'honorable député me permette de lui apprendre qu'il y a encore quatre millions de minots de grain sur les fermes—dans les greniers.

L'honorable M. TARTE : Je parle des greniers privés.

M. SCOTT : Moi aussi.

L'honorable M. TARTE : Il y a des greniers aux stations; mais les cultivateurs américains en ont construit sur leurs propres fermes. Dans les vieilles provinces on en a fait autant. Nos amis de l'ouest exigent qu'on leur donne autant d'argent que possible, mais ils ne veulent même pas se donner la peine de se construire des greniers sur leurs fermes. Ils auraient tout avantage à adopter les méthodes des cultivateurs américains.

M. SCOTT : Pour que les cultivateurs se construisent des greniers, il faut que la chemin de fer leur apporte d'abord du bois.

L'honorable M. TARTE : Je sais par expérience que si le Pacifique dépensait dans les Territoires du Nord-Ouest tous les fonds que son crédit lui permettrait de prélever, on entendrait encore des murmures de mécontentement. Cela ne nous étonne pas. Nos amis du Nord-Ouest font bien de faire connaître leurs griefs tant que ceux-ci sont légitimes ; mais quand un membre du parlement,—et l'un des plus intelligents aussi—vient nous dire qu'un wagon s'est égaré et que les cultivateurs de l'ouest se sont fait voler dix millions de dollars, je me demande s'il ne faut avoir une bonne dose de patience pour entendre débiter de pareilles sornettes sans sortir un peu de ses gonds.

Nos amis du Nord-Ouest ne se sont pas fait voler dix millions de dollars. Les difficultés auxquelles ils ont eu à faire face, les autres provinces y ont été en butte. Les cultivateurs de la province de Québec n'ont pas pu expédier tout leur foin à une même époque. Ils ont bien compris qu'il n'était pas possible de les desservir à leur gré. Mais ils n'ont pas, pour cela, chargé un seul de leurs représentants de s'attaquer au crédit des grandes compagnies canadiennes.

Mon honorable ami a fait allusion à la disette de charbon. Je ne crois pas me tromper en disant que nulle partie du pays n'a été mieux approvisionnée de charbon que le Manitoba et le Nord-Ouest. Les vieilles provinces en ont manqué. Quel est celui d'entre nous qui n'a pas manqué de charbon cette année ? Nous avons tous souffert de la disette de combustible. Mais nous n'en avons pas fait reproche au ciel et à toutes les compagnies de chemin de fer de la terre. Cette disette fut le résultat d'un accident, d'un accident que nos amis de l'ouest devraient accepter d'aussi bonne grâce que nous.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à repéter que si nous sommes disposés à voter tous les deniers nécessaires au développement du Nord-Ouest, il est, cependant, un point que nous ne perdrons pas de vue : c'est que, au point de vue commercial, le Nord-Ouest doit être canadien. Or, quand nos amis de l'ouest nous demandent de leur fournir tous les fonds dont nous pouvons disposer et de leur permettre, en outre, de diriger leur trafic vers les ports américains, ils vont trop loin et le pays ne saurait approuver une telle manière d'agir. Le trafic canadien doit nous appartenir, en hiver comme en été. Saint-Jean et Halifax devraient de plus en plus devenir, pour la saison d'hiver, les deux ports d'expédition du pays. Notre politique sur ce point devrait être clairement définie. Ce n'est pas la première fois que je proteste contre la politique trop souvent préconisée par certains de nos amis du Nord-Ouest.

Qu'avons-nous vu pendant la dernière session de la législature du Manitoba ? M. Hill et ses associés ont sollicité des chartes qui leur permissent de construire 2,500 milles d'embranchements de chemin de fer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Et pourquoi ? Je crois connaître un peu leurs mobiles, et je ne me trompe pas beaucoup en disant que s'ils ont agi de la sorte, c'est parce que certaines gens les y ont poussés qui n'ont pas à cœur les intérêts du Canada, qui ont d'autres intérêts à servir. Je ne crois pas faire erreur en disant que si M. Hill a triomphé, c'est parce qu'on a soulevé dans le Nord-Ouest une agitation malsaine dans le but d'obtenir pour ce mon-

sieur et ses associés la permission de pénétrer sur le sol canadien, de le sillonner de façon à canaliser notre trafic vers les ports américains. A la dernière session, M. Roblin, qui avait résisté à tous les assauts l'année précédente, fut contraint de se rendre. Certains amis de ces messieurs et leurs journaux, le "Free Press" notamment, qui est l'organe d'un honorable membre de la droite, organisèrent une vigoureuse campagne qui eut pour effet de contraindre la législature du Manitoba à accorder à M. Hill et à ses associés la permission de construire 2,500 milles de voie ferrée afin de diriger notre trafic vers l'American Great Northern et le Northern Pacific, chemins de fer qui sont la propriété de M. Hill. Je ne crois pas qu'on construise ces voies-là ; je ne crois pas que M. Hill les construise jamais. S'il s'est fait accorder ces chartes, c'est uniquement dans le but d'empêcher la Compagnie du Pacifique d'empiéter davantage sur son champ d'action. Le Pacifique possède sa ligne du Sault-Ste-Marie ; de cet endroit il transporte le grain vers les ports canadiens, en hiver comme en été. Et cependant, M. Hill a trouvé au Nord-Ouest des Canadiens qui l'ont aidé dans sa lutte contre le Pacifique Canadien. Voilà exactement ce qui s'est passé. M. l'Orateur, nous ne sommes pas en faveur d'une politique aussi anticanadienne. Il vaut tout aussi bien que ces choses soient clairement exposées en cette Chambre ; il est temps que les faits soient mis en pleine lumière.

La question soulevée par mon honorable ami est de la plus haute importance. L'accumulation du grain à transporter n'est qu'un incident destiné à détourner l'attention de questions plus graves. C'est une de ces questions-là que je viens de signaler. Je le répète, on a aidé M. Hill et ses associés à obtenir des chartes au Nord-Ouest, à mettre la Compagnie du Pacifique en échec, et à empêcher cette dernière de diriger le trafic américain vers les ports canadiens. J'affirme qu'une telle politique est contraire à nos intérêts. Il est du devoir de ce parlement de veiller aux intérêts du pays. Je rends grâce à mon honorable ami d'avoir soulevé cette question. Il nous a dévoilé les efforts que font de puissants capitalistes, aidés de certains hommes publics de notre pays, pour faire passer le trafic canadien par les routes américaines. L'avenir nous instruira peut-être plus que le passé ne l'a fait. Soyons prudents ; étudions avec soin tous les projets dont on pourra saisir le parlement. N'oublions pas que nous nous devons tout d'abord à notre pays. Nos commettants, la nation canadienne, vont nous demander de protéger leurs intérêts les plus chers. Le Nord-Ouest canadien comptera dans le parlement autant d'amis qu'il y a de députés indépendants, de députés indépendants des compagnies des chemins de fer et des institutions financières. Il y a ici un grand nombre de députés que l'influence de ces associations n'atteint pas. Mais il faut surveiller attentivement les tentatives qui se font en certains quartiers. Que nos amis du Nord-Ouest comptent sur nous : nous leur fournirons tous les deniers nécessaires pour les tirer de la situation difficile où ils se trouvent ; mais,—je le répète encore une fois avec toute l'énergie dont je suis capable,—le Nord-Ouest doit rester canadien. Ce n'est ni par Duluth ni par Chicago que doit passer notre trafic, mais par Montréal, Québec, Trois-Rivières, en été——

M. DOUGLAS : Que l'honorable député me permette une question. N'est-il pas vrai qu'en octobre dernier, les intéressés, accompagnés du ministre des Travaux publics, sont allés demander du soulagement à Montréal d'abord, où ils ont discuté la situation avec le président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que, ne pouvant obtenir satisfaction, ils ont dû ensuite s'adresser aux compagnies américaines ?

L'honorable M. TARTE : Mes honorables amis sont venus à Montréal, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique leur a accordé tout le soulagement qu'elle pouvait. Je ne me préoccupe pas tant du passé que de l'avenir. C'est l'avenir que j'envisage, parce que, en présence des efforts qui se font,—et je viens d'en signaler un à l'attention de la Chambre,—en présence du concours que, à la suite de ces efforts, certains de nos hommes publics ont prêté à M. Hill et à ses associés, je le dis bien haut, il nous faut user de prudence.

M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de parler aussi longtemps. Mais, dans mon opinion, il est temps que l'étude de la question des chemins de fer, de la question du transport se fasse avec plus d'attention que par le passé. Nous sommes au seuil d'une ère nouvelle. Le pays avance à pas de géant dans la voie du développement. Les immigrants nous arrivent enfin ; il nous en viendra beaucoup d'autres si nous savons veiller aux intérêts du pays et si nous savons l'outiller comme il convient. Nous avons tout l'argent et tout le crédit nécessaires pour cela. On n'y arrive pas tout d'un coup ; les gouvernements ne peuvent pas tout faire en un jour. Jusqu'à présent le chemin de fer Canadien du Pacifique et le "Great Northern" ont donné d'excellents résultats. La Compagnie du Grand Tronc se propose de construire une nouvelle voie ferrée à travers l'ouest ; nous verrons de quelle manière elle entend s'y prendre. Dans le cas du Grand Tronc comme dans celui des autres compagnies de chemins de fer, je sais que le parlement n'aura d'autre souci que celui des seuls intérêts canadiens, mais nous nous occuperons de cela plus tard. Nous ne connaissons pas encore les intentions du Grand Tronc ; nous ignorons même s'il demandera une subvention. Nous saurons cela plus tard. Je ne touche à ce sujet qu'en passant

et dans le seul but d'affirmer que le pays est disposé à faire toutes les dépenses que son crédit lui permettra, mais à la condition expresse que les Territoires du Nord-Ouest marcheront avec nous. Nos amis du Nord-Ouest feraient tout aussi bien de se mettre dès à présent dans l'esprit qu'ils devront se servir de la route du Saint-Laurent en hiver comme en été. Qu'ils nous demandent des millions, s'ils le veulent, pour arriver à ce résultat-là, ils les obtiendront sans peine ; mais s'ils s'avisent de venir nous demander de sanctionner une politique susceptible de diriger le trafic de l'ouest vers les ports américains, nous pourrons bien leur faire une réponse qui les fera bondir de surprise.

M. T. O. DAVIS : M. l'Orateur, en ma qualité de représentant de l'ouest dont a parlé en termes peu flatteurs l'honorable député qui vient de reprendre son siège (l'honorable M. Tarte), je tiens à informer la Chambre, et plus particulièrement l'honorable député de la division Sainte-Marie, que le peuple s'attend à ce que ses représentants en cette Chambre s'occupent à surveiller ses intérêts, et que ces représentants ont parfaitement droit, en toute circonstance, de se faire les interprètes des aspirations de leurs commettants sans qu'ils soient tenus de rendre compte de leur attitude à l'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal, ni à qui que ce soit.

Maintenant, voici qui serait, je crois, dans les intérêts de nos populations du Nord-Ouest. Il est vrai que mon dossier n'est pas aussi volumineux que celui de l'honorable député de Sainte-Marie, de Montréal. Mon dossier n'est pas écrit à la machine ,et il n'a pas été préparé pour moi. Je sais que les chemins de fer ont une manière à eux de se faire écouter de la Chambre que n'ont pas les cultivateurs. Mon dossier n'est pas aussi considérable que celui de l'honorable député de Sainte-Marie, de Montréal, mais je vais essayer d'exposer la situation aussi brièvement que possible. J'ai remarqué que, dans son discours, l'honorable député s'est borné presque exclusivement à la congestion du trafic des grains. Je désire attirer son attention, en même temps que l'attention de cette Chambre, sur le fait que l'honorable député de l'Assiniboïa-ouest (M. Scott), en discutant tout cela cet après-midi, n'a dit que fort peu de chose de cette congestion du trafic des grains, et même n'y a consacré que quelques moments. Le reste de son discours se compose de divers autres sujets, tels que la congestion du trafic des marchandises, du bétail, etc. En réalité, il n'a presque pas parlé de la congestion du trafic des grains, alors que l'honorable député de Sainte-Marie, Montréal, son dossier en main, n'a parlé que de cette congestion, ce qui démontrerait qui son dossier de la compagnie de chemin de fer avait été préparé d'avance, et que le tout avait quelque peu vieilli quand il l'a présenté à la Chambre. Il dit que les gens de l'ouest ne valent pas mieux que les gens de l'est. Je ne crois pas qu'aucun député de l'ouest ait jamais prétendu que la population des provinces de l'ouest valait mieux que celle de l'est. Nous n'avons jamais prétendu cela, et nos demandes ont toujours été raisonnables. Si nos gens ont des griefs, je crois que nous avons parfaitement le droit de les faire valoir, si nous le jugeons à propos, sans qu'on vienne nous prendre à parti pour cela.

L'honorable M. TARTE : Nous ne nions pas cela.

M. DAVIS : L'honorable député de Sainte-Marie de Montréal a pris ombrage des remarques faites par l'honorable député de l'Assiniboïa-ouest, au sujet de certaines sommes d'argent que M. Scott a dit que les cultivateurs avaient perdues sur leur blé. Il a été jusqu'à déclarer que M. Scott n'avait aucune preuve de cela, et qu'il ne savait pas ce qu'il disait. Je crois que l'honorable député de l'Assiniboïa-ouest est bien plus en mesure de parler de l'ouest, et qu'il est bien mieux renseigné sur ces questions que l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal l'est ou le sera jamais, du moins dans un avenir prochain. Cependant, je suis prêt à admettre qu'il a beaucoup voyagé dans les provinces de l'est. Nous avons entendu parler de ses voyages par eau, ici et là, et nous savons qu'il a partout répété que le Canada devait être réservé aux Canadiens. Mais il n'est jamais venu nous voir dans l'ouest, pour nous dire la même chose. Du reste, nous n'avions nul besoin que l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal vînt nous répéter ces choses. Il nous a dit dans son discours que le chemin de fer Great-Northern, aux Etats-Unis, ne fournissait pas là-bas au public un meilleur service que le Pacifique Canadien. Je désire ici lui faire remarquer, et faire remarquer aussi à la Chambre, que les éleveurs de bétail de l'Alberta ont été obligés l'automne dernier d'envoyer plus des deux tiers de leur bétail aux Etats-Unis, avant d'avoir pu ici trouver occasion de le mettre sur le marché. Des milliers et des milliers d'animaux ont dû être envoyés aux Etats-Unis, et transportés par le Great-Northern, afin qu'on pût les faire parvenir sur le marché.

L'honorable M. TARTE : Voici pourquoi les choses se sont ainsi passées. Ces expéditeurs de bestiaux étaient venus demander au Pacifique Canadien d'envoyer leur bétail à Boston, de préférence à Montréal. Le Pacifique Canadien refusa d'accéder à ce désir. Le Pacifique Canadien refusa d'agir au détriment du port de Montréal, et c'est là pourquoi ces expéditeurs s'adressèrent à l'étranger. Le Pacifique Canadien ne mérite que des éloges pour avoir agi de la sorte.

M. DAVIS : Tout en ne cherchant pas à contredire l'honorable député sur ce point, je répète qu'il a pris ombrage dans son discours de ce que l'honorable député de l'Assi-

niboïa-ouest avait dit, au sujet de certaines pertes subies par les cultivateurs de l'ouest par suite de la congestion du trafic, et il a dit qu'il exigeait la preuve de cela. Il me permettra donc, à mon tour, de le suivre dans cette voie, et d'exiger de lui qu'il nous fournisse la preuve de ce qu'il vient de dire, avant que nous puissions le croire.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député sait fort bien qu'il est reconnu qu'on a offert le transport de ce bétail au Pacifique Canadien, et que ce chemin de fer a refusé parce qu'il ne voulait pas établir de distinction au détriment du port de Montréal.

M. DAVIS : Si l'honorable député affirme que les choses se sont ainsi passées, la connaissance de ces faits doit être circonscrite à lui-même et à un petit cercle de ses amis, parce que je n'en ai jamais entendu parler.

L'honorable M. TARTE : La chose a été rendue publique dans les journaux.

M. BOYD : Je désire faire remarquer à l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal (M. Tarte) et à l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis), que je crois comprendre que les difficultés, au sujet de l'envoi de ce bétail, provenaient de ce qu'on ne pouvait pas obtenir l'embarquement de ce bétail à Montréal.

L'honorable M. TARTE : Cet embarquement pouvait se faire. Aussitôt que j'eus connaissance de ces choses, je me rendis moi-même aux bureaux du Pacifique Canadien, à Montréal. Tout cela fut alors rendu public, sous la responsabilité du Pacifique Canadien, dans le " Star," la " Patrie," et autres journaux, et il est parfaitement vrai que le Pacifique Canadien refusa d'agir au détriment du port de Montréal, et que ces éleveurs de bétail décidèrent alors tout simplement de s'adresser au Great-Northern.

M. DAVIS. Cela me rappelle ici le fameux dicton dont s'est servi une certaine fois l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal, que " les affaires sont les affaires ". Je suis au courant des besoins du commerce de l'élevage, parce que je suis moi-même engagé dans ce genre de commerce, et je sais que si le Pacifique Canadien avait alors demandé des taux raisonnables, et s'il avait accordé les mêmes facilités de transport et d'alimentation que celles qu'on obtient aux Etats-Unis, les éleveurs du Canada, qui montrent autant de patriotisme qu'aucune autre classe de citoyens, auraient envoyé tout leur bétail par le Pacifique Canadien, et à destination d'un port canadien. C'est le chemin de fer du Pacifique qui a ici manqué de patriotisme. Il ne s'agissait pas, pour ces éleveurs, de la devise " le Canada aux Canadiens," mais tout simplement de taux élevés et de manque de facilités nécessaires pour le transport du bétail. Il en est résulté que ces éleveurs furent alors forcés de faire passer la frontière à leur bétail, et de s'adresser à un chemin de fer étranger.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami ne m'a pas encore compris. Ces éleveurs de bétail voulaient expédier leurs animaux à Boston, et ils exigeaient, pour ce dernier port, les mêmes taux de transport que pour Montréal, et que la Compagnie du Pacifique a refusé, c'est là tout ce qui s'est passé.

M. DAVIS : L'honorable député veut-il dire par là que les éleveurs de l'Ouest préfèreraient envoyer leur bétail de Boston plutôt que de Montréal, si les taux de Montréal n'étaient pas plus élevés. Cela n'a pas de sens commun. A facilités égales, les expéditeurs de l'ouest préféreraient de beaucoup expédier leurs animaux d'un port canadien plutôt que d'un port américain. Mais la vérité est que, même après avoir fait parcourir à leur bétail une distance de 200 milles dans les prairies, ils gagnaient du temps et s'épagnaient $3 par tête de bétail. En route, en faisant l'expédition par le Pacifique Canadien, le bétail aurait subi une dépréciation d'au moins 1 cent par livre, représentant la différence entre le prix du bétail d'exportation et le prix des animaux de boucherie. L'honorable député (M. Tarte) s'aventure sur un terrain dangereux, quand il entreprend de parler du commerce du bétail, parce qu'il n'est pas très renseigné là-dessus. Il devrait faire corriger son dossier. L'honorable député (M. Tarte) a cru qu'il avait le dessus sur mon honorable ami de l'Assiniboïa (M. Scott), quand il a dit que la saison était ici trop courte pour sortir tout notre blé avant la clôture de la navigation. Quel cas fait-il donc de tous ces fameux canaux qu'il avait entrepris de construire pour transporter notre blé, si la saison est si courte que nous ne pourrons pas nous en servir, et qu'il nous faudra emmagasiner tout le temps notre blé aux points situés à la tête des lacs. Nous aimerions à ce qu'il nous en dise lui-même plus long au sujet de ces canaux. L'honorable député nous a aussi dit que nous ne devrions pas nous attendre, dans l'Ouest, à être traités différemment des populations de l'est, et que nous étions continuellement à solliciter des faveurs. Nous n'avons jamais demandé d'être traités différemment, et je puis assurer à l'honorable député que s'il consulte les états budgétaires de ces cinq dernières années—en laissant de côté les renouvellements de crédits, parce qu'il s'était fait une spécialité de ces renouvellements quand il était ministre des Travaux publics—il verra que les provinces de l'Ouest n'ont pas reçu leur part équitable dans les dépenses, en tant qu'il puisse s'agir d'améliorations publiques. L'honorable député nous a aussi dit, dans le genre dramatique qu'il affectionne, que chaque coup porté au Pacifique Canadien faisait la joie des chemins de fer américains. Presque immédiatement après, il attaquait nos maisons d'expédition canadien-

nes en disant qu'elles n'étaient pas en mesure de transporter le blé de Port-Arthur et de Fort-William. Si les gens de l'Ouest manquent de patriotisme lorsqu'il portent des coups au Pacifique Canadien, il manque lui aussi de patriotisme en attaquant nos maisons d'expéditions comme il le fait. Mais dans tous les cas, cet argument ne valait rien. Si les gens de l'Ouest ont sujet de croire qu'ils ont des grielfs contre le Pacifique Canadien ou tout autre chemin de fer, prétend-il que nous n'avons pas le droit d'exposer ces griefs devant cette Chambre, tout simplement parce que nous manquons de patriotisme ? Si l'on pousse cet argument jusqu'au bout, autant vaudrait dire que si un Canadien vole quelqu'un, celui-ci doit bien prendre garde de souffler mot, parce que, en agissant ainsi, il ferait passer un Canadien pour voleur aux yeux du peuple américain.

Eh bien, M. l'Orateur, j'ai un bon mot à dire en faveur du Pacifique Canadien. Ce chemin de fer est une excellente compagnie sous certains rapports, et ce pays lui doit beaucoup. Mais, d'autre part, le Pacifique Canadien doit aussi beaucoup au pays. Je crois que, des deux côtés, nous sommes à peu près quittes. Le Pacifique Canadien a conclu un arrangement avec le peuple canadien en vertu duquel cette compagnie a reçu une certaine partie construite du chemin, certaines concessions de terres, certaines sommes d'argent, et certaines franchises sous forme d'exemption perpétuelle de taxes sur la voie principale et sur les bâtiments; en outre, certaines exemptions de taxes sur leurs terres, exemptions que nous croyions être de vingt ans, mais qui se trouvent être de quarante ans; et, pour mettre le comble, la compagnie a obtenu le droit de taxer le public tant qu'elle voudrait sous forme de taux de transport, et il ne saurait y avoir de doute que le Pacifique Canadien se prévaut de ce droit.

En retour de ces faveurs, la compagnie était tenue de donner un service convenable à nos populations, tant de l'est que de l'ouest. On devrait forcer la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à tenir ses engagements. Le peuple canadien a loyalement rempli toutes ses obligations. Les pauvres colons de l'ouest qui, à force de travail, augmentaient la valeur de leurs terres, augmentaient aussi par là-même la valeur des terres de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et ils ont permis à cette compagnie de réaliser quelque chose comme 100 millions de dollars avec la vente de ces mêmes terres. Les cultivateurs du Nord-Ouest se sont vivement émus des torts que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique leur faisait subir sous forme de taxes, mais quand on leur apprit qu'un pacte solennel avait été conclu entre le peuple canadien et le chemin de fer Canadien du Pacifique, ils résolurent d'observer loyalement les termes de ce contrat, quitte à endurer toutes les vexations possibles. Mais, M. l'Orateur, on devrait aussi forcer, d'un autre côté, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à user de la même loyauté pour tenir ses engagements. L'honorable député de l'Assiniboïa (M. Scott) n'était pas éloigné de la vérité, quand il a parlé de l'argent qui avait été perdu dans l'ouest, par suite des conditions déplorables qui ont régné l'année dernière dans cette région. Environ 25 millions de boisseaux de blé sont partis de là-bas l'année dernière, et je dois dire ici devant cette Chambre que, par suite de l'incapacité de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de faire face aux besoins de ce trafic, les cultivateurs n'ont pas perdu moins de 5 ou 6 cents par boisseau, et c'est chose on ne peut plus facile de calculer ce que cela peut bien représenter. Cela représente une perte, pour nos cultivateurs, de $1,250,000. Les acheteurs ont dû acheter leur grain dès le commencement de la saison, en faisant la part des frais d'emmagasinage en hiver, parce que rien ne leur assurait qu'ils pourraient expédier ce blé, à cause du peu de wagons et de locomotives dont le chemin de fer pouvait disposer. Quand un cultivateur pouvait charger un wagon de blé et le diriger vers les lacs, il obtenait 6 cents de plus par boiseau que ce que l'acheteur de grain pouvait lui payer sur ses terres mêmes. Tout d'abord, les cultivateurs avaient jeté les hauts cris contre les acheteurs de grain, car ils croyaient que ceux-ci s'étaient concertés pour les dépouiller, mais ils ne tardèrent pas à s'apercevoir que leurs pertes étaient dues à ce que le chemin de fer le plus important de cette partie du pays se trouvait dans l'impossibilité de subvenir aux besoins du trafic qui lui était offert. Il y a encore là-bas 14 millions de boisseaux de blé que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas pu transporter, et sur chacun de ces boisseaux le cultivateur perd 6 cents, soit $840,000. Les cultivateurs ne diffèrent pas des autres gens d'affaires, c'est-à-dire qu'il leur faut payer l'assurance, les frais d'entrepôt et l'intérêt de l'argent ; et si leurs produits ne sont pas mis sur le marché, il leur faut emprunter pour payer cet intérêt, qui est de huit à dix pour cent dans l'ouest. Mais ce ne sont pas seulement les cultivateurs qui ont perdu. Tous les gens d'affaires du Nord-Ouest ont perdu de l'argent, par suite de l'incapacité où s'est trouvé le chemin de fer Canadien du Pacifique d'amener dans cette partie du pays les marchandises dont on avait besoin, et c'est le colon qui, en définitive, doit supporter ces pertes. Mon honorable ami (M. Scott) nous a cité un cas où un marchand n'avait vu arriver ses marchandises de Noël que le printemps suivant. Et il n'est pas un homme d'affaire qui ne sache qu'il est impossible de vendre des poupées et des polichinelles au printemps à moins de liquider le stock à 5 cents du dollar.

L'honorable député (M. Tarte) ne me paraît pas en connaître aussi long sur l'éle-

vage du bétail que sur les quais et jetées de cette partie orientale du pays, et j'aimerais à lui donner quelques détails sur cette industrie. Le bétail se divise en deux classes : le bétail d'exploration proprement dit, qui vaut à Winnipeg de $4 à $4.15 les 100 livres ; et le bétail dit de boucherie, qui vaut à Winnipeg 3 cents la livre. Sur un bœuf de 1,400 livres, cette différence ne laisse pas que d'être assez considérable, c'est-à-dire précisément $14. Quand un expéditeur désire expédier son bétail de Calgary, il peut se faire quand il arrive à Moosejaw, que les commodités nécessaires fassent défaut. Si un autre expéditeur l'a devancé, il ne trouvera là ni hangar, ni parc, ni foin, ni eau pour son bétail, et il lui faudra continuer son chemin.

Il est arrivé, à ma connaissance, que des bestiaux sont restés jusqu'à trois jours entassés dans leurs wagons, sans eau ni aliments, et chacun sait ce que cela veut dire. Cela représente une diminution de 1.15 cent par livre pour au moins la moitié de ces animaux, parce que bien que la moitié de ces bêtes puissent endurer ces privations, ce qui reste prendra un aspect pitoyable et devra être mené au plus tôt à l'abattoir. Ces choses-là sont arrivées tout le temps, l'automne dernier. J'ai moi-même passé par là. Il m'a fallu une nuit et un jour pour parcourir une distance de 95 milles avec mon bétail sur la voie principale du Pacifique Canadien. Après être arrivé dans un endroit où je devais nourrir mes animaux, je n'y trouvai ni parc ni foin, et je dus profaner le dimanche pour me mettre à la recherche d'un enclos et de l'eau nécessaire à mes bêtes ; quand j'arrivai sur le marché il se trouva que j'avais perdu 1.15 cent par livre. Peut-on s'étonner maintenant qu'on s'adresse au Great Northern, où l'on voit à fournir les parcs et hangars nécessaires, ainsi que tous les aliments et l'eau dont on peut avoir besoin ? Il faudra certes dépenser beaucoup d'éloquence patriotique pour engager un expéditeur à se mettre en voyage avec son bétail, par la pluie et le soleil, sans être assuré de trouver le long de la route les commodités nécessaires, puis de consentir à perdre 1 cent par livre, tout cela pour l'honneur de voyager sur le Pacifique Canadien. Le Pacifique Canadien devrait lui-même montrer ce que vaut son patriotisme en donnant au public le service effectif qu'il demande, de telle sorte qu'on soit porté à donner la préférence à des routes canadiennes et à des ports canadiens.

L'honorable M. TARTE : Puis-je demander à l'honorable député s'il y a plusieurs stations ainsi dépourvues de commodités ?

M. DAVIS : Oui, il y en a plusieurs.

L'honorable M. TARTE : Combien y en a-t-il ?

M. DAVIS : Si mon honorable ami veut demander à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, qui lui fournit ses arguments, elle le mettra parfaitement au courant. Or, j'ai consulté un rapport très important et très bien fait, qui contient beaucoup de renseignements, et j'espère que mon honorable ami de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) ne m'accusera pas de manque de patriotisme parce que je cite ce rapporte en cette Chambre. C'est le rapport de l' " Interstate Commerce Commission " pour 1901.

A la page 51 de ce rapport, je constate que pour chaque 1,000 milles de chemin de fer aux Etats-Unis, en prenant la moyenne pour tout le pays, il y avait 195 locomotives et 7,535 wagons. Si mon honorable ami veut faire le calcul pour tout le réseau du chemin de fer Pacifique Canadien, il verra que cette moyenne est loin d'être atteinte. Il n'y a aucune raison valable pour que cette compagnie n'ait pas de locomotives. Ceci n'est pas une idée nouvelle ; elle a été exprimée ici d'année en année. Je suis en cette Chambre depuis sept ans, et chaque année depuis lors on a dit en cette Chambre que le service de cette voie ferrée n'était pas suffisant. La compagnie a eu tout le temps nécessaire pour remédier à cet état de choses et elle aurait dû y remédier.

Je constate aussi qu'au moins 54.34 pour 100 du capital-actions placé dans les chemins de fer aux Etats-Unis n'ont pas rapporté de dividendes en 1901, tandis que le chemin de fer Pacifique Canadien a payé 5 pour 100 à 6 pour 100 sur ses diverses catégories de capital-actions, bien qu'il ait d'immenses parcours qui ne donnent aucun profit. Tout ceci corroborre la déclaration de l'honorable député de l'Assiniboïa-occidental (M. Scott) à l'effet que la compagnie pressure le chemin depuis des années. Si elle eut appliqué à des améliorations l'argent gagné par le chemin, au lieu de mettre cet argent dans le gousset des actionnaires sous forme de dividendes, nous ne serions pas obligés de formuler ces plaintes.

Mon honorable ami de Sainte-Marie a parlé des réservoirs d'eau et il a dit qu'en juin la pluie n'avait pas été suffisante pour les alimenter. Lorsqu'il a été contredit par l'honorable député d'Assiniboïa, il a glissé de juin à juillet et si mon honorable ami eut insisté il aurait glissé jusqu'en décembre. Dans cette région, nous avons eu une série d'années de sécheresse durant lesquelles il y avait très peu d'eau ; mais durant ces années nous n'avons jamais entendu dire qu'il y eut disette d'eau sur le chemin de fer Pacifique Canadien, mais maintenant on se plaint de la disette d'eau lorsque les saisons sont tellement humides que les gens peuvent à peine voyager à travers le pays et que des ponts sont emportés un peu partout, grâce aux inondations causées par les pluies excessives.

Le fait très simple est que les réservoirs ont été négligés et que les locomotives sont usées. Je pourrais donner à mon honorable

ami un exemple de la manière dont les affaires ont été faites. Dans ma propre ville de Prince-Albert, il y a un embranchement nommé le chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, qui depuis douze ans est exploité par le chemin de fer Pacifique Canadien. Une rivière aussi large que la rivière Outaouais coule le long de la ville de Prince-Albert, et la voie ferrée passe à moins de cent pieds de cette rivière, et cependant, la compagnie ne peut pas avoir d'eau à Prince-Albert, et il lui faut conduire les locomotives à vingt milles plus loin pour avoir de l'eau.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami voudra-t-il me permettre ? N'est-il pas vrai qu'environ 60 pour 100 du matériel de traction du chemin de fer Pacifique Canadien—des locomotives toutes neuves—ont été hors de service durant les mois de septembre et octobre à cause de la nature alcaline de l'eau, résultant du manque de pluie ? On m'a donné des renseignements à cet effet.

M. SCOTT: Il y a du vrai dans la question posée par l'honorable député. Mais la difficulté provient du fait que la compagnie a négligé de s'approvisionner de bonne eau à des endroits tels que Prince-Albert, où passe la Saskatchewan dont l'eau est exempte d'alcali. A cet endroit, il ne devrait pas être difficile de se procurer de l'eau, mais la compagnie a négligé de prendre des mesures pour se tenir approvisionnée. A Régina, également, où l'eau des puits est trop dure pour être propre à l'alimentation des locomotives, la compagnie a négligé de prendre des mesures pour se procurer de bonne eau, mais elle est maintenant à prendre ces mesures. Les bureaux de la compagnie sont remplis de rapports faits par les fonctionnaires de la compagnie au sujet de cette question, des rapports qui ont été faits il y a sept ou huit ans, mais dont on n'a jamais tenu compte avant cette année. Si l'on eut agi d'après ces recommandations il y a des années, il n'y aurait pas eu de difficultés.

L'honorable M. TARTE : J'ai sous la main un rapport d'un fonctionnaire du chemin de fer Pacifique Canadien à l'effet que vu que la chute de pluie n'a été que de 2.31, l'eau, qui était bonne l'année précédente, est devenue tellement impure que 60 pour 100 du nouveau matériel de traction n'ont pu être utilisés.

M. DAVIS : J'ai démontré que nous avons eu des saisons très sèches durant lesquelles, il n'y a eu que peu ou point de plaintes au sujet de l'alcali, tout simplement parce que l'on avait pourvu à l'approvisionnement d'hiver. Mais parce que l'on a négligé cela plus tard, parce que l'on a permis aux réservoirs de se détériorer, par une économie mal entendue consistant à ne pas employer le nombre d'hommes suffisant pour les entretenir en bon ordre, et parce que les puits n'ont pas été nettoyés, il y a eu des sujets de plaintes. J'ai un bon mot à dire en faveur d'un grand nombre de fonctionnaires du chemin de fer Pacifique Canadien. Je crois qu'ils font tout ce qu'ils peuvent et que si leurs rapports et recommandations étaient un peu plus étudiés au bureau principal, les gens de l'ouest n'auraient pas autant de raisons de se plaindre.

En ce qui concerne ce qu'a dit mon honorable ami de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte) au sujet de la manière anti-patriotique avec laquelle certaines gens de l'ouest ont insisté pour amener un état de choses tel que plusieurs chartes ont été accordées durant la dernière session par le parlement du Manitoba aux propriétaires du Grand Nord pour construire des chemins dans cette région, qu'il me soit permis de dire à l'honorable député qu'en ce qui nous concerne je n'ai jamais entendu parler d'une semblable agitation. De fait le Northern Pacific, qui maintenant forme virtuellement partie du Grand Nord, a été amené dans la province du Manitoba il y a des années. Nous l'avions chez nous et mon honorable ami aurait pu aller plus loin et nous dire comment il se fait que cette compagnie de chemin de fer a été chassée hors de la province. J'ignore s'il qualifiait cela d'acte anti-patriotique, mais cette compagnie a été chassée hors de la province et je ne sache pas qu'elle ait voulu y revenir depuis. Le fait que certaines gens ont demandé une charte, ne justifie pas de la part de mon honorable ami sa déclaration à l'effet que Jim Hill l'a obtenue. C'est un fait bien connu que M. Hill a nié qu'il ait eu directement ou indirectement quelque chose à faire en ce qui concerne la charte accordée par la législature du Manitoba. Mais il n'y a aucun doute que quelqu'un a cru qu'il pourrait y avoir quelque chose là-dessous et a demandé une charte, et il se peut que nous en entendions parler avant longtemps. En tant qu'il s'agit de la région que j'habite, nous n'avons été pour rien dans cette demande. Mais si nous voulons avoir un raccordement avec une route américaine, j'aimerais à entendre mon honorable ami nous dire pourquoi nous, habitants de l'ouest, nous n'aurions pas autant que les habitants des anciennes provinces du Canada le droit d'établir un raccordement avec les chemins de fer américains.

M. MONK : Oui, si vous construisez vos propres voies ferrées ; non, si vous les construisez avec notre argent.

M. DAVIS : Je ne sache que la compagnie à laquelle mon honorable ami de Sainte-Marie a fait allusion ait demandé de l'argent. Si mon honorable ami a eu connaissance qu'elle ait demandé de l'argent, il est mieux renseigné que je ne le suis. Ses amis politiques sont en relations avec cette compagnie.

M. MONK : Je sais quel argent vous vous efforcez d'avoir maintenant.

M. DAVIS : Je crois que nous avons un précédent pour ce genre d'affaires, et le moins l'honorable député en parlera le mieux ce sera. Je pourrais rappeler à l'honorable député cette ligne de chemin de fer qui a été construite à travers le Maine par la compagnie dont parle mon honorable ami.

L'honorable M. TARTE : Et qui conduisait à un grand port canadien.

M. DAVIS : Une ligne canadienne conduisait au même port, mais c'était le tronçon de ligne subventionné par l'argent canadien et devant être construit sur le sol américain—y entrant et en ressortant, comme l'a dit mon honorable ami. Mais était-ce un acte patriotique de notre part que de subventionner un chemin de fer devant être construit sur le territoire américain pour faire concurrence à notre propre chemin de fer national ? Nul membre de la droite actuelle n'a jamais insisté sur une semblable demande. Le chemin de fer demandé est une ligne qui s'arrête à la frontière. Nul d'entre nous n'a jamais demandé au gouvernement d'affecter des deniers publics à la subvention d'un chemin construit sur le territoire américain. Mais cela a été fait il y a des années par un gouvernement conservateur. Nous avons le chemin de fer du Grand Tronc qui va à Portland, cela a été fait dans le bon vieux temps. Mon honorable ami pourrait nous en dire quelque chose. Cela était-il anti-patriotique ? Vous avez je ne sais combien de chemins qui traversent la frontière afin de vous permettre de faire des affaires avec les Américains. Il vous faut commercer avec eux. Ce sont vos voisins. Et s'il est bon pour les gens de l'est d'avoir des raccordements à travers la frontière avec les Américains et de faire avec eux un commerce réciproquement avantageux, cela serait également bon pour nous. Le plus tôt le peuple de ce pays comprendra que nous, les gens de l'ouest, ne sommes pas nourris au biberon, le mieux ce sera pour tous. Nous avons le droit de parler de nos affaires sans qu'on nous fasse un sermon au sujet de notre prétendu manque de patriotisme. Une chose me frappe : c'est que dans tout le contingent des députés de la région située à l'ouest des lacs, on n'a pas pu en trouver un seul pour défendre cette proposition, et qu'il a fallu prendre un homme de l'est, qui apparaît armé d'un gros canevas de discours, et qui n'est pas aussi renseigné qu'il devrait l'être au sujet des affaires de l'ouest. Il est vrai qu'il y a fait un ou deux voyages et qu'il ne manquait pas de wagons,—de wagons privés dans tous les cas——

L'honorable M. TARTE : J'irai encore.

M. DAVIS : J'espère voir là mon honorable ami. Nous le recevrons poliment ; mais je crains que s'il réédite les arguments dont il s'est servi ce soir à la Chambre et s'il accuse la population de manque de patiotisme——

L'honorable M. TARTE : Je n'ai jamais porté une pareille accusation.

M. DAVIS : C'était une accusation implicite. C'était une insinuation. Je crois que la Chambre conviendra avec moi que nous avons été accusés d'essayer d'entraver une grande industrie canadienne, et autres choses de ce genre.

Je ne m'étendrai pas plus longuement sur le sujet vu que d'autres orateurs vont me succéder. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait beaucoup pour ce pays et je souhaite de le voir prospérer. Nous ne voulons pas qu'on lui fasse tort, mais puisqu'il peut payer 6 pour 100 sur son capital-actions et qu'il est autorisé à en émettre encore pour $20,000,000, à condition que $9,000,000 soient dépensés dans l'ouest pour matériel de traction et pour pose de doubles voies, nous aimerions à le voir remplir ses engagements. Il faut qu'il y ait double-voie depuis Moosejaw jusqu'à Port-Arthur. Ni les voies de garage, ni les améliorations de ce chemin ne feront disparaître l'encombrement. Si l'on construit une double-voie depuis Moosejaw jusqu'à Port-Arthur, et si le chemin est muni d'un matériel roulant suffisant, il pourra transporter tout le blé de cette région. Les autres parties du territoire seront desservies par le Canadian Northern. Nous avons des griefs et il est utile de les faire connaître non seulement dans notre propre intérêt, mais encore dans l'intérêt du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer Canadien du Pacifique constatera qu'il serait avantageux pour lui d'adopter un programme comportant une plus grande activité en ce qui concerne son service dans l'ouest. Il se peut qu'après la discussion de cet après-midi il se décide à acheter des locomotives et du matériel roulant. S'il ne peut les acheter, il peut les fabriquer. Les gens de l'ouest ont à cœur les intérêts du Dominion tout autant que les gens de l'est, nonobstant ce que mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a dit ce soir. Je crois que vous trouverez autant de patriotisme dans l'ouest que dans n'importe quelle partie du Dominion. Je n'ai qu'à remonter à trois ans en arrière, lorsque l'empire avait besoin de volontaires. Quels ont été les premiers à s'enrôler ? Quels sont ceux qui ont été plus empressés que les hommes du Nord-Ouest? Et ils se sont montrés de très bons soldats, et ils ont fait très bonne figure.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Très bien ! très bien !

M. DAVIS : Les gens de l'ouest n'aiment pas à entendre insinuer qu'ils ne sont pas de loyaux sujets ou qu'ils désirent séparer de l'empire cette partie du territoire et l'annexer aux Etats-Unis.

M. N. BOYD (Macdonald) : Il n'arrive pas très souvent que les députés du Manitoba et du Nord-Ouest aient l'occasion de prendre

part à une discussion qui les touche d'aussi près que celle qui a été soumise à la Chambre cet après-midi par l'honorable député d'Assiniboia (M. Scott). Pour cette raison, je suis disposé à prendre quelques instants pour discuter la question maintenant soumise à la Chambre. Je ne partage pas tout à fait l'opinion exprimée par l'honorable député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) lorsqu'il a dit, si je l'ai bien compris, qu'il n'était pas de l'intérêt bien entendu du pays d'attirer, de la manière qu'on l'a fait, l'attention de la Chambre sur cette question. Pour ma part, je crois qu'il est de l'intérêt bien compris du pays, pour plus d'une raison, que cette question soit discutée à fond. Il n'y a pas à nier que la population des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba est mécontente de la manière dont elle a été et est encore traitée depuis deux ans. J'admets que la compagnie du chemin de fer peut invoquer certaines excuses. La superficie cultivée a augmenté et, depuis deux ans, les récoltes ont été exceptionnellement abondantes.

Le transport, non seulement de ces récoltes, mais des marchandises dont l'achat est le résultat naturel de la prospérité plus grande de la région, a procuré un énorme trafic au chemin de fer. Le transport des voyageurs a également pris des proportions inusitées. L'été dernier, les chemins de fer ont dû transporter, aller et retour, 25,000 moissonneurs. Puis, grâce à la condition plus prospère, les gens ont pu aller en nombre beaucoup plus grand qu'à l'ordinaire, visiter leurs amis de l'est et revenir. Ceci a également créé un état de choses anormal. Il faut tenir compte de ces faits. Pour ma part, je n'ai pas l'intention d'amoindrir l'importance des difficultés, ni de faire à la compagnie de chemin de fer de reproches immérités. Nul doute qu'elle a fait beaucoup. Dans d'autres saisons, ce qu'elle a fait récemment aurait été accepté comme un effort assez considérable. Cependant, comme je l'ai dit, on ne saurait nier qu'elle n'a pas répondu aux besoins de cette région et que, si elle doit rester dans le pays, et si la région doit faire tout le progrès que nous en attendons tous, ou il faut que la compagnie fasse volontairement plus qu'elle n'a fait ou des mesures devront être prises par le gouvernement fédéral ou par les autorités responsables afin de répondre aux besoins urgents du moment.

L'honorable député de Sainte-Marie a parlé de greniers. A ce propos, je ne saurais rien dire en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest, mais je sais qu'en tant qu'il s'agit de certaines parties du Manitoba, il y a des greniers dont la capacité est plus considérable, étant donné le chiffre de la population et le nombre d'acres en culture, que celle des greniers de n'importe quelle autre partie du Canada ou des Etats-Unis. Je dis cela sans craine d'être contredit. Il y a au Manitoba des hommes dont les greniers ont une capacité de 1,000 à 18,000 boisseaux. Je sais que mon honorable ami de Sainte-Marie, lorsqu'il a fait cette déclaration, ne connaissait pas ces faits ou voulait parler du territoire situé plus à l'ouest, où les gens ne sont pas aussi bien pourvus sous ce rapport. Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) parle de la nécessité de faire preuve de patriotisme. Il nous dit que la population du Canada a fait beaucoup pour le Manitoba et le Nord-Ouest. Eh bien, nous les gens du Manitoba et du Nord-Ouest, nous sommes convaincus que nous avons fait beaucoup pour le Canada ; et si vous enlevez cette partie du pays, le Canada restera bien petit. Mais je ne crois pas que l'affaire doive être discutée dans cet esprit. Le patriotisme de la population du Nord-Ouest ne saurait être révoqué en doute, non plus que ce que vous pouvez attendre de sa part à l'avenir. Mais si vous voulez qu'elle reste patriote, il vaudrait mieux prendre des mesures pour éviter qu'il se produise de la part des représentants du peuple de ce pays, des plaintes comme celles que j'ai entendues ce soir.

Et je dois dire à mon honorable ami de Sainte-Marie que s'il suppose que le grain du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest doit être transporté par des routes canadiennes, il faut que le Canada réponde aux besoins de cette région. Si je suis bien informé, environ 2,000,000 de boisseaux de blé ont été envoyés à Minneapolis pour y être moulus et sont passés à travers les Etats-Unis. Comment allez-vous empêcher ces gens de venir acheter le blé et de l'emporter en dehors du pays? Comment allez-vous empêcher les chemins de fer de venir construire des lignes et de chercher à attirer à eux le commerce de transport du pays? Je remarque le même état de choses cette année en cette Chambre que l'année dernière lorsqu'on y a discuté une question quelque peu semblable à celle-ci. Il y a juste deux ministres présents, pendant que l'on discute cette question importante et l'un d'eux est le ministre de la Milice, un homme de guerre.

Je demanderai aux représentants du Manitoba et du Nord-Ouest de s'enquérir si le gouvernement croit s'intéresser à nos affaires comme il le doit et comme la population de cette province et de ces territoires a le droit de s'y attendre. Pendant qu'ils seront en frais d'interpeller le gouvernement, je leur demanderai de s'enquérir de ce qu'il a fait depuis son arrivée au pouvoir, en 1896, pour faire face aux événements qui se sont déroulés dans cette partie du pays, principalement depuis deux ans, et ce qu'il se propose de faire à l'avenir.

Pour le moment, nous oublierons qu'il a tout fait pour empêcher la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique dans cette contrée et qu'il a dénigré cette entreprise et cette contrée ; par bonté de cœur, nous nous efforcerons d'oublier ce qu'il disait de nous à cette époque. Pourtant, je lui demanderai ce qu'il a fait pour cette

partie du pays depuis qu'il a charge des destinées du Canada. J'espère que quelques-uns des ministres élèveront la voix pour nous apprendre ce qu'a fait le gouvernement. Nous avons tenté de le découvrir, mais jusqu'ici aucun des habitants des Territoires du Nord-Ouest n'a pu s'en rendre compte.

En ce quai a trait à la construction de nouvelles voies ferrées dans cette partie du pays, je me souviens que, vers 1893, lorsque je pris la parole dans cette enceinte pour la première fois, m'adressant au premier ministre actuel (très honorable sir Wilfrid Laurier), qui était alors dans l'opposition, je lui dis : Si le chef de l'opposition se rétracte et regrette ce que ses partisans ont dit du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, s'il va jusqu'à dire qu'ils n'ont pas fait ce qu'ils devaient faire, s'il prouve son repentir en consentant à la construction là-bas d'une nouvelle voie ferrée—car au jour où elle sera achevée, nous en aurons besoin—alors, il pourra espérer recueillir quelques suffrages dans cette partie du pays. Il hocha la tête de l'autre côté de la Chambre, et j'ajoutai : Le chef de l'opposition branle la tête ; pourtant, il ne devra pas compter sur l'appui du Manitoba et des Territoires, dont il se croit digne, tant qu'il ne fera rien dans ce sens-là.

La presse libérale, M. l'Orateur, le Free Press principalement, se déchaîna contre moi parce que j'avais eu la témérité de faire une telle assertion. Or, après avoir vécu quinze ans dans ce pays-là, je me rendais compte de ce qui allait arriver et de ce qui est arrivé effectivement ; et le gouvernement du jour ne peut nous signaler aucun de ces actes qui ait eu pour effet de remédier à une situation créée par l'importance actuelle de cette contrée et dont nous ne lui sommes aucunement redevables.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : J'ai été étonné du raisonnement employé ce soir par le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte) au cours du débat. Il ne s'est vraiment pas aventuré bien loin et a terminé ses remarques en disant que cette question est aujourd'hui soulevée afin de nous laisser comprendre qu'une demande de fortes subventions sera bientôt déposée sur le bureau de la Chambre. Or, M. l'Orateur, je veux m'associer particulièrement à la protestation qu'on a fait entendre cet après-midi, tout en niant ma participation à l'entente dont le représentant de Sainte-Marie a tiré la conclusion à laquelle il est arrivé lorsqu'il a dit qu'il fallait voir dans ce débat un avis que des subventions seraient demandées à brève échéance. La plainte qu'on a fait entendre aujourd'hui porte exclusivement sur l'encombrement qui se produit à l'arrivée, et non au départ. Le grand sujet de plainte à l'heure qu'il est se rapporte à l'encombrement des marchandises transportées vers l'ouest. Une

députation de la chambre de commerce de Winnipeg s'est rendue au bureau principal de la compagnie à Montréal pour demander à l'administration du chemin de fer de prendre des mesures afin de livrer les marchandises déjà reçues et entassées depuis des semaines dans les hangars, sans que les marchands pussent se les faire délivrer. Aujourd'hui on ne se plaint pas du délai apporté à l'expédition du grain. Je crois sincèrement que c'est non seulement le droit mais le devoir des représentants du Nord-Ouest d'appeler l'attention du gouvernement et de la Chambre sur cette matière. Car, où faudrait-il chercher ailleurs le redressement de nos griefs ? Nous n'avons pu rien obtenir jusqu'ici ; les choses vont de mal en pis.

Cependant, je prends la parole principalement dans le dessein de traiter un sujet qui n'a pas encore été effleuré, mais qui a sensiblement contribué au délai apporté à la livraison des marchandises sur tout le parcours de la voie depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique. Dans les derniers jours de l'année dernière, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique apprit par ses agents secrets qu'une nouvelle association très nombreuses s'organisait dans la division ouest de son réseau, association formée presque entièrement des camionneurs et des préposés au service du transport des marchandises. La compagnie prit des mesures pour frapper un grand coup afin de disperser cette association et de l'anéantir avant qu'elle ne s'étendît jusqu'à l'est. Elle fut prête vers la fin de janvier, et elle envoya des hommes de Montréal afin de commencer le travail à Vancouver. Dès les premières démarches de la compagnie, tous ses employés se mirent en grève et ils le sont encore. Ils ne demandent pas des salaires plus élevés, ni des heures moins longues, ni d'autres conditions d'engagement ; mais ils veulent obtenir la promesse qu'ils ne seront pas congédiés parce qu'ils font partie de cette association. Aujourd'hui, depuis Winnipeg jusqu'à Vancouver, tous les anciens camionneurs de la compagnie chôment ; voilà la principale cause du formidable encombrement des marchandises. Des wagons à marchandises s'entassent dans les cours de la compagnie à Winnipeg, à Calgary, dans les Montagnes Rocheuses, à Vancouver, sans que la compagnie elle-même sache ce qu'ils renferment. Elle a pour principe de ne reconnaître aucune association nouvelle de ses employés. De concert avec le représentant de Macdonald (M. Boyd), je regrette que les membres du gouvernement n'assistent pas aux séances de la Chambre et ne prêtent pas plus d'attention à ces matières. Jusqu'ici, le ministre du Travail n'est pas encore intervenu dans ce démêlé. Si son ministère doit être utile à quelque chose, voilà l'une des questions dont il aurait dû s'occuper depuis deux mois—non pas dans le dessein de favoriser la compagnie ou ses

employés, mais afin de venir en aide à la population de l'ouest paralysée par cet encombrement.

Maintenant, j'ai expliqué quelle est la principale cause de cet état de choses qui, je le dis sans crainte, a été créé et entretenu par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique dans le dessein que j'ai mentionné.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : A titre de citoyen d'Ontario, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le débat soulevé par les représentants du Nord-Ouest. La verve populacière de l'auteur de la motion (M. Scott) m'a surtout vivement intéressé. J'avoue volontiers que je sympathise avec les représentants du Nord-Ouest au sujet de l'état de choses qu'ils nous ont dépeint. Je suis un peu au courant de ce qui s'est passé depuis six mois et, bien que la situation ait un certain caractère de gravité, je n'irais pas jusqu'à traiter de voleurs les membres de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que l'a fait le député d'Assiniboïa-est.

Selon moi, c'est aller un peu trop loin. Cependant, il est indubitable que la situation a été presque intolérable l'année dernière. Je ferai pourtant remarquer qu'elle a été presque aussi mauvaise dans l'est. Je suis certain que nous avons souffert presque autant dans Ontario qu'ont souffert les expéditeurs de l'ouest. Non seulement nous avons supporté les inconvénients résultant des délais apportés à l'expédition des colis vers l'ouest, mais nous avons subi les désagréments causés par la lenteur avec laquelle s'effectuait le transport des marchandises d'Ontario vers le littoral et *vice versa*, ou d'un point à un autre de la province. Les députés ont raconté leur propre expérience qui en dit peut-être plus long que n'importe quoi. Je puis dire qu'au cours du printemps passé les retards ont été si considérables, non seulement sur le Pacifique-canadien, mais sur d'autres voies ferrées que nous ne savions plus où donner la tête. La moitié au moins des marchandises expédiées en grandes quantités, ce printemps, des environs d'Hamilton et du centre de la province d'Ontario a pris huit jours à se rendre à cent ou deux cents milles de distance. Si vous comparez cet état de choses aux facilités qu'on trouve en Angleterre, par exemple, pour le transport des colis, vous avouerez que cette situation est intolérable. Pourquoi faut-il huit, dix ou douze jours pour voiturer des marchandises des environs d'Hamilton et du centre de la province d'Ontario à cent ou deux cents milles, ainsi que cela est arrivé la moitié du temps ce printemps? On dira peut-être, à bien juste titre je crois, que le trafic est plus considérable qu'à l'ordinaire, et cela est indéniable. Pourtant les compagnies auraient dû se préparer à faire face aux exigences du trafic. Que dirait-on d'un négociant, d'un fabricant ou d'un agriculteur dont les affaires augmenteraient et qui ne ferait aucun préparatif en conséquence? Que ferait un marchand, un manufacturier ou un cultivateur qui, dans l'attente de produits deux fois plus considérables, ne doublerait pas le nombre de ses employés et les moyens de transporter sa marchandise au marché? Eh bien, les compagnies de chemin de fer sont dans cette alternative. Elles ont dû s'apercevoir il y a deux ou trois ans de l'augmentation rapide du commerce et auraient dû prendre alors des mesures pour faire face à la situation actuelle. Je me suis souvent plaint de cet état de choses aux gérants des compagnies de chemin de fer qui m'ont répondu qu'ils ne doutaient pas de la vérité de ce que je disais, mais qu'ils avaient fait de leur mieux pour se procurer des locomotives et des voitures partout, non seulement au Canada mais aussi en pays étrangers. Ils m'ont appris que tous les ateliers de construction de voitures de chemin de fer du Canada sont mis à contribution autant qu'ils peuvent l'être et que les compagnies font circuler toutes les locomotives et voitures qu'elles peuvent se procurer. Je veux bien le croire, mais je reproche à ces compagnies de n'avoir pas fait plus de préparatifs auparavant, car elles auraient dû s'attendre à cet état de choses dans un pays comme le nôtre. Un citoyen de Glasgow, au cours d'une conversation, m'a dit que le transport des marchandises entre Londres et Glasgow prenait trente-six heures, et qu'il pouvait donner une commande à Londres avec la certitude de recevoir ses emplettes à Glasgow dans ce délai. Il est notoire qu'une pareille situation ne s'est jamais présentée au Canada, sauf depuis un an ou deux que le trafic a été plus considérable qu'à l'ordinaire. Il y a des années que nous n'avons pas connu un tel état de choses. Il a toujours fallu six jours environ pour transporter des marchandises à cent ou deux cents milles, dans Ontario.

Je maintiens que l'administration des voies ferrées du Canada n'est pas aussi pratique qu'elle devrait l'être. Je citerai un cas où on s'est efforcé d'établir un transport rapide des marchandises. Le chemin de fer du Michigan-Central transporte en seize heures, des fruits de Winona à Petrolea et à d'autres endroits de la péninsule occidentale d'Ontario. Nos voies ferrées devraient tenter de voiturer les fruits en moins de temps qu'aujourd'hui. A vrai dire, dans un pays jeune où le trafic s'accroit rapidement, la situation n'est pas la même que dans des pays plus vieux. Cependant, à l'heure qu'il est, partout dans le Dominion on a à se plaindre des compagnies de chemin de fer. Ces dernières prétendent faire de leur mieux. Je me demande si, par économie, elles ne cherchent pas à n'avoir que le matériel roulant strictement nécessaire afin de l'utiliser complètement tout l'année durant et afin de procurer contamment du

travail à leurs employés. Le gouvernement ferait bien de s'enquérir de cela. Nous avons entendu parler de la création d'une commission des chemins de fer. Il me semble que la question que je viens de soulever devra faire le premier sujet des délibérations de cette commission. Celle-ci devra constater si les compagnies de chemins de fer fournissent tous les moyens de transport en leur pouvoir et font tous leurs efforts pour accommoder le commerce du pays.

Les représentants des Territoires du Nord-Ouest se plaignent des pertes et des désagréments qui résultent des retards apportés à l'exportation du blé. Le blé, s'il n'est pas expédié aujourd'hui, pourra l'être demain ou la semaine prochaine ; la perte n'est pas grande à moins d'une baisse des cours et une hausse peut également se produire. Mais il n'en est pas ainsi des fruits. Dans Ontario, si l'on ne se procure promptement des wagons, les fruits se gâtent. Je suis certain d'avoir perdu plusieurs milliers de dollars l'automne dernier, faute d'avoir pu me procurer des wagons assez vite. Du raisin fut laissé pendant six jours sur le quai de la gare avant d'être chargé et perdit de sa valeur. L'automne la même chose arrive aux pommes. Je crois que les expéditeurs de pommes d'Ontario ont perdu l'automne dernier 40,000 barils de pommes par la gelée, faute d'avoir pu les faire transporter. D'ordinaire, la saison d'automne n'est pas aussi belle. Les pommes n'ont pas gelé dans les voitures fermées avant le 10 décembre. Je me rappelle qu'une fois elles furent durcies par le froid le 16 novembre. Si l'automne dernier avait été aussi rigoureux, nous aurions perdu le tiers de la récolte des pommes dans Ontario, faute d'avoir des wagons en temps utile. Je n'entends pas dire que les compagnies de chemin de fer n'ont pas fait leur possible dans le temps. Je crois qu'elles ont fait des efforts pour se procurer des voitures, mais elles avaient attendu trop longtemps. Il me semble que nous avons le droit de demander avec instance que le gouvernement s'occupe activement de la solution de ce problème. Les compagnies de chemin de fer ont de grandes obligations envers le public. Le Dominion du Canada, les provinces et les municipalités ont donné à ces compagnies près de $250,000,000 et qu'avons-nous ? Nous avons l'Intercolonial, qui, pendant quelques années au moins, a coûté annuellement jusqu'à un dollar à chaque homme, femme et enfant, et dont les opérations se sont soldées chaque année par un découvert de deux ou trois millions de dollars, si l'on fait entrer en ligne de compte l'intérêt sur les capitaux placés dans cette entreprise.

Assurément, le public a le droit de s'enquérir de l'administration de ces voies ferrées et de s'assurer qu'elles sont convenablement outillées afin de contribuer de leur mieux au progrès de la nation canadienne. Le devoir incombe au gouvernement de faire faire une enquête, soit par une commission, soit par le comité des chemins de fer du Conseil privé, afin de savoir si les compagnies font de leur mieux et d'obliger ces dernières à faire davantage si cela est possible.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, je crois que mes honorables amis de l'ouest——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il me semble que l'honorable député (M. Monk) a déjà pris la parole sur cette question. La Chambre est saisie d'une motion lui demandant de se former en comité général.

M. CASGRAIN : J'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat.

M. MONK : Je crois que mes honorables amis de l'ouest n'auront qu'à s'en prendre au gouvernement du jour si non seulement certains membres de la députation mais le public en général pensent que les griefs qu'ils ont énumérés ce soir sont les premiers indices et, dans une certaine mesure peut-être, une indication claire que le gouvernement se propose de saisir la Chambre d'un projet relatif à la construction d'une nouvelle voie ferrée dans le Nord-Ouest. Il est avéré, et je le faisais observer à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) il y a quelque temps, que nous aurions dû connaître avant aujourd'hui le projet qui s'élabore présentement dans les couloirs du parlement touchant la construction d'un chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest. Cela est indubitable. L'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux pendant toute la discussion ou, du moins, pendant la majeure partie du débat, absence que le représentant de Winnipeg (M. Puttee) à signalée à notre attention, le peu d'intérêt qu'il prend aux griefs que mes honorables amis ont exposés, ne peuvent que nous confirmer dans l'opinion généralement admise que nous assistons au premier effort du gouvernement—je n'adresse pas ce reproche à mes honorables amis—pour préparer les voies à un projet que nous ne consentirons pas à approuver. Les honorables députés se sont contentés de——

M. SCOTT: L'honorable député (M. Monk) me permet-il de donner une courte explication ? Il me paraît avoir mal saisi le sens de mes observations. J'ai pris la peine de déclarer que la question que je discutais n'avait aucun rapport avec la construction de nouvelles voies ferrées et que, de plus, cette construction ne hâterait pas la solution du problème. Il fallait remédier dès cette année à la situation, ce que ne pourraient faire de nouveaux chemins de fer, car il serait impossible de construire une voie ferrée assez vite pour faire disparaître les griefs qui devront être redressés cette année.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Scott) s'est borné à raconter les désagréments que

subit la population du Nord-Ouest à cause de l'encombrement du trafic. Il s'est ruć contre le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il n'a pas eu un mot de reproche à l'adresse du gouvernement qui, après nous avoir appris dans le discours du Trône qu'il se proposait de prendre des mesures afin de remédier à cet état de choses, nous a laissés deux mois dans l'ignorance de ses projets. Quels reproches l'honorable député (M. Scott) a-t-il à adresser au gouvernement au sujet de sa conduite ? Aucun.

Je me rends pleinement compte de ce que souffre la population du Nord-Ouest ; mais l'honorable député croit-il que les citoyens de l'est n'ont pas à se plaindre de l'encombrement du trafic sur les voies ferrées. L'honorable représentant de Wentworth (M. Smith) a raconté les griefs de la population de la province d'Ontario et j'apprendrai au député d'Assiniboïa (M. Scott) qu'aujourd'hui, dans la province de Québec, nous subissons les mêmes désagréments. Qu'il demande au représentant de Terrebonne (M. Desjardins) si, au cours de la dernière élection, là-bas, le principal grief mis de l'avant n'était pas l'impossibilité d'obtenir des wagons de chemin de fer pour répondre aux exigences les plus pressantes du commerce. De fait, on n'en pouvait pas avoir pour transporter le bois destiné aux miséreux de Montréal. A l'heure qu'il est, les entrepreneurs de cette ville ne peuvent pas se procurer de wagons pour apporter du dehors la pierre dont ils ont besoin dans leurs entreprises.

M. DOUGLAS : Pourquoi cela ?

M. MONK : Pourquoi ? Mon honorable ami sait que la situation est la même dans tout le Dominion, aussi bien qu'aux Etats-Unis.

M. DOUGLAS : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin d'accommoder l'ouest, a retiré ses voitures des anciennes provinces pendant l'automne et ces dernières ont éprouvé des désagréments. Malgré cela, l'ouest souffre, uniquement parce que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas assez de matériel roulant.

M. MONK : Alors, nous avons à nous plaindre de vous et on nous l'a souvent dit dans la province de Québec. Lorsque nous nous adressons à la compagnie pour nous plaindre, elle nous dit : Nous avons été obligés de prendre une partie de notre matériel roulant pour les besoins du Nord-Ouest.

Cependant, la situation est aujourd'hui la même sur tout le continent américain. Souffrez que je lise une lettre que M. Stuyvesant Fish, président de la Compagnie de chemin de fer de l'Illinois-Central, qui fait autorité dans ces questions, a adressé au " Post ", de New-York. Je lirai cette lettre parce qu'elle jette beaucoup de lumière sur le sujet du débat de cet après-midi. M. Fish écrit :

Monsieur,—La gravité de la situation où se trouvent les chemins de fer des Etats-Unis, vu leur incapacité presque générale de transporter les marchandises qu'on leur offre, servira d'excuse à cette lettre peut-être trop longue.

La commission du commerce entre les Etats s'enquiert depuis quelque temps d'une soi-disant augmentation des tarifs de certaines compagnies dans la contrée située à l'est de Chicago et au nord de la rivière Ohio. D'après les comptes rendus des journaux, il semblerait qu'elle a recueilli beaucoup de preuves établissant que tout ce qui entre dans le compte des frais du service a renchéri outre mesure, surtout le combustible, les locomotives, le matériel roulant, les accessoires, les salaires et les taxes, probablement dans l'ordre suivi dans cette nomenclature.

On pourrait, et on devrait, je crois, placer la discussion sur le terrain plus élevé de la saine économie politique plutôt que sur celui du simple état des dépenses. Le public exige que les voituriers fournissent les moyens de transport à la date, à l'endroit et de la manière voulus, sans avis préalable. Ils doivent en tout temps procurer les plus grandes facilités de transport, facilités dépassant de beaucoup les exigences ordinaires du public. Depuis plusieurs années, ce qui a empêché les compagnies de chemin de fer de le faire n'a pas dépendu de leur volonté ou de leurs ressources pour subvenir aux dépenses, mais de l'impossibilité d'engager des employés et de se procurer le matériel nécessaire au service.

Les tarifs actuels pour le transport des marchandises et des voyageurs sont pratiquement les tarifs excessivement bas que les compagnies ont dû accepter dans les mauvais jours, entre 1893 et 1897, alors que leurs moyens de transport dépassaient de beaucoup les besoins. Le rétablissement général de la prospérité dans toutes les parties du pays non seulement a mis à plus forte contribution qu'auparavant nos moyens de transport, mais a fait naître des exigences qui augmentent avec une rapidité inconcevable et avec persistance.

Si les tarifs avaient été élevés et tenus au niveau du prix des autres articles et services, la demande de moyens de transport eût été entravée en même temps. Ils ne l'ont pas été et il s'ensuit que la Compagnie du chemin de fer de Pennsylvanie, qui dans ces derniers temps a émis le plus fort montant de capital nouveau, et la Compagnie du chemin de fer Baltimore et Ohio, qui vient peut-être en second lieu sous ce rapport, se trouvent encombrées de marchandises à Pittsburgh.

Quant à nous, sur l'Illinois-central, nous sommes fort gênés et bien près d'être encombrés, quoique depuis quatre ans nous ayons porté notre capital de $52,500,000 à $95,040,000, ayant versé à la caisse $42,540,000, en argent, soit plus de 80 pour cent du montant qui avait été souscrit pendant les 48 années précédentes, entre 1851 et 1899.

Dans tout le pays d'autres compagnies ont dépensé des sommes proportionnées en améliorations, et toutes souffrent de l'encombrement du trafic. On peut affirmer sans crainte qu'avec une récolte considérable de maïs qui reste à transporter la demande de moyens de transport a, cet hiver, beaucoup plus dépassé nos ressources qu'en aucun temps auparavant, et la situation paraît devoir empirer plutôt que s'améliorer.

Jusqu'en ces derniers temps, il était d'usage parmi les compagnies de chemins de fer de donner, en janvier et même plus tard, la commande des rails à livrer pendant l'année civile

courante. Les grandes compagnies ont commandé en mai 1902, les rails qui doivent être livrés en 1903.

La situation est encore pire en ce qui a trait aux locomotives et aux wagons. Nous attendons encore un certain nombre de locomotives qui devaient nous être livrées en juillet dernier et d'autres que nous devions recevoir plus tard et quelques milliers de voitures de chemin de fer. On m'a offert aujourd'hui vingt-cinq locomotives livrables en janvier 1904 et on m'a dit que nulle autre usine du pays ne pourrait m'en fournir à une date plus rapprochée. Nos plus grandes usines à locomotives, les usines Baldwins, ont pris soixante-dix ans pour construire 20,000 locomotives ; j'apprends qu'elles ont des commandes de 2,900 locomotives dont 1,000 devront être livrées en 1903.

On pourrait citer indéfiniment de semblables exemples au sujet des articles en fer et autres matériaux de toutes sortes.

Tout s'enchaîne et, dans chaque cas, nous sommes trompés parce que l'on n'a pas fourni tel article. Quelle est la cause d'une telle situation, si ce n'est que les demandes croissantes de moyens de transport dépassent de beaucoup les offres.

Dans l'intérêt bien entendu de toute la nation, le temps n'est-il pas arrivé pour les compagnies de chemin de fer, en justice pour le public, d'élever leurs tarifs afin que ceux qui offrent de payer puissent obtenir ce qu'ils demandent et l'obtenir promptement ? Sinon, y a-t-il un autre moyen de remédier à la situation d'une manière générale ?

Votre très respectueux,

STUYVESANT FISH.

7 janvier 1903.

M. SCOTT : L'honorable député me permet-il de lui poser une couple de questions ?

M. MONK : Je ne veux pas retarder la besogne de la Chambre ; mais, si les questions sont courtes, j'entreprendrai d'y répondre.

M. SCOTT : L'honorable député croit-il qu'aucune des compagnies mentionnées dans cette lettre soit dans la même position qu'occupe la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique vis-à-vis la population du Canada, cette compagnie étant tenue par les engagements qu'elle a pris envers le peuple canadien à donner un service efficace ?

M. MONK : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont je ne suis pas appelé à défendre la cause, a sans doute contracté des obligations envers le pays ; pourtant il arrive parfois qu'il est impossible de tenir ses engagements, et mon honorable ami a voulu prouver, ce que je cherche également à démontrer, que la population des provinces de l'est souffre les mêmes inconvénients que celle de l'ouest.

M. SCOTT : Cette réponse me satisfait. Voici ma seconde question : l'honorable député est-il en faveur de prendre des mesures, comme je l'ai demandé, pour faire observer les clauses du marché?

M. MONK : Ma réponse ressemblera à la réponse que j'ai faite à la question précédente. Il faut insister, et je suis en faveur de le faire, auprès de la compagnie pour qu'elle donne satisfaction à l'ouest aussi bien qu'à l'est. J'insisterais peut-être pour que la population de l'est, qui a tant contribué à la construction de cette voie ferrée dans l'ouest, passe en premier lieu; néanmoins—est-ce parce que nous sommes plus raisonnables dans l'est que nos jeunes amis de l'ouest ou pour une autre cause—nous comprenons que cette compagnie, ainsi que l'Illinois-central ou les autres grandes compagnies américaines, est loin d'être en mesure de satisfaire à toutes les exigences. C'est l'un des points que je voulais faire ressortir.

Autre chose. Lorsque le projet du gouvernement nous sera connu, nous consentirons volontiers à aider du mieux possible nos amis du Nord-Ouest ; mais il faut avouer que la situation est loin d'être ce qu'elle était à l'époque de la construction, à nos frais en grande partie, du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quant à moi, de prime abord j'attache beaucoup de poids au principe, aujourd'hui inscrit dans la constitution de tous les Etats de l'union américaine, que le temps n'est plus où la nation devait venir en aide à la construction des voies ferrées. C'est un principe qu'il faut prendre en sérieuse considération. Mais, je prétends qu'à l'heure actuelle il ne faut pas envisager la question des moyens de transport purement et simplement au point de vue des intérêts de l'ouest, et je crois que c'est une sage doctrine à énoncer lorsque nous entendons nos honorables amis insister avec tant de chaleur sur les désagréments auxquels l'ouest est soumis, désagréments que je regrette et que mes amis de la gauche, j'en suis sûr, et moi nous nous efforcerons de faire disparaître. Bien qu'il en soit ainsi, il ne faut pas oublier que le problème des moyens de transport ne concerne pas uniquement la contrée située à l'ouest des bords du lac Supérieur mais tout le pays depuis l'ouest, en passant sur le territoire canadien et par le fleuve Saint-Laurent, jusqu'au delà de l'Atlantique, pour ainsi dire; et il est temps que, dans la solution de ce problème, on tienne compte de nous qui avons fait des sacrifices aussi considérables en faveur de l'ouest, sacrifices que nous avons été heureux de faire. Au point de vue particulier de la région que je représente, je vous demande à quoi nous servirait de recevoir à Montréal tout le grain que l'ouest produit si nous n'avions dans ce port et dans tous les autres ports de la province de Québec que des installations insuffisantes pour faire face à ce trafic? Qu'a-t-on fait en faveur du port de Montréal? Ces questions, dis-je, doivent être examinées simultanément; et bien que nous soyons prêts à faire tout ce que nous pourrons pour venir en aide à l'ouest, nos honorables amis eux-mêmes, s'ils sont animés des sentiments patriotiques dont ils nous ont entretenus ce soir—ce dont je ne doute pas—doivent égale-

ment comprendre que la population de l'est a des besoins considérables dont il faut s'occuper sans tarder.

Je faisais allusion il y a un instant à ce qui s'est passé au cours des élections de Terrebonne et des Deux-Montagnes, lorsque le grief invoqué par l'honorable député fut l'un des principaux sujets de la discussion. Dans une division de Montréal où un ministre de la Couronne eut à se faire réélire, la question qui fut probablement la plus discutée fut la question de mettre le port de Montréal et le chenal du fleuve Saint-Laurent en assez bon état pour que notre système canadien de moyens de transport fût parfait depuis l'ouest jusqu'à l'Atlantique. Dans cette circonstance, le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) a compris que cette question intéressait si vivement la population de cette partie du pays, qu'il promit, chaque fois qu'il porta la parole du haut d'une tribune politique, que le premier soin du gouvernement serait de faire du port de Montréal l'équivalent d'un port national, car, disait-il aux électeurs, toutes les entreprises publiques se rapportant aux moyens de transport tomberaient dans le domaine de son ministère. Je dis donc que nous consentons à aider autant que possible nos amis de l'ouest à résoudre ce problème, mais qu'ils ne doivent pas oublier que cette question des moyens de transport, sur laquelle le gouvernement ne s'est pas prononcé depuis 1896, doit être étudiée au point de vue de l'extrême ouest jusqu'à l'extrême est. Quant à moi, je ne ferai aucun sacrifice déplacé pour venir en aide à nos amis de l'ouest, s'ils ne consentent pas de leur côté à envisager cette question à un point de vue libéral et patriotique ; car ce que nous ferions dans l'ouest exclusivement aurait pour résultat de faire passer le trafic par les voies de transport américaines. Il ne faut donc pas croire que je refuse d'examiner les griefs qu'ils nous ont fait connaître ce soir ; néanmoins, je me crois tenu de leur faire observer amicalement qu'à l'heure actuelle le problème du transport est peut-être plus éloigné de sa solution chez nous que chez eux. Il doit être examiné dans son ensemble, et bien que nos amis de l'ouest aient le droit d'exposer leurs griefs devant
il me semble que nous avons également le droit de faire connaître notre manière de voir en termes aussi énergiques.

Adoptons un projet complet d'amélioration de nos moyens de transport et quels que soient les nouveaux sacrifices qu'il puisse entraîner de notre part—car nos provinces de l'est seront mises à contribution pour la deuxième fois—je veux bien que nous fassions ces sacrifices, mais en faveur d'un projet qui embrassera le Canada tout entier d'une extrémité à l'autre.

La motion d'ajournement (M. Casgrain) est rejetée.

M. J. M. DOUGLAS (Assiniboïa-est) : M. l'Orateur, je n'ai pas à m'excuser de prolonger le débat. Je ne me proposais pas de parler longuement, n'ayant pas préparé de notes, et je me serais contenté de laisser l'affaire aux mains de mon honorable
(M. Scott) qui s'est adressé à la Chambre cet après-midi avec tant de modération, d'habileté et d'érudition. A la dernière session, j'ai parlé de la lenteur avec laquelle s'effectuait le transport du grain et il me fait plaisir de voir que le représentant d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a traité cette question au point de vue commercial. Je demande à la députation de ne pas oublier que c'est le commerce de l'est qui est entravé dans l'ouest. C'est le transport de vos marchandises vers nos marchés locaux qui éprouvent ces embarras. Vous envoyez vos agents dans l'ouest par milliers ; ils prennent leurs commandes et les marchandises sont expédiées ; mais les habitants de l'ouest constatent qu'elles leur arrivent très difficilement et très irrégulièrement. Donc, nous voici en présence d'une question d'un caractère général, et non simplement local, question dans laquelle sont concernées les populations de l'est à l'égal de celles de l'ouest.

J'ai bien des choses à dire sur cette question de l'encombrement des voies de transport du grain. Depuis 1896, j'ai, à différentes reprises, déposé ici plusieurs projets de loi relatifs aux questions agraires. J'ai cru de mon devoir comme représentant de la population d'Assiniboïa-est, de visiter, au cours des mois de janvier et de février, tous les tronçons de chemins de fer et d'y faire une étude spéciale de la condition des moyens de transport sur ces embranchements. Je suis allé de ville en ville et de village en village, notant mes observations sur les résultats pratiques de la loi votée à ce sujet pendant la dernière session, et j'affirme, pour résumer en peu de mots la situation, que toutes les voies de garage étaient occupées par des files de wagons chargés de grain. Si un certain nombre de wagons étaient vides, ils se trouvaient pris de telle sorte au milieu des autres wagons qu'on ne pouvait nullement les utiliser. J'ai vu de mes yeux des ouvriers lancer par pelletées le grain de leurs voitures dans les wagons, en se mettant dans la neige, quand ils ne pouvaient atteindre le wagon autrement. J'ai interpellé ces ouvriers et je les ai blâmés de se livrer à un pareil travail. Ils m'ont répondu : " Nous avons tout le temps voulu pour charger ces wagons, car il n'y a pas de locomotives pour les enlever d'ici ; nous pouvons prendre toute la semaine, parce que, après qu'ils seront remplis, ces wagons peuvent demeurer en plan une couple de semaines avant d'être enlevés." Voilà l'état de choses que j'ai trouvé sur presque tous les embranchements, du moins dans ma division électorale. Mais mes recherches ne se sont pas bornées là. Je me suis donné la peine de voyager un peu partout, dans le Mani-

toba, et partout j'ai constaté le même état de choses.

Certains membres de l'opposition ont cherché à excuser la compagnie du chemin de fer ; s'ils ne vont pas jusqu'à approuver ce que fait la Compagnie du Pacifique Canadien dans l'ouest, ils s'efforcent de lui trouver des excuses.

Un des premiers fonctionnaires de Winnipeg donnait pour excuse à Montréal que notre loi de l'année dernière accordant vingt-quatre heures aux cultivateurs pour charger un wagon avait retardé beaucoup le transport du grain. Je tiens à dire ici que cette assertion est complètement erronée, parce que les wagons sont restés sur la voie de garage deux et trois semaines et quelquefois des mois avant d'être expédiés ; plus que cela, les cutivateurs auxquels on avait fait payer pour avoir pris deux ou trois heures de plus que les vingt-quatre heures accordées par la loi à charger le wagon, ont eu le plaisir de voir le wagon qu'ils avaient chargé rester plusieurs semaines sur la voie avant de partir pour le marché. Je n'ai pas besoin de vous dire que des retards de ce genre sont très sérieux. On nous a dit que nous devions nous soumettre à l'inévitable, que nous sommes très loin de la mer, et que nous ne pourrons pas espérer expédier tout notre grain en deux ou trois mois. Or, nous sommes raisonnables, mais lorsque nous avons le grain de deux récoltes en grenier, lorsque nous vendons nos animaux gras de nos ranches en août, et ne pouvons les expédier avant la fin de novembre, va-t-on nous dire que nous devons nous soumettre à l'inévitable et que nous ne devrions pas faire connaître ces griefs dans la Chambre ? N'est-ce pas notre devoir comme représentants d'un pays qui produit le grain, de faire connaître les griefs de la population ; et, en défandant les intérêts des habitants de l'ouest nous défendons en même temps ceux de l'est. Nos intérêts sont identiques. Si l'ouest est prospère, les marchands de gros de Montréal, de Toronto, de Hamilton et autres villes en retireront un bénéfice, de sorte que vous ne pouvez pas séparer les deux parties du pays, et dire que cette question est une question qui intéresse l'ouest seulement. Nous n'aimons pas qu'on nous dise que nous sommes déraisonnables ou déloyaux. Le vieux drapeau anglais a toujours excité mon orgueil. Je l'aime toujours, et je serais heureux de voir les produits de l'ouest atteindre les bords de la mer par les routes canadiennes ; j'approuve donc entièrement ce qu'a dit à ce sujet l'honorable député qui m'a précédé. Nous avons toujours été prêts à voter tous les deniers qu'on nous a demandés pour l'amélioration de la voie du Saint-Laurent et du port de Montréal et j'ai confiance que nous serons toujours aussi bien disposés. Toute amélioration de nos ports maritimes et de nos routes vers la mer bénéficiera autant à l'ouest qu'à l'est. Nous ne voulons pas être injustes dans nos critiques, même dans nos critiques de la compagnie de chemin de fer. Je crois qu'elle fait des efforts vigoureux pour suffire aux besoins. Je le crois lorsqu'elle nous dit qu'elle aura 114 locomotives nouvelles avant l'automne prochain, et qu'elle dépense beaucoup d'argent pour faire face aux nécessités du moment, mais je me plains parce qu'elle a fait la sourde oreille il y a quelques années aux personnes qui voyaient le développement qui était réservé à l'ouest.

On a dit à la Compagnie du Pacifique, il y a cinq ou six ans, qu'elle ne pourrait pas suffire au trafic du pays même si sa voie était double, et je crois qu'elle ne le pourrait pas aujourd'hui même si elle doublait sa voie. Mais plus que cela, la compagnie refusait d'écouter les conseils de ses propres employés dans le Nord-Ouest, et c'est avec répugnance qu'elle acceptait les avis de ceux qui étaient plus au fait des choses. Elle est aujourd'hui acculée à une difficulté. Le peuple en souffre, et on lui dit qu'il doit souffrir patiemment et loyalement. On a donné aussi l'excuse que l'eau faisait défaut, et l'honorable député de Sainte-Marie, Montréal, a été éloquent à propos du manque d'eau. L'honorable député oublie que pendant que les locomotives étaient abandonnées sur la voie faute de vapeur, tout le monde dans le pays vivait, malgré la grande sécheresse qui était si grande, disait-on, que les locomotives ne pouvaient avoir d'eau.

Je suis surpris que l'honorable député ait oublié ce point. Les habitants de ces districts avaient en abondance toute l'eau qu'il leur fallait pour les besoins de la vie et pour abreuver leurs animaux. Et l'on prétendrait que quelques locomotives du chemin de fer du Pacifique furent abandonnées, faute d'eau pour les faire fonctionner ! La vérité est que ce n'est pas l'eau qui manque, bien que l'on nous dise que c'est la raison si l'on n'a pu utiliser soixante pour cent des locomotives l'année dernière. On a dit aussi que l'eau était mauvaise. J'ai beaucoup de sympathie pour ceux qui disent cela, mais l'eau devrait être bien meilleure depuis deux ans que pendant les dix-huit années précédentes, parce que nous avons eu beaucoup plus de pluie, et que partout il y avait de l'eau en abondance, et de la bonne eau, car plus vous dissolvez l'alcali, plus il s'affaiblit. Se retrancher derrière le manque d'eau n'est pas une excuse digne d'une compagnie qui peut se procurer de l'argent avec une telle facilité que dans une seule saison elle a vendu sur le marché européen des obligations pour $17,000,000. Une compagnie aussi puissante aurait dû pouvoir trouver quelque moyen de purifier et de clarifier l'eau. A ce propos, je viens justement de recevoir de Moosomin, où je réside, dont la municipalité a donné à MM. Sutcliffe et Muir l'entreprise de construire un élévateur, une lettre dans laquelle on me dit que ces entreprenants industriels—ce sont, je crois, des Américains, bien que je n'aie pas encore eu le plaisir de lier connais-

sance avec eux—n'ont pas voulu commencer les travaux avant d'avoir résolu la question de l'eau et de ses effets sur les machines. Ils ont pris la peine d'envoyer un échantillon de l'eau à Chicago pour la faire analyser, et j'ai ici l'analyse qui a été faite par MM. Dickman, Mackenzie et Potter. Cette analyse nous donne toute la composition de l'eau de Moosomin, un des points sur toute la ligne où l'eau est la plus mauvaise. Je n'ennuierai pas la Chambre à lui lire l'analyse, mais je lui dirai que l'eau contient du chloride de soude, du sulfate de soude, du sulfate de calcium, du carbonate de soude, du carbonate de magnésie, de la silice, de l'oxyde de fer et de l'alumina et de l'alun en proportions diverses. Les impuretés s'élèvent à 127:28 grains par gallon. Cette maison entreprenante de Sutcliffe et Muir a trouvé un procédé au moyen duquel toutes ces impuretés peuvent être éliminées, et ils m'écrivent pour me demander d'user de mon influence pour leur obtenir de l'honorable ministre des Douanes une diminution du droit de 25 pour 100 sur les appareils à purifier l'eau qu'ils devront faire venir de Chicago. Voici des particuliers qui avant de mettre des machines dans leur moulin veulent résoudre le problème de l'eau. Pourquoi la grande Compagnie du Pacifique ne dépenserait-elle pas un peu de son argent pour éliminer de l'eau les éléments corrosifs qui ont probablement été la cause des dommages de l'hiver dernier. Je ne suis pas prêt à admettre que l'eau a été difficile à obtenir ; je sais que l'eau de la ville de Moosomin est très mauvaise et je suis heureux de voir que cette ville entreprenante, qui a déjà le téléphone et l'éclairage électrique, s'occupe de fournir de l'eau parfaitement pure à ses habitants. La Compagnie du Pacifique pourrait suivre cet exemple et elle trouvera peut-être le moyen de faire circuler ses trains en hiver. A mon avis, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a touché la note juste, lorsqu'il a dit que la compagnie n'avait pas de remises pour ses locomotives pour qu'il lui fût permis de donner à chacune un jour de repos pour la nettoyer et la mettre en état de reprendre le service. En conséquence, plusieurs locomotives devinrent hors de service.

On a parlé du bill concernant le commerce de grain, qui a été adopté par cette Chambre l'année dernière. On nous a dit que ce bill était une cause d'embarras, et l'honorable député de Sainte-Marie nous a demandé s'il n'y avait pas eu à Brandon une assemblée pour protester contre cette loi. Une assemblée a eu lieu en effet à Brandon, non pour protester contre la loi, mais pour y ajouter des articles qui la rendraient plus efficace. Il est vrai qu'on a fait des objections à une phrase. On a proposé que les mots " sans un délai justifiable " à propos du service des wagons fussent rayés, et l'on disait que l'on n'offrirait pas d'objection si ces mots étaient enlevés. Mais c'est mettre les honorables députés sous une impression fausse que de dire que les cultivateurs étaient opposés au bill de l'année dernière. Je suis prêt à déclarer qu'à ma connaissance personnelle, car j'ai voyagé sur les divers embranchements de chemins de fer, ainsi que je l'ai déjà dit, que les cultivateurs approuvent la loi, et ceux qui résident dans ces districts m'ont dit qu'un cultivateur qui utilisait les quais de chargement pour l'expédition de son grain gagnait au moins neuf cents par boisseau. A quoi cela équivaut-il ? Cela équivaut à un gain de $4,500,000 sur la récolte de cette année. De sorte que nous croyons avoir le droit de parler et de compter qu'on nous écoutera. Nous croyons avoir le droit de demander à cette Chambre de prendre en considération les intérêts de ceux qui ont perdu immensément par l'état de choses qui existe depuis si longtemps. L'honorable député a dit que le gain des cultivateurs qui expédiaient leur blé directement par les lacs pouvait être de dix-sept cents par boisseau. Je suis du même avis et je connais des cas où ce bénéfice a été obtenu. J'ai toujours expédié mon grain de cette manière et j'en ai eu le profit. J'ai entendu des cultivateurs, conservateurs comme libéraux, approuver sans réserve les avantages que donne ce bill. Les cultivateurs demandent plus de facilités pour le chargement direct de leur grain ; ils veulent aussi qu'on leur permette de rendre eux-mêmes à leur nom, jusqu'à l'élévateur, non au compte de l'élévateur, le wagon que l'on met à leur disposition. Les agents de la compagnie de chemin de fer ont toujours persisté à porter au compte de l'élévateur le wagon qu'un cultivateur demande à envoyer à cet élévateur. Je crois que de cette manière on a profité illégalement de la loi, qui pourrait être modifiée de façon à être plus efficace qu'elle ne l'est aujourd'hui, mais cette loi a tout de même été d'un grand avantage à ceux qui s'en sont servis.

Si j'en avais le temps, je pourrais citer plusieurs faits semblables à ceux qu'a cités mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest. J'ai dans mon pupitre des lettres venant d'associations de producteurs de grain, de chambres de commerce, de sociétés d'agriculture et de diverses associations intéressées dans le commerce de grain, lettres se plaignant de l'encombrement du trafic, encombrement qui est non seulement au détriment des producteurs de grain, mais aussi au détriment des intérêts des trafiquants.

J'espère que la Chambre prendra en sérieuse considération les faits qui lui ont été soumis, et que l'on prendra quelques moyens de soulager l'ouest ; et en venant en aide à l'ouest et à ses intérêts, les provinces de l'est en recevront un bénéfice peut-être plus grand encore. J'approuve tout ce qu'a dit mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest, et je crois que lorsque les compagnies de chemin de fer viennent nous demander des chartes qui leur permettent de s'étendre sur tout le pays, et de le couvrir de leurs privilèges, cette Chambre devrait être ex-

cessivement prudente et ne pas accorder de nouvelles chartes avant que ces compagnies n'aient donné la preuve qu'elles sont en mesure de construire et d'exploiter les chemins qu'elles possèdent déjà.

Je crois qu'il y aura demain une très grande discussion devant le comité des chemins de fer, entre deux compagnies qui toutes deux veulent construire des chemins dans ce pays. Je crois que ce serait une politique sage de refuser à ces compagnies de nouvelles chartes tant qu'elles n'auront pas montré que les chemins qu'elles possèdent déjà et exploitent sont suffisamment outillés. Quel avantage y a-t-il, par exemple, à ouvrir un débouché vers une grande région comme le bassin du Mackenzie disons, quand le pays y est encore désert ? On nous dit que la population s'y portera. Mais que deviendront tous ceux qui s'y portent maintenant, si vous ne subvenez pas à leurs besoins ? Que deviendront les immigrants qui s'y rendent présentement, s'ils ne peuvent se procurer un millier de pieds de madriers pour faire un plancher et un toit à leur maison ? Que feront-ils aussi les année prochaines lorsqu'ils auront du grain à vendre et pas de chemin de fer pour le transporter. Il y a des gens qui attendent depuis vingt ans pour avoir un chemin de fer. Je connais les difficultés qui existent dans mon comté. On projette d'y construire un embranchement de chemin de fer pendant l'été prochain, et nous serions heureux de voir ce projet exécuté. Ce chemin ira de la Montagne de l'Orignal à Régina, à travers un pays fertile et où s'est portée une immigration nombreuse des Etats-Unis. Dans la même circonscription il y a au nord de Qu'Appelle des colons qui récoltent 6,000, 8,000 et 10,000 boisseaux de grain par année et sont obligés depuis dix-huit ou vingt ans, de voiturer ce grain sur un parcours de vingt, trente et même quarante milles. Or, si nos compagnies de chemin de fer s'occupaient moins du concurrent et un peu plus des besoins du pays, ce serait beaucoup mieux pour l'ouest.

M. INGRAM : L'honorable député voudra-t-il nous dire qui est ce " concurrent " ?

M. DOUGLAS : L'autre compagnie de chemin de fer qui veut accaparer le trafic. C'est comme un jeu d'échecs. Lorsqu'un joueur se prépare à faire un mouvement, son adversaire le devance par un mouvement plus hardi, de sorte qu'on se livre concurrence pour prendre possession du terrain, non pas dans le but d'y construire des chemns de fer, non pas tant pour donner aux populations les communications immédiates dont elles ont besoin, que pour couvrir le territoire de chartes de chemins de fer et exclure les autres. Une grande responsabilité pèse sur cette Chambre, dans le moment. Nous avons besoin de tous les chemins de fer que nous pouvons avoir, et je serais heureux de voir des chemins se construire partout où il y a une colonie. Nous ne voulons pas une concurrence comme celle qu'on nous offre, nous voulons que l'on satisfasse aux besoins de ceux qui sont présentement dans le pays. Ma politique d'immigration a toujours été de fournir les éléments de succès à ceux qui sont dans le pays, et ils deviennent les meilleurs agents d'immigration que l'on puisse désirer. Les bonnes récoltes des deux dernières années ont attiré l'attention de l'Europe et du monde entier sur notre Nord-Ouest. Le succès nous amènera des colons. Mais si l'établissement de ces colons est entouré de grandes difficultés, s'ils ne sont pas bien logés l'hiver prochain, s'il n'y a pas de chemin de fer pour transporter le peu de grain qu'ils pourront récolter dans un an ou deux, ces colons se trouveront dans des difficultés ; et vous les verrez quitter le pays, comme cela a eu lieu précédemment, l'amertume dans le cœur, et écrire des correspondances aux journaux contre le pays ; ils se poseront en victimes, diront avoir été trompés, et parleront contre les territoires du Nord-Ouest.

C'est à nous alors de bien étudier la situation et de prendre des mesures immédiates pour y faire face. Mais nous désappointons ces colons, nous les décourageons. J'espère que le gouvernement prendra en sérieuse considération les faits que nous avons mis devant lui. Si nous parlons avec ardeur en faveur de nos électeurs, on peut être certain que ce n'est pas par préoccupation d'un gain politique. Je le nie catégoriquement. Nous parlons dans les intérêts de ceux qui veulent créer un foyer pour eux et leur famille. Notre devoir est d'être vigilants et actifs afin de faire face à tous les besoins qui peuvent se présenter.

M. SPROULE : J'avais compris que celui qui avait appuyé la motion s'étant ensuite désisté, la motion pour ajournr le débat était dans l'ordre. Je ne croyais pas que l'on pouvait décider du sort de cette motion tant que l'honorable député avait la parole. L'honorable député parlait toujours, sans cela je me serais prévalu de mon droit de parler.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle est que si un député ne fait qu'appuyer une motion, il perd son droit de parler.

M. SPROULE : Il perd son droit ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui, sans que même il dise un mot.

M. SPROULE : Je ne savais pas que l'on pût discuter une motion avant qu'on l'eût proposée ou appuyée.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député de Compton (M. Pope) a la parole.

M. R. H. POPE (Compton) : M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'attention le débat soulevé sur ce sujet important par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Je comprends parfaitement, lorsque je visite l'ouest tous les ans, l'importance de son développement, et je comprends aussi que bien

que l'ouest soit une portion très importante du Canada, il n'est pas tout le Canada. Ce n'est pas tout le Canada et on ne peut pas le traiter avec beaucoup de rapports, et certainement pas sous le rapport des transports, séparément du reste du Canada. Nous devons considérer d'abord la responsabilité, qui est le point le plus important. Si nous n'avons pas dans notre grand ouest des facilités de transport suffisantes pour les immigrants qui se portent dans ce pays, et si des immigrants sont éloignés de 100 milles et 200 milles des chemins de fer quelqu'un en est responsable. Si le tarif et les facilités de transport ne sont pas ce qu'ils devraient être, quelqu'un en est responsable. Le parlement est partagé en deux parties. Une partie est dans l'opposition, et n'a aucun pouvoir d'agir, seulement celui de critiquer. L'autre partie qui a le pouvoir d'agir et de faire adopter des lois dans l'intérêt de la population du pays est le gouvernement du Canada. Si les honorables députés de l'ouest ont le droit de faire appel au parlement, ils ont aussi le droit de faire une pression sur le gouvernement qu'ils appuient si fidèlement dans toutes les circonstances, et pour lequel ils votent aveuglément et qu'ils appuieront envers et contre tous, sur cette question ou sur n'importe quelle autre qui se présentera dans le cours de la présente session. Si quelqu'un est responsable, et je prétends qu'il y a responsabilité quelque part, cette responsabilité appartient à l'autre côté de la Chambre : elle appartient au gouvernement, elle appartient encore à nos adversaires, parce qu'ils n'ont rien fait depuis qu'ils occupent les banquettes du trésor, qu'ils s'étudient à remplir plutôt qu'à rechercher quels sont les besoins du pays afin de les satisfaire. Ils sont opposés à ces intérêts aujourd'hui.

Ce n'est pas la première fois que je parle sur ce sujet. Ce n'est pas la première fois que j'ai averti le gouvernement qu'il se trouverait en face de difficultés dans ce pays. J'ai parlé sur ce sujet l'année dernière et l'année précédente, et j'ai averti le gouvernement qu'il ne se rendait pas compte de ce qui allait se produire dans l'ouest. Le gouvernement ne prévoyait pas les besoins qui allaient surgir dans cette région du Canada, et aujourd'hui les honorables députés qui représentent ces quatres territoires et qui appuient le gouvernement se lèvent dans cette Chambre les uns après les autres et le condamnent pour n'avoir pas compris la responsabilité qui reposait sur lui. L'honorable député (M. Scott) sourit. Veut-il que le parlement agisse sans s'occuper du gouvernement ? Que veut-il dire lorsqu'il demande à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) de s'unir à lui ? S'unir, dans quelle condition? Comme membre de cette Chambre? S'unir à lui en dehors de son influence parlementaire, pour lui donner plus de force comme membre de cette Chambre ? C'est la seule position justifiable, et lorsque l'honorable député demande à mon honorable ami de s'unir à lui, il demande tout simplement à l'opposition de lui prêter son aide pour forcer le gouvernement à agir de telle façon que mon honorable ami juge essentielle pour le bien du pays. Autrement sa demande ne veut rien dire. Mais, il y a une chose qui devient chronique chez l'honorable député. Depuis vingt ans, ou au moins pendant une portion considérable de ces vingt ans, le parti libéral, l'opposition d'alors, a combattu le chemin de fer Canadien du Pacifique, combattu le parti conservateur pour avoir aidé un syndicat à construire le chemin, décrié le pays à travers lequel ce chemin passait, et critiqué les taux du fret qu'il était nécessaire de fixer très haut dans les commencements, parce qu'il y avait alors peu de trafic dans le pays. Cet esprit de critique était devenu chronique chez les honorables députés. Il s'est établi au-dessus d'eux comme un brouillard qui les enveloppe ; ils regardent à travers ce brouillard et voient le chemin de fer Canadien du Pacifique qui, disent-ils, fait le malheur de ce pays. Tel est le parti qui a combattu ce grand projet pendant des années et qui n'a pas voulu marcher avec le progrès. Que voyons-nous, M. l'Orateur? Nous voyons un certain parti, à qui heureusement ou malheureusement a été confié le pouvoir, chargé de gouverner la moitié du continent américain et placé dans la nécessité de résoudre ce grand problème des transports après vingt années de critique contre le chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai voyagé à travers les territoires et le seul embranchement du Pacifique dont la construction a été encouragée ou aidée, sous l'administration des honorales ministres, est le court embranchement qui va de Lethbridge au pas du Nid-de-Corbeau. Le gouvernement n'a pas construit un seul autre chaînon du réseau de chemins de fer de l'ouest, et il n'a pas enfoncé un clou dans ces territoires.

M. SCOTT : Je rappellerai à l'honorable député (M. Pope), que pendant les cinq années précédant 1896, il n'avait pas été construit, à l'exception de l'embranchement du Sant entre North-Portal et la jonction Pasqua, près de Moosejaw, une seule ligne de chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, tandis qu'aujourd'hui il n'y en a pas moins de cinq qui s'étendent depuis la frontière du Manitoba jusque dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. POPE : Y a-t-il un chemin de fer depuis Régina jusqu'à Prince-Albert?

M. SCOTT : Oui.

M. POPE : Sous quel gouvernement ce chemin a-t-il été construit?

M. SCOTT : Ce chemin a été construit il y a environ douze ans.

M. POPE : Par le parti conservateur ? Qui a construit la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Vous finirez par être obligé d'avouer. Sous quelle

administration a été construit le chemin de fer de Calgary à Edmonton.

M. SCOTT : Il a été construit avec les terres des Territoires du Nord-Ouest.

M. POPE : Avec les terres des territoires, et pourquoi pas ? Ces gens-là pensent-ils que je vais leur donner ma terre des Cantons de l'Est pour les aider à construire des chemins de fer dans leur région? C'était le système de tout le continent américain. Qui a le premier parlé d'octroi de terres pour aider à la construction du Pacifique? Avez-vous jamais entendu parler du gouvernement de feu Alexander Mackenzie, dans ce pays? Avez-vous jamais appris qu'il avait demandé au monde entier un syndicat qui entreprendrait la construction de ce chemin pour tant d'acres de terre et tant de millions de dollars en argent Ce gouvernement a établi le principe des octrois en terres, et les honorables députés qui siègent de l'autre côté de la Chambre s'ils ne veulent pas porter la responsabilité du passé de leur parti, devraient le répudier, mais s'ls l'acceptent cette responsabilité, qu'ils la portent comme des hommes.

Un honorable député de la droite a voulu nous faire croire que parce que le chemin de fer du Pacifique traverse un coin de l'Etat du Maine, c'était la même chose que si nous envoyions le blé du Nord-Ouest à un port des Etats-Unis. On ne peut pas faire cette comparaison. Malheureusement pour le Canada, la frontière internationale a été tracée par des gens incompétents et conséquemment une partie de l'Etat du Maine qui devrait nous appartenir, s'avance comme un coin à travers la frontière du Canada, et pour atteindre le port de Saint-Jean par la route la plus courte, le chemin de fer Canadien du Pacifique est obligé de traverser le territoire américain sur une distance comparativement courte. Mais cela est à l'avantage des populations du Nord-Ouest, parce qu'elles ont le bénéfice d'un transport plus court pour leur blé, et ce blé, le chemin de fer Canadien du Pacifique l'expédie d'un port canadien à travers l'Atlantique. L'honorable député qui s'est servi de cet argument a la réputation d'avoir l'esprit inventif, et je suis peiné de voir qu'il n'a pas pu inventer un meilleur argument que celui-là contre notre chemin de fer national. Je concède que tout le Canada a été lent à comprendre le grand avenir de l'ouest. Je crois que la Compagnie du Pacifique elle-même, a été lente à voir les avantages possibles de ce grand pays. Mais personne n'a été aussi lent que le gouvernement qui envoie aujourd'hui des immigrants dans ce pays à deux cents milles au delà du chemin de fer, tandis que s'il avait été prévoyant et s'il avait compris la responsabilité qui lui incombe, il y a longtemps que le Canadian Northern aurait reçu l'aide qu'il va recevoir, et il y a un an qu'il serait construit dans la vallée de la Saskatchewan. Ce chemin ne recevra pas, j'en suis certain, de subvention en terres, et n'en recevra pas non plus en argent, mais je crois qu'il recevra un encouragement quelconque qui l'aidera financièrement. Si le gouvernement actuel avait dans l'ouest la moitié de la confiance qu'il devrait avoir, le chemin de fer Canadian Northern serait maintenant complété jusqu'à Edmonton. Voyons plutôt la confiance qu'avait le vieux parti tory dans les destinées du Nord-Ouest ; comment il a assuré la construction de chemins de fer lorsqu'il n'y avait pas un seul homme blanc ou un seul boisseau de blé dans tout ce territoire, et comparons cette confiance du gouvernement conservateur avec la lenteur du gouvernement actuel, qui hésite à encourager la construction de chemins de fer maintenant que l'on en exporte cent millions de boisseaux de blé et qu'il y a des centaines de milliers de colons actifs et entreprenants qui cultivent le sol. Que pensez-vous de ces quatre députés de l'autre côté de la Chambre qui ont critiqué pendant plusieurs heures aujourd'hui, mais qui en toute occasion continueront à voter aveuglément pour le gouvernement. S'ils veulent que le gouvernement les écoute, qu'ils montrent à ceux qui occupent les banquettes du trésor qu'ils sont sérieux dans ce qu'ils disent. Je puis leur dire que l'indépendance d'action est aussi nécessaire dans cette Chambre que l'indépendance de pensée, et qu'ils ne font que tromper le peuple de l'Ontario tant qu'ils ne montreront pas que si le gouvernement ne se rend pas à leurs désirs, ils sauront prendre les moyens de le forcer à agir. C'est très bien de la part du révérend député d'Assiniboïa (M. Douglas), de nous faire ici un beau sermon ; ses paroles sont très douces, et si les quatorze ministres avaient été ici au lieu d'un seulement, pas un seul d'entre eux n'aurait pu trouver la moindre chose à redire dans les remarques de l'honorable député. Il nous a dit qu'il avait attendu vingt ans pour un chemin de fer. Combien de temps croit-il que les colons du révérend M. Barr devront attendre si le gouvernement n'encourage pas plus à l'avenir les chemins de fer dans le Nord-Ouest qu'il ne les a encouragés pendant les six ou sept dernières années? Quels sont ceux qui ont fomenté l'opposition au chemin de fer Mackenzie et Mann?

Comment se fait-il que nous avons reçu des cartes de la Compagnie du Grand Tronc qui montrent que son réseau projeté empiète sur le tracé du réseau Mackenzie et Mann, reconnaissant les droits de la Cie du Pacifique, mais ignorant ceux de Mackenzie? Je dis, M. l'Orateur, que quelqu'un a essayé de prendre Mann et Mackenzie à la gorge, mais des circonstances qui se sont produites ont forcé le gouvernement à agir. Ce n'est pas par prévoyance, ni par confiance dans l'ouest que le gouvernement a agi, il y a été forcé par un concours de circonstances, et si l'on n'avait pas essayé dans les commencements à étouffer Mann et Mackenzie, nous

aurions maintenant trois transcontinentaux au lieu de deux. Malgré toutes ses fautes, nous devons remercier le gouvernement du Manitoba d'avoir fourni à Mann et Mackenzie les moyens de déjouer les complots financiers dirigés contre eux, lorsque avec leur doigt tourné vers la vallée de la Saskatchewan, ils défiaient les sénateurs et les membres du gouvernement et aussi des institutions financières de ce pays. Quelques honorables députés de l'autre côté de la Chambre ont déclaré, aujourd'hui, que l'on ne pouvait se faire transporter dans ce pays ou en sortir, et entre autres choses, ils ont dit que les cultivateurs étaient obligés de payer 10 par cent d'intérêt. Tout cela c'est une mauvaise réclame pour l'ouest, et ces amis du gouvernement auraient pu se dispenser de faire ces remarques. Ils blâment le chemin de fer du Pacifique, mais ils auraient dû suivre la règle parlementaire anglaise et blâmer les ministres qui sont responsables de l'état de choses actuel. Ces députés essaient de servir deux maîtres ; en essayant de servir les intérêts de leurs électeurs et en essayant en même temps de défendre le gouvernement qui n'a pas à cœur de protéger les intérêts du peuple, ils se sont rendus ridicules dans cette Chambre. Ils nous disent qu'ils tiennent le chemin de fer Canadien du Pacifique responsable. C'est ridicule. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas le gouvernement du Canada, et c'est le gouvernement du Canada seul qui est responsable. M. l'Orateur, je tiens le gouvernement du Canada responsable ; premièrement, pour le manque de communications par chemin de fer dans ce pays ; et deuxièmement, parce que nous n'avons pas encore aujourd'hui un deuxième transcontinental traversant ce territoire, apportant à la population ce soulagement que les honorables députés d'en face réclament comme nécessaire. Je dis que si le gouvernement avait fait, il y a deux ans, ce qu'il va faire aujourd'hui, ce chemin serait en opération et nous aurions une double voie depuis les grands lacs jusque dans l'intérieur de ce pays. Le gouvernement du Canada est seul responsable si les facilités de transport dans ce pays ne sont pas plus grandes qu'elles ne le sont, et nous verrons de nouveau ces messieurs de la droite, lorsque l'occasion leur en sera donnée, apporter l'appui de leurs voix au gouvernement responsable de cette situation sans issue qui rend impossible toute mesure de soulagement pour des facilités additionnelles au trafic, car nous allons fournir à ces honorables députés l'occasion de montrer qu'ils sont aussi indépendants en actions qu'ils le sont en paroles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : M. l'Orateur, je ne tiens pas à contredire mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, lorsqu'il dit que peut-être, ni le gouvernement ni les membres de cette Chambre n'ont pleinement compris dans le passé la responsabilité qui pesait sur eux, en face des grands développements que l'ouest a pris, car nous aurions pu avant aujourd'hui prendre des précautions pour mieux faciliter le transport du grain et des autres produits du pays pendant cette ère de prospérité. Mon honorable ami doit se rappeler, néanmoins, que pendant plusieurs années, nous avons eu une période de stagnation presque complète, bien que plusieurs d'entre nous qui avons eu l'occasion de voyager dans l'ouest, aient senti que dans très peu de temps, si nos attentes se réalisaient, il s'établirait un grand courant d'immigration vers ce pays, et qu'il y aurait beaucoup de grains et autres produits de transportés. Je dois dire, cependant, que je crois que mon honorable ami a été un peu sévère, en accusant le gouvernement de n'avoir pas jusqu'à un certain point, et dans une grande mesure, pris les moyens d'améliorer la situation. Je me rappelle lorsque nous accordions de l'aide au chemin qui était connu alors sous le nom de Chemin de fer Ontario et de la Rivière à la Pluie, qu'un des chefs du parti de l'honorable député a dit que nous accordions de l'aide à un chemin qui traversait un pays dénudé et stérile. Je suis heureux de savoir aujourd'hui qu'il se trompait, mais le principal objet de ceux qui appuyaient ce projet à l'époque, était d'assurer la construction du chaînon le plus important du chemin de sortie de l'ouest jusqu'au lac Supérieur. Il est heureux que ce chemin ait été construit, parce qu'il a été d'un grand secours pour l'ouest. Ce n'est pas mon intention de parler longuement sur cette question ; mais je crois que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) mérite les remerciements de ses électeurs et de tout le pays pour avoir appelé l'attention du parlement sur cette question, ce qu'il a fait dans un discours pratique et rempli d'arguments.

S'il a été sévère dans ses critiques des chemins de fer, et spécialement du chemin de fer du Pacifique, je crois que nous pouvons lui pardonner, à cause des misères que les électeurs qu'il représente ont endurées pendant la dernière saison. Le gouvernement, se rendant compte de l'état de choses dans l'ouest, a, de temps à autre, fait des représentations aux différentes compagnies de chemin de fer, au sujet de l'urgence d'avoir plus de matériel roulant et des facilités plus grandes pour transporter le grain et les autres produits de ce pays. Cette question est une des plus importantes qui puissent être discutées devant cette Chambre. Elle affecte toute notre vie nationale, parce que j'ai toujours cru que, si les taux de transport sont égaux, il est beaucoup dans l'intérêt des cultivateurs et des autres producteurs de ce pays que leurs produits soient transportés sur les marchés du monde par une route toute canadienne. De cette façon, nos produits garderont leur identité, et chaque cultivateur et commerçant sait que les pro-

duits canadiens ont souffert dans le passé du fait qu'ils avaient à traverser des pays étrangers, et dans beaucoup de cas, on leur a substitué des produits d'autres pays, et le Canada a passé sur les marchés étrangers pour avoir des produits inférieurs. Nos produits de la ferme sont supérieurs cependant à ceux de presque tous les autres pays du monde, de sorte que pour les raisons que j'ai déjà données, il est très important que nous fassions tout ce qu'il est en notre pouvoir de faire pour établir une route toute canadienne. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) nous dit que nous ne devons pas oublier l'est. Si je lui rappelle le fait qu'il a été dépensé un peu plus de $6,000,000 pour améliorer le chenal du fleuve Saint-Laurent et le port de Montréal, cela n'indique pas beaucoup que le gouvernement ait négligé l'importance d'établir un port national à Montréal.

M. MONK : Pas $6,000,000 dans le port de Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chenal du Saint-Laurent s'élève aujourd'hui à plus de $6,000,000.

L'honorable M. TARTE : L'argent dépensé dans le port de Montréal a simplement été prêté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne nous disputerons pas pour savoir d'où vient l'argent. Il a été fourni par ce parlement sur le crédit du pays. L'argent a été dépensé.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire que c'est de l'argent prêté et que nous en payons l'intérêt?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : L'intérêt est payé par tout le trafic du pays, non pas seulement par le trafic de la ville de Montréal.

M. MONK : Il est inexact de dire que l'Etat a dépensé $6,000,000 pour le port de Montréal. Nous, à Montréal, payons l'intérêt sur cette somme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les consommateurs canadiens qui ont acheté les marchandises venues par le port de Montréal ont payé l'intérêt sur l'argent.

L'honorable M. TARTE : L'Etat n'en a pas payé un seul sou.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'intérêt sur les sommes affectées à l'amélioration du port de Montréal a été acquitté par la population canadienne qui consomme les marchandises ayant traversé ce port.

M. MONK : Voilà qui est tiré par les cheveux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas tiré par les cheveux ; c'est un fait bien connu. Il n'y a rien là, toutefois, qui doive nous empêcher de nous montrer généreux à l'égard de Montréal, qui est le grand port du Canada.

M. TARTE : Montréal est le seul port traité de cette manière. Dans tous les autres ports nous dépensons de l'argent et c'est l'Etat qui paie l'intérêt.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons effectué ces travaux parce que nous les considérions comme partie de notre grande voie nationale de communications. La garantie de l'Etat a servi à procurer les fonds nécessaires pour l'amélioration du port de Montréal. L'administration se propose, avec l'approbation du parlement, qui ne lui sera pas refusée, j'en ai l'espoir, d'exécuter de ces travaux, non seulement à Montréal, mais dans les autres ports maritimes. Cette question est vaste, importante, et il serait à propos pour nous de l'envisager avec soin et en hommes d'affaires. Mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-ouest, a droit à nos félicitations pour avoir soulevé la question, et j'ai été peiné d'entendre certains membres de cette assemblée lui imputer un motif autre que celui dont il nous a fait part au cours de ses observations. Dans tout ce qu'il a dit je ne vois pas une seule phrase qui ait d'autre objet que de nous faire connaître les conditions existant dans l'ouest, afin de nous mettre à même d'appliquer le remède nécessaire. Je suis porté peut-être à différer d'avec mon honorable ami dans une certaine mesure. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique peut bien n'avoir pas fait tout ce qu'elle aurait dû faire. Mais de nombreuses entrevues ont eu lieu avec les représentants de la compagnie et ils ont donné l'assurance que tout ce que l'argent pouvait faire pour parer aux conditions actuelles, ils le faisaient. Cette assurance, à mon avis, devrait nous satisfaire. J'espère que c'est bien le cas et que la compagnie de chemin de fer, aussi bien que le gouvernement, sentira l'absolue nécessité de faire tout en son pouvoir en vue d'assurer le progrès et la prospérité que nous souhaitons tous pour ce pays. En ma qualité de membre du cabinet, je pense être l'interprète des vues de mes collègues en disant que nous ferons tout ce qu'il est possible de faire pour corriger le mal.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je ne détiendrai la Chambre que peu d'instants ; et mon premier mot sera pour rendre hommage à l'honorable député qui a soulevé la question. Je ne pense pas qu'il ait eu d'autres motifs que ceux qu'il nous a fait connaître. Il peut sembler étrange qu'en ce moment même un certain bill important soit mis à l'étude par un comité de la Chambre et qu'un certain document y soit mis en circulation ; mais je n'ai aucunement le désir d'imputer à mon honorable ami d'autres motifs que ceux qu'il nous a exposés. Il était très justifiable, à mon avis, de soulever la

question ; mais je regrette que certaines déclarations aient été faites ce soir. En relisant leurs discours demain dans le compte rendu des Débats, certains honorables députés voudront, j'en suis sûr, en retrancher certaines choses qu'ils ont dites, et qu'en ma qualité d'homme d'affaires, je trouve absolument erronées et sans fondement. Je ne puis comprendre qu'un honorable député, particulièrement dans l'enceinte de cette Chambre, porte des accusations aussi téméraires contre une institution de l'importance de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. On nous a dit, par exemple, que cette ligne est dans un état déplorable, qu'elle est très mal administrée, et qu'il est réellement dangereux de voyager dans ses trains. Assurément, ce ne peut être là l'état du chemin de fer du Pacifique. J'ai été autrefois à l'emploi de la compagnie en question, et je puis dire ceci en faveur de l'administration ; qu'en vue de parer à la congestion du trafic, elle s'est efforcée, non pas depuis deux ans, mais depuis nombre d'années de se procurer des locomotives et des wagons en nombre suffisant. Mon opinion devra avoir quelque poids, car elle est fondée sur la connaissance pratique de plusieurs autres lignes tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

Lorsque je faisais partie d'un comité spécial de cette Chambre, nommé pour s'enquérir de l'état du matériel d'exploitation des chemins de fer, il fut établi que les chemins de fer du Pacifique et du Grand Tronc faisaient tout en leur pouvoir pour augmenter leur matériel roulant et suffire aux besoins du trafic. De fait, il est absolument impossible aux compagnies de chemin de fer du Canada et des Etats-Unis de se procurer le nombre de locomotives et de wagons qu'il leur faudrait. Quelles sont les conditions dans les Nord-Ouest ? Il est certain que le matériel roulant de n'importe quel chemin de fer durera beaucoup moins longtemps et demandera plus de réparations dans le Manitoba que dans certaines parties de l'Ontario, par exemple. Pourquoi ? Parce que les conditions sont différentes. Dans le Manitoba il faut compter, d'abord, avec l'alcalinité de l'eau et ensuite avec le froid très rigoureux qui y règne une grande partie de l'année. Voilà deux difficultés dont n'ont pas à se préoccuper le chemins de fer dans la partie du pays que j'habite. En outre, dans le cours de l'été dernier, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique fit tout ce qu'elle pût pour se procurer les services d'un grand nombre d'ouvriers mécaniciens qui iraient à Winnipeg réparer ses locomotives. Je ne me fais pas ici l'avocat de la Compagnie de chemin de fer du Pacique ; j'énonce simplement, sans crainte et sans favoritisme, les vues pratiques, fondées sur le bon sens, d'un homme du métier ; et il est à ma connaissance certaine que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique était incapable de se procurer des mécaniciens pour réparer ses locomotives dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. On me demandera peut-être pourquoi la compagnie n'a pas fait venir des Etats-Unis des ouvriers de cette classe. Les compagnies de chemin de fer là-bas étaient également dans l'impossibilité de se procurer de ces ouvriers. C'est là toute la vérité. En un pays neuf, de l'immense étendue du Nord-Ouest, avec son grand trafic, des inconvénients de cette nature se produiront nécessairement, et il est très déraisonnable de vouloir que le chemin de fer du Pacifique les fasse disparaître tous. Un député a déclaré que la compagnie en question avait déterminé une grève à Winnipeg. Un autre a affimé que la compagnie était tellement désireuse de déclarer des dividendes, qu'elle imposait un tarif élevé, et ainsi de suite. Mais que vous soyez du métier ou non, mettez-y un peu de bon sens, et vous vous rendrez compte que si la compagnie était tellement désireuse de s'assurer des dividendes, la dernière chose qu'elle aurait songé à faire aurait été de susciter une grève. A-t-on jamais entendu dire qu'une grève de chemin de fer fût un moyen de grossir ses dividendes? Ne sait-on pas, au contraire, que toute grève sur un chemin de fer est une cause de pertes sérieuses, non seulement pour la compagnie, mais, dans beaucoup de cas, pour les grévistes eux-mêmes. Dire que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique était l'instigatrice de cette grève, c'est faire une affirmation tellement absurde qu'elle se réfute d'elle-même. Qu'avons-nous encore à considérer ? N'est-il pas vrai qu'un grand nombre des actionnaires de cette compagnie sont des gens de fortune modeste, dont tout l'avoir est engagé dans cette entreprise ? Ne devrions-nous pas alors être bien attentifs à ne rien dire ici qui soit de nature à engager des actionnaires craintifs à se débarrasser de leurs parts et à déterminer ainsi un affaissement des valeurs? Il ne faudrait pas perdre cela de vue. Si nous avons quelque grief personnel contre la compagnie, faisons lui connaître ce qu'il est, et si la compagnie refuse de redresser nos torts, portons contre elle une accusation définie et demandons au gouvernement de s'enquérir. Si la compagnie de chemin de fer du Pacifique est en faute, préparons une loi qui l'empêche de commettre des abus de cette nature. On a prétendu que la compagnie en question laissait des wagons stationner sur les voies de garage des semaines et des mois durant. Que l'on rapproche cette affirmation de celle que je vais faire. Il y a une année ou deux, une mesure fut présentée ici et adoptée par la Chambre autorisant la compagnie à laisser les wagons séjourner sur les voies de garage pendant vingt-quatre heures au plus. Je demanderai à mon honorable ami qui a prétendu que les wagons séjournaient un temps si long sur les voies de garage, quel besoin il y aurait——

M. SCOTT : Il est évident que mon honorable ami (M. Ingram) ne saisit pas du tout la question qu'il a entrepris de discuter. Nous

avons, en effet, demandé à la Chambre de donner aux expéditeurs le droit d'exiger de la compagnie des wagons pour chargement direct ; et l'année dernière, ou l'année avant, ce droit fut accordé aux cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest. On a démontré ici même, ce soir, la fausseté de l'excuse fournie, au nom de la compagnie, que ce privilège de chargement direct était la cause de la congestion du trafic. Nour avons fait voir qu'il n'existait aucun rapport entre ces deux faits, puisque les diverses voies de garage ont été pendant des semaines et des mois, dans le cours de l'automne dernier, encombrées de wagons chargés de blé.

M. INGRAM : Et cet encombrement se produira, je le crains, bien des années encore, pour les raisons que j'ai données ici ce soir. A entendre ces honorables députés on croirait que la compagnie ne fait pas son devoir parce qu'elle ne fait pas disparaître ces inconvénients.

M. SCOTT : Si elle faisait seulement disparaître les chars chargés, nous serions satisfaits.

M. INGRAM : Nos amis de l'ouest oublient que dans les anciennes provinces du Dominion nous éprouvons les mêmes difficultés. Prenez les lignes de chemins de fer qui traversent ma propre ville, lignes d'existence ancienne et bien pourvues de matériel d'exploitation, dont chaque train comprend probablement plus de wagons que deux ou trois trains dans le Nord-Ouest. Malgré tout, l'encombrement se produit et il nous faut bien l'endurer. Je puis bien le dire à ces messieurs, notre patience à nous aussi est mise à l'épreuve. Mais après nous être enquis s'il est possible de surmonter la difficulté, et nous être assurés qu'elle ne peut être surmontée, nous rendant compte que la compagnie fait tout ce qu'elle peut pour satisfaire aux besoins, nous prenons patience. Je répète que les accusations portées ce soir sont inexactes. Je n'hésite pas à dire que lorsqu'on affirme que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est administrée d'une manière malhabile et mesquine on se met en contradiction avec les faits.

M. SCOTT : C'est affaire d'opinion.

M. INGRAM : C'est possible. Mais mon honorable ami (M. Scott) devra se rappeler que nous avons cette année un afflux sans précédent de marchandises et de voyageurs dans le Nord-Ouest. On dit que le marchand qui prévoit une augmentation dans ses affaires doit se préparer en conséquence. C'est précisément à cela que vise la compagnie du chemin de fer. Mais il lui est impossible de se procurer le matériel roulant et les locomotives nécessaires, et de là cet encombrement. Si les honorables députés peuvent m'indiquer une fabrique de wagons ou de locomotives au Canada en mesure de fournir à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, cinquante ou cent locomotives, ou dix mille wagons, et que celle-ci refuse de profiter de cette occasion d'augmenter son matériel d'exploitation, alors je retirerai ce que j'ai dit.

M. SCOTT : On donne pour excuse le manque d'eau. Que l'honorable député (M. Ingram) sache bien qu'il y a eu abondance d'eau là-bas depuis nombre d'années ; et je répète ce que j'ai dit précédemment, bien que les employés de la compagnie eussent recommandé, il y a nombre d'années, d'utiliser ces approvisionnements d'eau, ce n'est que depuis un mois à peu près que la compagnie s'occupe d'en tirer parti. L'honorable député de Sainte-Marie a dit, comme s'il tenait ses renseignements directement du personnel dirigeant de la compagnie, que 60 pour 100 de la force motrice des locomotives avait été perdue l'année dernière par suite du manque de bonne eau.

M. INGRAM : Par suite du manque d'eau et aussi de la rigueur du climat ; ce sont là, dans l'exploitation des chemins de fer, deux facteurs importants, deux causes fréquentes de dommages aux locomotives.

Le froid qui sévit en hiver est un des plus sérieux obstacles que l'on ait à surmonter dans l'entretien des locomotives, surtout lorsqu'on manque d'ouvriers pour faire les réparations. La compagnie a fait tout ce qu'il était possible de faire, et l'ayant fait, elle n'est pas à blâmer. Un habitant de l'ouest m'a dit qu'un train remorqué par une seule locomotive requiert parfois quatre locomotives pour être mis en mouvement. L'alcali a pour effet d'empêcher l'eau de se vaporiser. Dans l'est du Canada, nous n'avons pas à lutter contre cette difficulté. Nous pouvons probablement faire plus de travail avec une seule locomotive qu'on n'en fait dans l'ouest avec trois. Cela complique grandement le problème de l'exploitation du chemin de fer lorsqu'il se produit un surcroît de trafic. Les honorables députés feraient bien de ne pas porter de jugements téméraires. Ils devraient ne pas perdre de vue que la compagnie a une lourde tâche sur les bras dans le moment. Je ne désire aucunement médire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pas plus que je ne désire la louanger.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. INGRAM : Cela ne fait rire quelques-uns. Mais je serais tout aussi disposé à décerner des éloges au Grand Tronc ou à tout autre compagnie de chemin de fer faisant de louables efforts pour donner au public un service efficace. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en dépit des plaintes formulées contre elle, mérite, à mon avis, quelque reconnaissance pour ce qu'elle a fait. Nous, habitants de l'est, sommes disposés à être généreux à l'endroit de nos amis de l'ouest. Mais ils ne devraient pas se montrer déraisonnables. Ils font de rapides

progrès, et leurs besoins se développent dans la même mesure. Il ne faut pas qu'ils se montrent trop impatients. J'ai confiance qu'ils me pardonneront de les sermonner ainsi. S'ils prennent seulement patience, ils prospéreront à merveille.

M. SPROULE (Grey-est) : Au risque d'ennuyer la Chambre quelque peu, j'aimerais à dire quelques mots sur ce sujet.

M. l'ORATEUR : Si je ne me trompe, l'honorable député (M. Sproule) a déjà exprimé ses vues sur la question.

M. SPROULE : Je propose que la séance soit levée.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ayant déjà parlé, n'a pas le droit de faire la motion lui-même.

M. SPROULE : Ne puis-je pas proposer que la Chambre lève sa séance?

M. l'ORATEUR : Non.

M. EARLE : Je propose que la Chambre lève maintenant sa séance.

Quelques VOIX : Adopté.

M. SPROULE : Nous perdons notre temps à crier "Adopté." A mon avis, certaines des propositions qu'on a faites, même si elles pouvaient être mises à exécution, ne donneraient pas les résultats que les députés de l'ouest veulent obtenir. L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) est d'avis qu'on surmonterait la difficulté en pourvoyant le chemin de fer du Pacifique d'une double voie. Mais un instant de réflexion nous fera voir qu'il n'en saurait être ainsi. On prétend qu'il y a engorgement du trafic, et que c'est incommode. Je n'en ai aucun doute. La difficulté provient de ce qu'il se présente beaucoup plus de marchandises et de voyageurs à transporter dans un court délai, qu'on n'en a jamais eu auparavant. Mais que ces messieurs veuillent bien observer qu'ils ne sont pas seuls à éprouver des retards dans l'expédition des marchandises par les chemins de fer. Un marchand de notre partie du pays m'informe qu'un wagon chargé de marchandises à lui consignées attend depuis vingt-trois jours vis-à-vis de Windsor, qu'on lui fasse traverser le fleuve. C'est un cas assez semblable à quelques-uns de ceux qui se sont produits dans l'ouest au dire de ces honorables députés. Le nombre des voyageurs entrant dans le pays actuellement (plus de vingt mille, ce printemps), la quantité des effets de colons et les quantités de grains, sont au delà de ce que le chemin de fer peut transporter. Mais c'est là un état de choses exceptionnel, et les députés de l'ouest devraient se montrer aussi patients que possible. Certes, ils ne sont pas entièrement dépourvus de patience, et nous les plaignons d'avoir à supporter ces ennuis ; nous désirons aussi ardemment qu'eux qu'on porte remède à leurs maux. Mais leur partie du pays n'est pas la seule à souffrir. De quoi souffre donc leur partie du pays ? Les quantités de grains à transporter augmentent tellement d'année en année qu'il n'est pas de chemin de fer qui puisse suffire à la tâche. Un honorable député a prétendu qu'on résoudrait la difficulté en mettant la voie double. Qu'il me permette de lui soumettre un calcul. Il paraîtrait que l'an dernier il y avait là-bas cent millions de boisseaux de grain à expédier. Combien faudrait-il de chemins de fer pour sortir cette quantité de grain du pays dans le court délai fixé par les cultivateurs ? Un chemin de fer n'y saurait suffire ; deux n'y suffiraient pas ; trois n'y suffiraient pas davantage.

M. SCOTT : Cent millions de boisseaux c'est peu de chose pour un chemin de fer bien outillé.

M. SPROULE : Un des actionnaires du chemin de fer du Pacifique me dit qu'un de leurs wagons de grande dimension peut contenir à peu près 666 boisseaux. Il faudrait donc 7,507 trains de vingt wagons chacun pour transporter la quantité en question. Au taux de trois trains par jour, il faudrait 522 jours.

Si vous aviez trois chemins de fer pour transporter ce grain, chacun avec trois trains par jour de vingt wagons chacun, il faudrait quatre-vingt-trois jours, près de trois mois, pour transporter ce grain. C'est là le nombre de lignes de chemins de fer, de trains et de wagons qu'il faudrait pour transporter le produit de la récolte d'une année dans le délai qui semble s'imposer au cultivateur, c'est-à-dire entre le battage et l'arrêt de la navigation.

M. SCOTT : J'ai fait observer que les cultivateurs n'exigent pas que toute la récolte soit transportée dans le délai de trois mois ; mais ils se plaignent de ce que moins de 25 pour 100 en a été transporté dans le cours de la saison.

M. SPROULE : On prétend qu'il y a engorgement et qu'on ne suffit pas au transport du grain. Je me borne à faire observer qu'il faudrait tel nombre de trains et tel nombre de chemins de fer pour transporter seulement cent millions de boisseaux de grain, chiffre de la récolte de l'année dernière. Mais avec le nouvel afflux de population qui s'est porté de ce côté récemment, quelle sera la situation dans deux ou trois ans, quand la récolte atteindra les quatre cent millions de boisseaux ? Douze ou quinze chemins de fer ne suffiraient pas alors. On voit par là qu'il est bien impossible que nous ayons le service suffisant pour transporter la quantité de grain récolté dans ce pays dans le court délai fixé par les cultivateurs. Puis, si vous aviez le nombre voulu de chemins de fer, à quoi s'occuperaient-ils pendant le reste de l'année? Ils n'auraient pas de marchandises à transporter ; leurs gains seraient nuls ; leur matériel se détériorerait ; le capital engagé ne rapporterait pas d'intérêt. Ce n'est donc pas là une solution

de la difficulté. Ce que le cultivateur du Nord-Ouest demande, c'est que son grain soit transporté dans le cours de l'automne.

M. DOUGLAS : L'honorable député dit que ces chemins de fer ne trouveront pas à s'occuper pendant le reste de l'année, une fois que la récolte de grain aura été transportée. Ne nous sommes-nous pas appliqués à démontrer que le service actuel des chemins de fer ne suffit pas aux besoins du traffic du pays dans la direction de l'ouest ? Il n'y a nullement lieu de craindre que le chemin de fer ne soit pas occupé toute l'année.

M. SPROULE : J'admets qu'il y a beaucoup plus de traffic qu'il ne faut pour occuper un chemin de fer. Mais je prends pour point de départ le désir du cultivateur que toute sa récolte soit expédiée sous un court délai, et je dis qu'il faudrait douze ou quinze chemins de fer pour transporter dans ce bref intervalle les quantités de grains qu'il y aura à transporter d'ici à quelques années. Mais ce nombre de chemins de fer ne serait pas nécessaire pour transporter dans l'intérieur du pays les marchandises venant de dehors. Par conséquent, certains de ces chemins de fer seraient arrêtés une bonne partie de l'année. Mon avis est qu'il n'y a qu'une seule solution à cette question : la construction d'un chemin de fer aboutissant à la baie d'Hudson. J'ai exploré ce pays pendants plusieurs semaines dans le cours de l'automne dernier, et j'ai cherché à me procurer autant de renseignements que possible à cet égard. Dans mon humble opinion, c'est la seule solution acceptable. A Régina, à Brandon, peut-être même à Winnipeg, vous n'êtes pas plus éloigné de la baie d'Hudson que vous ne l'êtes de Port-Arthur.

M. SCOTT : Pendant combien de temps de l'année la navigation est-elle possible?

M. SPROULE : D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, la navigation dans la baie d'Hudson est possible quatre ou cinq mois de l'année, un peu plus.

M. SCOTT : A quelle date la saison de navigation prend-elle fin à l'automne?

M. SPROULE : La période la plus favorable pour la navigation dans la baie d'Hudson commence en juillet.

M. SCOTT : Et quelle est la date probable de l'arrêt de la navigation dans cette baie?

M. SPROULE : Je n'ai pu m'assurer de la date précise ; mais je suis d'avis que la navigation est possible pendant cinq ou six mois, au moins quatre mois. Elle commence vers la fin de juillet et se continue en août, septembre, octobre et novembre.

M. SCOTT : La navigation sur les lacs se continue jusque dans la première semaine de décembre. Nous n'aurions donc pas une saison plus longue en expédiant nos produits par voie de la baie d'Hudson.

M. SPROULE : Mais vous avez cet avantage que lorsque vous avez atteint la baie d'Hudson, vous avez atteint l'océan, où il ne pourra jamais se produire d'engorgement; car tant que vous aurez des marchandises à offrir, il se présentera toujours des navires pour les transporter. Il ne vous arrivera pas, comme il vous est arrivé à Port-Arthur, de remplir vos élévateurs en quelques semaines. Dans un port de mer il n'y a pas d'engorgement possible. Puis, les frais de transport se trouveront grandement réduits.

M. SCOTT : A mon avis, il se produirait un engorgement dans les six, sept ou huit mois pendant lesquels l'honorable député dit que la navigation sera arrêtée.

M. SPROULE : S'il vous faut transporter le grain aussi promptement que les cultivateurs le désirent, c'est-à-dire dans le délai de deux ou trois mois, le projet que j'indique est le seul praticable. Vous n'avez à transporter le grain dans ce cas que sur un parcours de quatre ou cinq cents milles au plus. Vous êtes à même de construire plusieurs lignes de chemins de fer aboutissant à la baie d'Hudson, car le pays qui y conduit n'oppose guère d'obstacles au passage. Si le grand but à atteindre est de transporter le grain aux ports de mer en peu de temps, je dis que c'est par ce moyen que vous y arriverez.

Mais il y a d'autres débouchés pour le grain de l'ouest. Un commerce important est en voie de se développer entre le Canada, d'une part, la Chine et le Japon, de l'autre. Une bonne partie du grain récolté dans l'ouest est transformée en farine et expédiée vers l'Orient, la Chine et le Japon. Ces exportations de farine vont augmenter d'année en année. D'autre part, une partie va être consommée dans l'est. Une forte quantité, qui ne pourra qu'augmenter, sera utilisée pour l'alimentation des animaux, comme cela se pratique aujourd'hui dans les anciennes provinces. Dans la province de l'Ontario, par exemple, il y a de cinq à dix fois plus de grain (y compris le blé, l'avoine, l'orge et les pois) utilisé pour l'alimentation des animaux qu'il y a dix ou quinze ans.

Il en sera ainsi dans l'ouest, si les cultivateurs s'y adonnent à la culture mixte. Ils n'auront pas autant de grain à expédier hors du pays, parce qu'il en sera utilisé une partie à la production d'un autre article plus facilement transportable et dont la distribution pourra couvrir une plus longue période de temps. Ce sont là quelques-unes des difficultés contre lesquelles le cultivateur doit lutter dans ce pays.

Vouloir que l'Etat fasse construire sous un court délai des chemins de fer pour transporter en peu de temps toute cette vaste récolte, c'est proposer ce qu'aucun gouvernement n'est en mesure de faire, quelle que soit la somme dépensée. C'est là mon avis

à cet égard, et mon avis aussi à l'égard de la solution de cette difficulté. Ce que je propose me parait être la seule solution praticable. Quelques-uns prétendent que la baie d'Hudson n'est pas navigable. Je ne perdrai pas de temps à discuter ce point.

Les renseignements que j'ai pu obtenir me persuadent qu'elle est navigable, et navigable entre quatre et cinq mois de l'année. Mais s'il existe quelque doute à cet égard, pourquoi le gouvernement ne s'assure-t-il pas sans retard de la vérité ? Pourquoi n'envoie-t-il pas une expédition, ou cinq, ou dix expéditions si cela est nécessaire, pour obtenir des données positives d'année en année au sujet de sa navigabilité ? Pourquoi ne s'en occupe-t-il pas sur le champ ? Pourquoi remettre à plus tard ? Je suis convaincu que ce sera là un jour une des grandes voies du commerce pour la population de cette partie du pays.

En ma qualité d'habitant de l'est, je tiens à déclarer que ce n'est pas le désir de la population de l'est de lésiner sur les dépenses à faire en vue d'aider les cultivateurs de l'ouest. Ils ont étudié la question et ils désirent tout autant que leurs frères de l'ouest qu'on trouve une solution aux difficultés dont ils ont à triompher. Mais il est des difficultés très grandes qu'il n'est pas toujours possible de surmonter, et ce n'est pas seulement dans l'ouest que parfois des wagons ne peuvent être obtenus lorsque le besoin s'en fait sentir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme la Chambre s'est attardée à discuter la question et que l'heure est très avancée, je demanderai qu'il me soit permis de retirer ma motion relative au budget, et de proposer que la Chambre à sa prochaine réunion se forme en comité des subsides.

M. L'ORATEUR : La question est au sujet de la motion de l'honorable député de Victoria (M. Earle) demandant que la Chambre lève sa séance. Est-ce le désir de la Chambre que l'honorable député puisse retirer sa motion ?

La motion est retirée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Propose :

Que la Chambre se forme en comité des subsides à sa prochaine séance.

M. SPROULE : Dans quelle position cela nous mettra-t-il, du côté de l'opposition, si nous voulons proposer un amendement ? Si la motion de l'honorable ministre des Finances est adoptée maintenant, nous ne pourrons proposer d'amendement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous pourrez le faire, car la motion ordinaire reste en suspens. Si je fais la présente motion, c'est afin que la motion relative au budget conserve son rang. Il n'y aura rien de changé, et la motion ordinaire devra être proposée.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Propose que la Chambre lève sa séance.

M. MONK : De quelles affaires nous occuperons-nous demain et si ce sont des mesures du gouvernement, l'honorable ministre voudra-t-il nous dire lesquelles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous occuperons d'abord du projet de loi du directeur général des Postes (sir William Mulock) article 16 du feilleton d'aujourd'hui, bill (n° 17) en vue de faciliter le règlement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, puis l'article 17 du feuilleton, bill (n° 21) en vue de modifier et de refondre la loi concernant les chemins de fer—s'il reste du temps, car le premier bill pourra nous occuper assez longtemps.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 12.25, mercredi matin.

INDEX

TROISIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :

Bil (n° 235), Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 12960 ; amendement, 12961, rejeté, 12961 ; pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.

Deseronto, édifice public (sub.) 13380.

Picton, édifice public (sub.) 13380 et suiv. ; bureau de poste (observ.) 13403.

Rossland, dépôt d'armes (sub.) 13401.

Edifices publics fédéraux, loyers (sub.) 13402.

Anderson, M. J. G., nomination (int.) 13648.

Ficelle d'engerbage, inspection (int.) 14989.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6705.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10611.

ARCHAMBAULT, Joseph Eloi (Berthier) :

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, (débat) 10335,

AVERY, Melzar (Addington) :

Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4259 et suiv.

Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4876.

Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5650.

Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11865 et suiv.

Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13619 et suiv.

Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (int.) 14296.

BALL, George (Nicolet) :

Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, 1ère l., 454 ; 2e l., 646 ; 681 ; 874 ; 1558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapp. de ce comité, (débat) 6829.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10430.

Canal de Chambly, percepteur (int.) 12750.

BARKER, Samuel (Hamilton) :

Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 442 et suiv.

Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 851.

BARKER, Samuel—*Suite.*

Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 932 ; 14717 et suiv.

Rideau Hall, divers (sub.) 1026.

Bill (n° 66) représentation dans la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1278.

Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1379.

Burlington, chenal, quai (sub.) 1404.

Wendover, quai (sub.) 1485

Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2491.

Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2679 et suiv. ; 3690 et suiv. ; 3857 et suiv. ; 3970 et suiv. ; 4025 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 5433 ; 5759 et suiv. ; 5874 et suiv. ; 5963 et suiv. ; 6277 et suiv. ; 6387 ; 6422 ; 8387 ; amend. du Sénat, 14140 ; 15062.

Dragueurs, réparations (sub.) 2705.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurise (sub.) 2780.

Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2804.

Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2812 et suiv.

Etudes et inspections (sub.) 2817.

Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv.

Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3008.

Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hypothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton (observ. sur mot. pour 1ère l.) 3516.

Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3800 et suiv. ; améliorations à Sydney (sub.) 3829 et suiv. ; aménagements à Lévis, 3836 et suiv. ; wagons et locomotives (int.) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int.) 4602 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière 12847 et suiv. ; machine à scier les rails, achat, 12861 et suiv. ; crédit général, 13133 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14345 et suiv. ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14372 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380.

Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5135 et suiv.

Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267.

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5331 et suiv.

Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv. ; 5981 et suiv.

Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6081 et suiv.

BARKER, Samuel—*Suite.*
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Bill (n° 157) en comité, 6190.
Commission géologique (sub.)7030 et suiv.
Recensement (sub.) 7279 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7651 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.; 14407 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7785.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8016 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8088 et suiv. ; 3e l., 8298 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155 ; (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8267 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8511 et suiv ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 et suiv. ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Transports, commission (int.) 8572.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8845 ; bill (n° 235) en comité, 11457 et suiv. ; 11641 ; sur mot. pour 3e l., 13025 ; (amend.) 13025.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9410.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9684 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11029 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11064.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int.) 11222.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11306 et suiv. ; 11369 et suiv. ; 12692.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11431.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12774.
Chemins de fer, avances au ministre (en comité sur résol.) 12830.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12548.
Bill (n°258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13215 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14093 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14778 et suiv.
Bill (n° 269) attributions de certains départements, en comité, 15043.
Transcontinental national, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15150 et sniv.

BAZINET, Charles (Joliette) :
Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Joliette et du lac Manouan (mot. pour 2e l.) 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BEITH, Robert (Durham-ouest) :
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.

BELAND, Henri Sévérin (Beauce) :
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-est, 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10488.

BELCOURT, Napoléon (Ottawa) :
Bill (n° 30) Compagnie d'huile du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 777.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Compagnie d'amélioration du gaz du Dominion, bill (n° 91), 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1360 et suiv.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa, bill (n° 108), 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, (bill n° 118) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Bill (° 144) chemin de fer Interprovincial et de la Baie James (en comité et 3e l.) 4752.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company (mot. pour comité) 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 161) pour faire droit à la Compagnie des machines à cylindre de Wolf, 3e l., 5749.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6062 et suiv.
Postes ,service extérieur (sub.) 6230.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6513.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Bill (n° 104) en comité, 7564 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7734.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8278 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national, en comité (décision) 10902-10903.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12758 et suiv. ; 12777.
Yukon—terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14081 et suiv.

BELCOURT, Napoléon—*Suite.*
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14109 et suiv. (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14718.

BELL, Adam Carr (Pictou) :
Changements ministériels, explications, débat, 189.
Bétail canadien en Angleterre (mot. en amend. à mot. Fielding pour comité des subsides) 270 ; 375.
Yukon—concession Treadgold (mot. pour doc.) 293.
Steamers de l'Etat, commandants (int.) 454.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 597.
Scotch-Hill, station (int.) 895.
Postes, rapp. (int.) 901.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1072.
Yukon, concession Treadgold (mot. pour doc.) 293 ; int.) 1231 ; 5423 ; taxes de représentation (int.) 6193.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int.) 1338.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int.) 1648.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int.) 1924.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (int.) 1925.
Intercolonial, tarif (int.) 1925 ; circulation gratuite (mot. pour doc.) 2416 ; taux de transport (mot. pour doc.) 2418.
Budget (débat) 1976.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2781.
Intercolonial, garage de Lorne (int.) 3022.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int.) 3107.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton (int.) 3245.
Transport, commission (débat sur observ. Borden) 3622 et suiv.
Conseils de conciliation (int.) 3759 ; 4150.
Steamer "Minto", usage (int.) 3762.
Intercolonial—mot. pour doc., et débat sur l'exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3820 et suiv. ; tarifs du trafic (mot. pour doc.) 3846.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4080 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc., (sub.) 4313 et suiv.
Pêche dans la zone de trois milles (int.) 4332.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4405.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4435.
Recensement (sub.) 4825 et suiv.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int.) 5006.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5083 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5458.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5619 et suiv.
Yukon——
Goélette "Markland" saisie (sur observ. Kaulbach) 6198.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6572.

BELL, Adam Carr—*Suite.*
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6707 ; 7432 et suiv.
Milice, loi, dépêche Chamberlain (int.) 6754.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7338.
Armée anglaise, commissions accordées aux officiers canadiens (mot. pour doc.) 7518.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8450 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8541 et suiv.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10048 ; bill (n° 235) en comité, 11457 ; 11507 ; 11631-45 ; sur mot. pour 3e l., 13029 ; (amend.) 13031.
Service postal du Canada, par New-York (int.) 10980.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11295 et suiv. ; 12065 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11438 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., salle d'exercices militaires (int.) 12749.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13069.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13271 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13310 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13559.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (int.) 13955.
Recensement, coût (débat sur observ. Blair) 14025 et suiv.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, appointements, résolution (en comité) 14120.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14276 et suiv.
Chambre des commuens, augm. d'app. de dix commis (sub.) 14404 et suiv.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14485.
Halifax, bureaux de la marine et des pêcheries (int.) 14573.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14669 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14840.
Situation financière, revue, (observ.) débat, 14902 et suiv. (amendement) 14917, rejeté, 14944.
Chemins de fer, subventions (int.) 14991.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :
Importation du grain par les ports de l'Ontario Occidental, en 1902 (int.) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (int.) 99 ; (sub.) 5560 et suiv.
Libération d'Arthur Brunet (int.) 110.
Changements ministériels, explications, débat, 176.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 218.
Revenu de l'Intérieur, ministère ; appointements (sub.) 231.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 288.
L'Assomption, édifice public, 436 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 884.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 ; en comité, 925 ; 934.
Edifices publics en général, dépôt d'armes (sub.) 993 ; loyer (sub.) 1016.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 et suiv. ; 1004 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1025.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044 et suiv. ; 1048 et suiv.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1571 et suiv.
Transport des malles entre Ashcroft et Barkerville (int.) 1653.
Murray-Bay, quai (sub.) 2352.
Chemin de fer Transcontinental, construction (int.) 2387.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre (int.) 2387.
Cutler, Bore-Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2400 et suiv.
Saskatchewan, Compagnie des terres de la vallée de la (int.) 2587.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int.) 2854.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3113 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3489 et suiv.
Milice (sub.) : troupes et matériel, transport, 3890 et suiv. ; aide aux associations de tir, 3908 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4053 et suiv.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (int.) 4152.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4164.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771 et suiv.
Recensement (sub.) 4832 et suiv. ; 4993 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4842 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5467.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5595 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5930 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6023 et suiv.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (int.) 6194.
Postes, service extérieur (sub.) 6265 et suiv.; salaires (sub.) 6343.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, 6551 et suiv. ; arpentage des réserves, 6620 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6633 et suiv.
Steamer "Alaska", achat (int.) 6842.
Terres fédérales, agents (sub.) 6979.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6979.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7602 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7749 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7790 et suiv.
Indiens, réserve de Duceis (int.) 8151.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8207 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8343 et suiv.
Intercolonial, freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8526 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9457 ; bill (n° 235) en comité, 10875 ; 11635 ; sur mot. pour 3e l. 13018, 13024.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11033 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11871 et suiv.
Article de l'"Evening Journal" (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.), observations, 13329.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification (sub.) 13335 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515 et suiv.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517 suiv.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Explication de nature personnelle, compagnie de New-Market (rép. à explications de M. Mulock) 13528.
Trancontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13541 et suiv.
Intercolonial, incendie des gares, etc. (int.) 14967.

BERNIER, Hon. Michel Esdras (Saint-Hyacinthe) :
Revenu de l'Intérieur (rapp.) 91 ; appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 448.

BERNIER, Hon. Michel Esdras—*Suite.*

Tabac, importé, droits (rép. à int. Clancy) 455 ; droits (rép. à int. Henderson) 2174 ; 12751 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les T. N.-O. (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 904.
M. F. X. Chabot, retraite (rép. à int. Morin) 2085.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, sur mot. pour 2e l., 2420.
Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l. 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.
Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique, 1ère l., 3841 ; 2e l. en comité et 3e l., 4154.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures, 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591; droits (rép. à int. Clarke) 14578.
Alcool méthylique (sub.) 5560.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
M. A. E. Forrest, remboursement (sub.) 5591.
M. J. Kelly, paiement d'appointements (sub.) 5592.
M. A. Guay, compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Trottier, M. Louis, emploi (rép. à int. Morin) 8736.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12787 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14115 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058, 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. pour substitution du titre de " Agence Impériale " à celui de " Compagnie Impériale ", adoptée, 3282.
Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Cigarettes, prohibition (mot.) débat, 841.
Compagnie de Garantie du Dominion (à responsabilité limitée) bill (n° 92) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Fédération Maritime du Canada. Bill (n° 93) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.
Compagnies légalement constituées, bill (n° 94) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369; retiré, 3371.
Bill (n° 133) prohibition des cigarettes, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2383, 3,400 ; retiré, 3402.
Bill (n° 153) constituant en corporation la banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816.
Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de terminus de Montréal, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

BICKERDIKE, Robert—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4617.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6315 ; 6337 et suiv.
Service océanique (débat sur obser. Hughes) 7823.

BIRKETT, Thomas (Ottawa) :

Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Blind-River, quai (int.) 1340.
Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; retiré, 11099.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2592.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adopt., 7711.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4243 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4322 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 5039 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6057.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7020.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10480.
Nouveau musée géologique (int.) 11455.
Pointe Nepean, usage (int.) 12086.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12587 ; 12763 et suiv. ; 12828.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14098 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14537.

BLAIN, Richard (Peel) :

Ficelle d'engerbage, prix (int. 206 ; 455 ; ventes (int.) 3934.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 991.
Pélérinage des Doukhobortses (int.) 1059.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1173.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1421.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Budget (débat) 1850.
Cure-môles, coût (int.) 1924.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428 et suiv.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3160 et suiv.
Entrefilet du " Citizen " d'Ottawa, explication de nature personnelle par M. Talbat (observ.) 3238.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3279.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3462 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3641 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Débats, bureau des traducteurs (int.) 3935.
Douanes, appoint. et dép, casuelles dans les ports du Canada (sub.) 4037 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4211 et suiv. ; 4256 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4712.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4764 et suiv.
Recensement (sub.) 4799 et suiv. ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int.) 6647 ; tableaux (int.) 7106 ; 11688 ; (sub.) 7270 et suiv. ; coût du recensement (observ. et amendement) débat, 13984 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5201.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5210 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6050.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6061 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6133 ; 6257 ; salaires (sub.) 6356.
Malles, service (sub.) 6269 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6307 et suiv. ; 6466 et suiv.
Indiens, dépenses légales et générales, M. Stewart (sub.) 6626 et suiv. ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7476 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6991 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7081 et suiv.
Latour, M. L. J., congé (int.) 7106.
Savard, M. P. V., emploi (int.) 7107.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7184.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7202 et suiv.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7496 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol.) 7591 ; inspection (sub.) 7997 et suiv. ; 8005.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7962 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7982 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8451 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 18545 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8550 ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux) (en comité) 13232 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13326 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Quelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13355 et suiv.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13413 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13435.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13452 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686.
Cummings, M. James, paiement (sub.) 9723.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int.) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9758 ; bill (n° 235) en comité, 10976 ; sur mot. pour 3e l., 12980 ; (amend.) 12981 ; rejeté, 13006.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada ; 2e l., 10999 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11043.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11883 et suiv. ; 12545.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12577.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13462 et suiv.
Port-Crédit, lac Ontario (sub.) 13523.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13546 et suiv.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13879.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13910 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Postes, administration (observ.) 14328 et suiv.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14349 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14399 et suiv. ; 14411 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l'"Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement, 14958 et suiv.

BLAIR, Hon. Andrew George (Saint-Jean, ville) :

Chemins de fer et Canaux (rapp.) 93.
Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat, 2397 et suiv.
Changements ministériels (explications) débat, 148.
Chemin de fer de la Rive Sud (rép. à observ. Geoffrion) 208 ; (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 459.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer, 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ;

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 8388 et suiv. ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 15064.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (rép. à int. Monk) 289.
Bill (n° 8) expropriation, en comité, 298 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 427 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (rép. à mot. Tarte pour doc.) 456 ; propositions au gouvernement (rép. à int. Sproule) 897.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 461.
Intercolonial—embranchement de la Rivière-Ouelle (rép. à int. Casgrain) 554 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (rép. à int. Monk) 683.
Subventions en terres et en argent aux chemins de fer (rép. à int. Davis) 1233 ; subventions (rép. à int. Scott) 1234 ; 1738 ; 1739.
Intercolonial : Gages des employés (rép. à int. Kendall) 1339 ; tarif (rép. à int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (rép. à int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (rép. à mot. Bell pour doc.) 2417 ; trafic, échange avec Grand Tronc (rép. à int. Kemp) 2857 ; garage de Lorne (rép. à int. Bell) 3022 ; guide officiel (rép. à int. Clarke) 3662 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 3665 ; terrain acheté par le gouvt. à Lévis (rép. à int. Casgrain) 3762 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3826 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (rép. à mot. Bell pour doc.) 3846 ; wagons et locomotives (rép. à int. Barker) 4517 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (rép. à int. Barker) 4603 ; surestarie (rép. à int. Fowler) 4837, 5130 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (rép. à int. Fowler) 4837 ; prix du transport des houilles (rép. à int. Kendall) 6375.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 559.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de de fer (2e l.) 575 : mot. pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578.
M. George Robertson, M.P.P., commissaire, garde-bestiaux, nomination (rép. à int. Ganong) 685.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (rép. à int. Lancaster) 685.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Lennox) 686, 897, 1062.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (rép. à int. Monk) 688.
Chemin de fer Trans-Canada (rép. à mot. Tarte pour doc.) 689 ; propositions au gouvt (rép. à int. Monk) 1054, 1060 ; (rép. à int. Wilmot) 2857 ; explication personnelle, 2893.
Stock-Hill, station (rép. à int. Bell) 895.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
Chemins de fer, accidents, pertes de vie, (rép. à int. Clarke) 896, 1060, 1374 et suiv. ; traverses, importation (rép. à int. Emmerson) 1740.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 956.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1081.
Garde-bestiaux (rép. à int. Borden) 1235.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (rép. à int. Hughes) 1741 ; embranchement de chemin de fer, construction (rép. à int. Hackett) 6375.
Immigrants pour les provinces maritimes (rép. à int. Emmerson) 1924.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (rép. à int. Bell) 1924.
Canal Welland, force motrice (rép. à int. Lancaster) 1928.
Canaux, employés, salaires (rép. à int. Broder) 2382.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvt pour construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (rép. à int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (rép. à int. McCreary) 2391.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int. Wilson) 2386, 4115.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426.
Alberton, gare (rép. à int. Hackett) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemins de fer, billets (rép. à int. Hackett) 2588 ; chefs de gare (rép. à int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (rép. à int. Lefurgey) 4601.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (rép. à int. Lefurgey) 2672.
Pont de Hillsbourough (rép. à int. Lefurgey) 2673 ; (rép. à int. Hackett) 2855.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (rép. à int. Clarke) 2673.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2965. Commission d'enquête, observ. Casgrain (débat) 4016, 4671.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie Canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. à int. Clarke) 3344, 4895, 5261, 6275.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3349 et suiv.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (rép. à observ. Marcil, Bonaventure) 3415.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3416 ; (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3845.
Fret, classement (rép. à int. Kemp) 3417, 3664.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (mot. pour comité, sur résol.) 4339 ; en comité, 4520 et suiv., 5131 et suiv., 5262 ; estimations du coût de cette ligne (mot.) 5224.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S. R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4360.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, sémaphores (rép. à int. Hackett) 4601 ; pont de Hillsborough (rép. à int. Hackett) 4602.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4621 et suiv.; 4637 et suiv.
M. Albert J. White, emploi (rép. à int. Fowler) 4837.
Territoires du Nord-Ouest, organisation en provinces, naturalisation (rép. à int. Borden) 5261.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5268 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.; (2e l. et adop.) 5297.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5317 et suiv., 5372 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, commis principal de la correspondance (rép. à int. Lennox) 5502.
Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 5544 ; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.
Bill (n° 102) en comité, 6090.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 6406.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6948.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8653.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12069 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885 et suiv., 14725 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14741 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour construction, 15031 et suiv.

BORDEN. Hon. sir Frederick W., K.C.M.G. (King, N.-E.) :

Rapports (rép. à int. Hughes) 209.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; loi, dépêche Chamberlain (rép. à int. Bell) 6755.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352.
L'Assomption, édific public (sub.) 437.
Port-Moody, réserve militaire (rép. à int. Earle) 455.
Chemin de fer Canadien Transcontinental (rép. à int. Casgrain) 553.
Nouveau bill de la milice (rép. à int. Hughes) 686.
Général en chef, rapport (rép. à int. Hughes) 687.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 841.
Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice, 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Guerre Sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (rép. à int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (rép. à int. Ingram) 1056 ; selles et brides pour dernier contingent (rép. à int. Borden) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers, à cheval (rép. à int. Taylor) 1237.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (rép. à int. Bell) 1925.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (rép. à int. Hughes) 2174 ; pensions aux soldats (rép. à int. Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ. Clarke) 8561 ; 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (rép. à int. Hughes) 14581.
Milice canadienne, organisation, discours Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ Bourassa) 2485.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à observ. Charlton) 3242 ; officiers des corps permanents (rép. à int. Smith) 4601 ; 6645.
Plaines d'Abraham, cession (rép. à int. Casgrain) 3346.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (rép. à int. Fowler) 3348.
Milice (sub.) solde et indemnités, débat, 3714; exercices annuels et tir, 3732 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; tentes, achat (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; couvertures, tissus, chaussettes, achat, rép. à int. Blain) 10982 ; 11221.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (rép. à int. Smith, Wentworth) 3938.
Martineau, Arthur, nomination (rép. à int. Ingram) 3938.
Gendarmerie à cheval, tentes (rép. à int. Taylor) 3940.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (rép. à int. Morin) 8868 ; (rép. à int. Bell) 12749.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. R. L. Borden) 12975.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 1330 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Toronto, salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353.
Kingston, salle d'exercice du collège militaire (sub.) 13361.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (rép. à int. Gallery) 3751 ; (rép. à int. Monk) 4153.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (rép. à int. Wade) 6374.
Winnipeg, pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercices (sub.) 7164.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Gordon Highlanders, trophée des (rép. à observ. Hughes) 7473.
Dixon, M. le capitaine (rép. à int. Hughes) 8150.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

24e régiment (rép. à int. Hughes) 9340.
Pêche, primes, fraudes présumées (rép. à int. Hackett) 11221.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (rép. à int. Bourassa) 11456.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13399.
Velleyfield, grève, paiements à la milice sub.) 13647.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13655.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 24.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 107.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Peter J. Carlin, destitution (int.) 132.
Changements ministériels (explications) débat, 151.
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 212 et suiv.
Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles, 229.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 248 et suiv.
Affaires des Indiens (sub.) 178 et suiv.
Milice (rapp.) 287.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 476.
Alaska—frontière, traité (observ.) 490 ; (int.) 900 ; entrevue avec M. Aylesworth (int.) 13952 ; dépêche de lord Alverston (observ.) 14091 ; commission, frais (sub.) 14245.
Affaires de la Chambre (int.) 492 ; (observ.) 494.
Alexandria, édifice public (sub.) 508.
Clinton, bureau de poste (sub.) 540.
Rapports, demande de (observ. sur int. Taylor) 556.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 608 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 615 et suiv.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 636.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int.) 684.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695 et suiv.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par gouvernement fédéral (mot. pour doc) 723 ; 2086 ; 2769.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (débat sur 1ère l.) 732 ; annexes et cartes (int.) 899.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 802.
Commission des transports et enquête sur tarif (observ. sur int. Monk) 876.
Ile du Prince-Edouard, correspondance (int.) 898.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int.) 898.
Bond-Hay, traité (int.) 900.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Conférence coloniale (int.) 900.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 906 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 921 et suiv. ; en comité, 929 et suiv., 936.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. pour doc.) 939.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 954.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int.) 965.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 979.
Edifices publics en général (sub.) 987 ; dépôts d'armes (sub.) 996.
Rideau Hall, divers (sub.) 1023.
Yukon—concession Treadgold (int.) 1052 ; instructions au commissaire de l'or (int.) 4723 ; commission (int.) 5009.
Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. pour doc.) 1085.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1088.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1092.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Bill (n° 78) loi des pensions militaires (en comité) 1150.
Immigrants, installation (rép. à observ. Borden) 1164.
Garde-bestiaux (int.) 1235.
Commission des transports (int.) 1235 ; 3240 ; 4273 (observ.) débat, 3556 et suiv. (int.) 4895 ; 5009 ; 7424 ; 7518.
Bill (n° 66) représentation du peuple dans la Chambre des communes, débat sur mot. Laurier pour 2e l., 1244 ; 1304 ; 1331 ; observ. sur mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335.
Budget (débat) 1514.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1643.
Murray-Bay, quai (sub.) 2347 et suiv.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2375 ; 3495 et suiv. ; 6120 ; 13104 et suiv.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2381 ; préséance des mesures ministérielles (débat sur mot. Laurier) 3842 et suiv.
M. George Swinehammer, démission (int.) 2392.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2429.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2447 et suiv.
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2465.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2631.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2688 ; 3848 et suiv. ; 3978 ; 4024 et suiv. ; 4118 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 4281 et suiv. ; 4732 ; 5892 ; 5966 et suiv. ; 6281 et suiv. ; 8367.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2755.
Câble transpacifique (int.) 2769.
Débardeurs de Montréal, grève (int.) 2770.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2774 et suiv.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2815.
Etudes et inspections (sub.) 2820 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2826.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (mot. pour doc.) 2858 ; 5600.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, organisation en provinces (mot. pour doc.) 2877 ; 5261 (mot. pour impression des doc. déposés) 5773 (observ.) débat, 14144 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2885.
Yukon—concession Treadgold (débat) 2990 ; dépêche de Dawson (int.) 3413 ; 4752 ; commission d'enquête (int.) 3418 ; 3519 ; 3846 ; (débat) 4010 ; (int.) 4272 ; 6638 ; débat, 4667.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3144.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3166 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3303.
Chenal du Saint-Laurent (sub.) 3330 ; 3423 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3463 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3478 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3524.
Cour d'Amirauté, Québec, appoint, du registraire (sub.) 3531.
Yukon—cour Territoriale, allocation de subsistance (sub.) 3546 et suiv. ; livres de droit et transport d'iceux, pepeterie, etc., 3631.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 3763.
Intercolonial—améliorations à Sydney (sub.) 3828.
Milice (sub) : troupes et matériel, transport, 3893 et suiv.
Douanes (sub.): ministère, appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 et suiv.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932, 4128.
Naturalisation dans les Territoires du Nord-Ouest, dernière période décennale (mot.) pour doc.) 3941, 5261, 5600.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Fer et acier, industrie (avis de mot.) 4002 ; mot. et débat, 4420.
Ligne transatlantique rapide (int.) 4020 ; 4154, 4603 ; (observations) débat, 1445 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseax de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4224 et suiv., 4264 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4211 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous, 1ère l., 4331.
Bill n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4359.
Bill (n° 184) loi des brevets (en comité) 4368 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5941 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6124 .et suiv., 6207.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6167.
Subsides provisoires, entente avec le chef de l'opposition (rép. à observ. Fielding) 6199 ; (rép. à mot. Fielding) 6206.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance " Century " (en comité) 6409.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6576.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6639.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6651 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des grains de semence (en comité) 6732.
Démission de l'hon. M. Blair (int.) 6736 ; explications, débat, 6960, 6968.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6758.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6849.
Yukon : Commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (int.) 4850 ; choix des commissaires (int.) 7518 ; commission Treadgold, droit de représentation (int.) 4850 ; télégramme de Dawson (int.) 4752, 8321.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6920 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (int.) 7017.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7019.
Rivière à la Pluie, service postal (observ.) 7101.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (mot. pour doc.) 7103 ; gouvernement (sub.) 7160 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7108 et suiv.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (en comité) 7129 et suiv.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7134.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7137 et suiv.
Terres fédérales, arpentages (sub.) 7155 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7215.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7245 ; racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. Bourassa (observ.) 7422.
Chemins de fer, politique du gouvernement (observ.) débat, 7325 et suiv. (int.) 7518, 7622.
Travail, ministère, traitement (sub.) 7371 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4377 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4400.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) débat, 4503.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4509.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4527 et suiv. ; 5170 et suiv. ; 5286 et suiv.
Woodstock, bureau de poste (mot. pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4748 et suiv.
Recensement (sub.) 4805 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4840 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4959 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5011.
Politique fiscale du gouvernement ; débat sur amendement Tarte, 5100.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int.) 5128.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5234.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5271 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5313 et suiv. ; 5390 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int.) 5601.
Bill (n° 201) avance de deniers aux commissaires du port de Montréal (en comité) 5604.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5702.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5781 et suiv. ; 5983.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des comptes concernant les ouvriers de chemins de fer (amendements du Sénat) 5846 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5849 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5914.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7507 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7528 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7717 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7747.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7836 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7930 et suiv. ; 7959 ; sur mot. pour 3e l., 12866 ; 13015 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7974 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7985 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv. ; 3e l., 8295 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8156 (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159 ; sur mot. Monk en amend.) 8275.
Conférence coloniale, débats, publication (int.) 8159 ; 9722.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8165 et suiv.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8243.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur projet de résolution) 8434.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8472 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9218 ; bill (n° 235) 11457 et suiv. ; 11572 ; amendement, 12897 ; rejeté, 12947 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13540 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9690 et suiv.
Yukon—commission Treadgold, dépêche concernant enquête (int.) 10080 ; 10244.
Transport, commission, composition (int.) 9722 ; 10081.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10233 et suiv.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11283 ; mot. pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill, 11686 ; en comité, 11702 ; 11849 et suiv. ; 11954 ; sur mot. pour 3e l., 12734.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11447 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (mot. pour doc.) 11689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Bill (n° 251) revenu consolidé et audition des comptes, dépôt de documents (int.) 11951 ; poursuite des délibérations (int.) 13530.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078.
Loi électorale, bill (n° 3) (int.) 12471 ; 12976.
Consul d'Allemagne, correspondance (int.) 12472.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12758 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (observ.) 12973 ; 13203.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (observ.) 12980.
Bill (n° 237) inspection des bateaux à vapeur, amendement de la loi de 1898 (en comité) 13035.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13040 et suiv.
Acte de 1901 concernant les sinistres maritimes, amendement (en comité sur projet de résolution) 13060 et suiv.
Bill (n° 256) aide financière au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 13102.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Intercolonial, crédit général (sub.) 13134 et suiv.
Canal de Chambly, pour macadamiser chemin de halage (sub.) 13169.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (2e l. et comité) 13208 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13258 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13293 et suiv.
Québec, citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13321 et suiv.; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13345 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13332.
Longueil, édifice public (sub.) 13342.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13359 et suiv.
Toronto, hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13369 et suiv.
Sainte-Marie (comté de Perth), édifice public (sub.) 13377.
Yukon.—Concession Treadgold, commission d'enquête, rapport (int.) 13402, 13530.
Cabotage aux Etats-Unis (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13405.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13421 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Chambre,—séance du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Le roi contre Calver, commutation de peine (mot. pour doc.) 13574.
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (int.) 13575 ; (sur int. Monk) 13653.
Télégraphe : ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13505.
North-Atlantic Trading Company, contrats (int.) 13648, 13952.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13650.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13749.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13752 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Steamers "Stanley" et "Lawrence", réparations (sub.) 13801 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, irrégularités (int. concernant motion Talbot) 13843, 13956.
Bill (n° 263) modifiant acte de 1901, concernant sinistres maritimes (sur mot. pour 3e l.) 13843-44.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13868 et suiv.
Steamers, service entre Grande-Bretagne et Canada (sub.) 13958 ; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13968 et suiv.; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047 et suiv.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14055 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 et suiv.; Yukon, approbation de règlements (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14078 et suiv.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066.
Grains, nomination de peseurs (en comité) sur projet de résol.) 14093.
Bill (n° 357) service civil (en comité) 14117.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications, amendements du Sénat, 14122 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14242.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14243 et suiv.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 14252.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14274 et suiv.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14817 ; (article 5) 14819 ; (article 6) 14820 ; (article 8) 14821.
Alaska : frontière, décision de la commission d'arbitrage (int.) 14826 ; (motion pour documents) 14835 ; correspondance, 14993;
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14835 ; (débat sur int. Taylor) 14986 ; (sur observ. Mulock) 15153.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14947.
Journaux, et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14980.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15037 et suiv.
Voies et moyens (motion Fielding) 15059.
Subsides, dernière épreuve (observ.) 15061.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ.) 15066.
Transcontinental National, arpentage (int.) 15067.
Colombie Anglaise, commerce de bois (observ.) 15067.
Bill (n° 3) retiré, 15070.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer (amendements du Sénat) 15071.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15094.
Transcontinental National, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15148 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

BOURASSA, Henri (Labelle) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 76.
Abrogation du traité Clayton-Bulwer (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Embargo sur le bétail canadien (mot. pour doc.) 111.
Ecole de marine, réserve navale au Canada, organisation (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Agents d'immigration (mot. pour doc.) 293.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 707.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 783.
Comité des Débats (discussion sur mot. Champagne pour adoption du 2e rapport, affaire S. A. Mackay) 1144 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2443 et suiv.

BOURASSA, Henri—*Suite.*

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ.) débat, 2480 ; état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5916.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4484.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4539.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4939.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5115.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5321 et suiv.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6847.
Immigration, agences (sub.) 6882 et suiv.
Opérations de la bourse (observ.) débat, 7221 et suiv. ; racontars de journaux (explication de nature personnelle) 7422.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int.) 10364.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9927.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int.) 11455.
Alaska, frontière, décision de la commission (observ.) débat, 15075 et suiv.

BOYD, Nathaniel (Macdonald) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 219.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 404.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 450 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (mot.) débat, 471.
Bowmanville, édifice public (sub.) 526.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 870.
Immigrants, installation (observ.) 1151 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (int.) 1337.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 1338.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (int.) 1339.
Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2548.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3283.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3322.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3394.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3542.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4345 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4767 et suiv. ; envoi de bestiaux (int.) 5007.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5570.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8233.

BOYD, Nathaniel—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10340.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (sur observ. Scott) 12081.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12572.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12621 ; 12785 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14241.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14526 et suiv.
Parlement, convocation (observ.) 15155.

BROCK, William Rees (Toronto-centre) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 257 4916 et suiv.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 305 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 360 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 434 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 500.
Bomanville, édifice public (sub.) 518.
Clinton, bureau de poste (sub.) 538.
Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressives de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892, 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366 ; en comité, 1366, 2878, 3349.
Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Intercoloniale d'outillage des chemins de fer, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1011.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1213 et suiv.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2595.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2641.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3179 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3374 et suiv.
Douanes : ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4090 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4308 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (int.) 4333.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5052 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6049.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 et suiv.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6100.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6102 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110 et suiv.

BROCK, William Rees—*Suite.*

Toronto, hôtel des postes (sub.) 6120.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6896 et suiv.
Indiens, affaires de Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7479.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7829.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8328 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10133 ; bill (n° 235) en comité, 10812 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11964 et suiv.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12551.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13108 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13145.
Loyer au Grand Gronc (sub.) 13150 et suiv.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveaux (sub.) 13623.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14651 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14661 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14692.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14699.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Alexandria, édifice public (sub.) 503.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 773.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Budget (débat) 2190.
Canaux, employés, salaires (int.) 2382.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l., 4396 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4965 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5642 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5666 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9657 ; bill (n° 235) en comité, 10969 ; sur mot. pour 3e l., 12953 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051.
Guerre sud-africaine, pensions (observ.) débat, 14892 et suiv.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14943.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe (Rouville) Orateur :

Greffier de la Chambre, 1.
Pétitions d'élection, jugements de la cour Suprême, 1 ; 93.
Elections contestées, 2.
Vacances, 2 ; 1051.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; présentés, 3.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Discours du Trône, 3 ; 15163.
Messages de Son Excellence, économie interne (lec.) 92 ; budget supplém., 725 ; 5127 ; 14332 ; 14966.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 110.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (déc. sur observ. Maclean) 112.
Division Saint-Jacques (Montréal) vacance (rép. à int. Monk) 417 ; nouveau bref d'élection, 1052.
Traduction française des bills (rép. à observ. Monk) 493.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) déc., 560.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées (déc.) 605 ; 670.
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges (2e l.) déc., 646.
Message de Son Excellence, adresse, remerciements, 1241.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (rép. à observ. Sproule) 2479.
Bill (n° 53) relatif à la faillite, décision (sur mot. pour 2e l.) 3361.
Bill (n° 133) prohibant importation, fabrication et vente des cigarettes, décision (sur mot. pour 2e l.) 3400.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus, décision (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton, décision (sur mot. Compbell pour laisser bill en suspens) 5039.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company, décision (sur mot. pour 3e l.) 5042.
Politique fiscale du gouvernement, décision (débat sur amendement Tarte) 5052-5056.
Chambre des communes, service téléphonique (rép. à observ. Reid) 5262.
Sénat, appoint. et dép. casuelles (sub.) 5446.
Débats, publication (sub.) 5446.
Chambre des communes (sub.) 5446 et suiv.
Bibliothèque du parlement, employés, appoint. (sub.) 5449.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456.
Sanction royale (communic.) 5498 ; 5614 ; 6565 ; 6598 ; 8892 ; 15161.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (rép. à observ. Hughes) 5604.
Procédure (décision sur mot. Haggart) 6091.
Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) amendements du Sénat (décision) 7059.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7564 et suiv. ; 7693 et suiv.
Visiteurs au Canada, observ. Smith, Wentworth (décision) 7713.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes, débat sur observ. Ethier (décision) 7799 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 8067.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (décision) 8154 et suiv. ; sur mot. Wade pour adoption du 2e rapp. (décision) 8158.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, débat sur mot. pour 3e l. (décision) 8595.
Explication de nature personnelle, M. Osler, paroles de M. Scott, député, et arti-

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*
cles du Star et du Globe de Toronto (décision) 10770 et suiv.
Beurre canadien, observ. Henderson (décision) 11013.
Pommes canadiennes, propos de M. Prestion (en comité) 11825 et suiv. ; sur mot.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation en comité, 11825 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat (rép. à mot Demers modifiant rapport du comité de revision) 12469.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 13031 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (rép. à int. Talbot) 12971 (rép. à observ. Marcil, Bagot) 13204 et suiv. (observ. et décision sur mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections) 13538 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle, par M. Roche (Halifax) 13650.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074.
Chambre des communes, augmentations d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; journalistes commis de la session (rép. à int. Hughes, Victoria) 14535 ; commis de la session, augm. d'appointements (sub.) 14535 ; compte rendu des débats, clavigraphistes (sub.) 14536 ; messagers de la session (sub.) 14536.
Messagers au service de M. Taylor (rép. à int. Talbot) 14580.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14869 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, conférence avec le Sénat, 15042 ; message, 15062 et suiv., 15064.
Prorogation, 15146.

BROWN, James P. (Châteauguay) :
Bill (n° 37) concernant la compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; mot. pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop. 8005.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3322 et suiv.

BRUCE, Frank C. (Hamilton) :
Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, du Canada, 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop. 2383.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437 et suiv.

BRUNEAU, Arthur Aimé (Richelieu) :
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13116 et suiv.

BUREAU, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2376.

BUREAU, Jacques—*Suite.*
Desjardins, M. Camille, nomination (int.) 3664.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub) 4243.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal, entrée de l'est (sub.) 6103 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10169.
Montréal, port, hangars permanents (int.) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding" (int.) 14577.
Dette publique, intérêt (int.) 14969.

CALVERT, William Samuel (Middlesex-ouest) :
Bill (n° 31) Ordre Canadien des Forestiers du Monde, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 2e l., 1922.
Banque du Canada. Bill (n° 100) 1ère l., 1336 ;2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Compagnie contre les accidents et de garantie (bill n° 107) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1566, 1882 ; en comité, 2853, 3059 ; 3e l., 3059.
Bill (n° 121) Corporation des syndicats réunis, 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.
Bill (n° 203) concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo, 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.
Recensement, Cardwell, Halton et Peel, tableaux (int.) 7309.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11844 et suiv., 11867 et suiv.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (int.) 12470.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.

CAMPBELL, Archibald (York-ouest, Ont.) :
Bill (n° 20) modifiant l'acte des poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 1ère l., 205 ; 2e l., 2418, 3357 ; mot. pour renvoi à un comité, 3359.
Bill (n° 27) Compagnie Nationale de chemin de fer et de transport, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.
Bowmanville, édifice public (sub.) 523.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667 et suiv.
Bill (n° 113) Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto et Hamilton, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; en comité, 9684 ; 3e l. et adop., 9696 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3689 et suiv. ; 6310 et suiv. ; 6500.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Borden) 4961 et suiv.
Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-ouest, 1ère l., 5418; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, en comité, 5546.
Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissing à Ottawa, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.
Arichat, édifice public (sub.) 6031.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation, 11274 et suiv., 11841 et suiv., 11925 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12714.

CAMPBELL, Archibald—*Suite.*
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13972.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14607 et suiv.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14771 et suiv.

CARGILL, Henry (Bruce-est) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 402.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2365.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4381 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5710.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6055 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10412.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11264.

CARROLL, Hon. H. G. (Kamouraska) :
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet, démission (rép. à int. Léonard) 290.
Ficelle d'engerbabe, prix (rép. à int. Blain) 455 ; (rép. à int. McCreary) 1653 ; vente (rép. à int. Blain) 3934.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 949.
Commission de refonte des Statuts (rép. à int. Sproule) 1058.
Tabac, monopole (rép. à int. Monk) 1338.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2439 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11206.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, frais d'exploitation (sub.) 13153 et suiv.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord) :
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (int.) 8352.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8465 et suiv.
Hôtel des Monnaies, construction (int.) 11222.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :
Ministère du Commerce (rapp.) 93.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Bennett) 288.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Budget (débat) 1654.
M. George Roy, inspecteur des peaux (rép. à int. Casgrain) 3758.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Borden) 4024, 4154, 4693, 4895.
Agences commerciales du gouvernement (rép. à int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993.
Grain, inspection (rép. à int. Clarke) 5007 ; (sub.) 13984 ; peseurs, nomination (en comité sur projet de résol.) 14092.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbabe, nomination (rép. à int. Wilson et Taylor) 5131 ; (rép. à int. Wilson) 5779.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205.
Steamer " Lord Strathcona ", services (sub.) 6205.
Steamer " Saint-Laurent ", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801, 7962.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980; entre la France et le Canada (résol.) 10675 ; en comité, 11070 ; 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada, 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et côte occidentale de l'Ile de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Immigration chinoise, application de la loi (sub.) 7992.
Bureau international des douanes, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Fer et acier, prime (sub.) 7995 ; (rép. à int. Henderson) 11818.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7995; (rép. à int. Alcorn) 14989.
Commerce avec le Japon (rép. à int. Clarke) 8869.
Yukon—Commission Treadgold, enquête (rép. à int. Borden) 10244.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9883 ; bill (n° 235) en comité, 11622 ; pétitions contre, comité des privilèges et élections (rép. à int. Borden) 13956.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (rép. à int. Monk) 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11709 et suiv.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12788 et suiv.
Canal Rideau, employés, paiement (rép. à int. Taylor) 13574.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (rép. à int. Borden) 13575.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (rép. à int. Bell) 13956.
Steamer " Lord Strathcona ", services (sub.) 13982.
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection, 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adop., 14608.
Parlement, convocation, longues sessions (sur observ. Boyd) 15160.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :
Juges, traitement (int.) 97.
Détenus, libération conditionnelle (int.) 97.
Exercice de la prérogative de clémence (int.) 98.
Amendement à la loi des brevets (int.) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (mot. pour doc., et débat) 100.
Libération d'Arthur Brunet (mot. pour doc.) et débat) 103.
Extradition Gaynor et Greene (mot. pour doc.) 111.
Fabrique de carabines à Québec (mot. pour doc.) 111.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 391.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 425 et suiv.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Chemin de fer de la Rive Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Parlement, sessions plus hâtives, (débat sur mot. Boyd) 481.
Affaires de la Chambre (observ.) 494.
Elections contestées, bill modifiant loi des (int.) 496.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int.) 496.
Chemin de fer canadien transcontinental (int.) 553.
Intercolonial, embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 553.
Traduction française des documents de la Chambre (observ.) 557.
Lois concernant la libération conditionnelle des détenus (mot. pour doc.) 580.
Prérogative de pardon (mot. pour doc.) 580.
Ile d'Orléans, service postal (int.) 687.
Bill (n° 103) Compagnie de fidéicommis la Royale, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Québec : Manufacture Ross (mot. pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du " Soleil " (int.) 2313 ; nouveau quai, contrat pour constr. (int.) 4116.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int.) Monk) 2591 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries ; 2723 et suiv.
Yukon—Concession Tredgold (débat) 2896 ; commission d'enquête (débat) 4003 ; (observ.) débat, 4645 et suiv.

CASGRAIN, Thomas Chase—*Suite.*
Travaux public (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3056 ; 3059.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, provinces maritimes, golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3094.
Plaines d'Abraham, cession (int.) 3346.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3594 et suiv.
Immigrants, examen médical (int.) 3663.
M. George Roy, inspecteur des peaux, nomination (int.) 3758.
Terrain acheté par le gouvernement à Lévis (int.) 3762 (mot. pour doc.) 3942.
Bill (n° 194) observ. sur mot. pour 2e l., 4379.
Juges des cours provinciales, traitement, (en comité sur résolution) 11028 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14225 et suiv.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :
Comité des Débats, 1er rapp., quorum, 671 ; mot. pour adop., 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, 964 ; (mot. pour adop.) discussion, 1144 ; 4e rapp., nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Slyva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (mot. pour adop.) 1828 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 2005 ; 5e rapp. (mot. pour renvoi au comité) 7622 ; 6e rapp., secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; mot. pour adop., 8158 ; 9611 ; 8e rapp., M. Dunbar, sténog., 12469 ; 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 67.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8 de 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer, 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900, 1ère l., 93 ; 2e l., 908 ; en comité, 926 ; 1236 ; 13844 ; 14704.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 480.
Cour de divorce (mot.) débat, 581.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 753.
Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie, 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 972.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468 ; 13396.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1346.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) 2379.
Bill (n° 128) pour faire droit à William F. Schooley (sur mot. Boyd pour 2e l.) 2384 ; en comité, 3335.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3140.
Brimades dans l'armée anglaise (observ.) 3240.

CHARLTON, John—*Suite.*

Criminels allemands libérés, au Canada (int.) 3332.
Bill (n° 148) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3380.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3583.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6653 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7536 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impressions des documents) 8155.
Chemin de fer transcontinental national, débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8714, 8736 ; bill (n° 235) en comité, 10710 et suiv., 10862.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9408.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (en comité) 9407.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10236 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11873 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12654.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11822.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12085.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ.) débat, 13064 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13228 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13272 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.

CHRISTIE, Thomas (Argenteuil) :

Chemin de fer, de l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.

CLANCY, James (Bothwell) :

Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1ère l., 115 ; 2e l., 721, 1088 ; en comité, 1090, 3349 ; 3e l., 3349.
Revenu de l'Int., min., appoint. (sub.) 245.
Intérieur, min., appoint. (sub.) 275 et suiv.
Recensement, coût (int.) 290 ; (observ. sur int. Taylor) 294.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 307.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 229 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 344 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 357 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 405.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 428.
Tabac importé, droits (int.) 455.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.

CLANCY, James—*Suite.*

Bill (n° 8) expropriation (en comité) 631 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 926, 14725.
La Biche, palais de justice (sub.) 985.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 989.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 992 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1046.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 et suiv.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1646.
Budget (débat) 1742.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Trav. pub. et de la Mar. et Pêch., 2735 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv. ; 2830.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3201 et suiv.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3659 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3871 ; 4872 ; 6391 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4050 et suiv. ; appointements des employés (int. Clancy) 8351.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4159 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4454.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4513 et suiv.
Statistique générale (sub.) 4588.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4594 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 et suiv.
Recensement (sub.) 4753 et suiv. ; 4797 et suiv. ; 4969 et suiv. ; 7305 ; coût (débat sur observ. Blain) 14038 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4759 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5696 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6236 ; salaires (sub.) 6353.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6684 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7067 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7117.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7146 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7161.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7581 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7649 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8219 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8340 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9946 ; bill (n° 235) en comité, 10822 ; 11498.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 11004.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
Bill (n° 66) remaniement de la réprésentation (en comité) 11229 et suiv. ; 11393 et suiv. ; 11701 ; 11828 (amend.) 12739.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11436.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12571.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755 ; 12807.
Intercolonial, édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12847 ; machine à scier les rails, achat (sub.) 12862.
Recettes et dépenses en 1903 (int.) 12972.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13195 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13227 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419 et suiv.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13626 et suiv.
Revenu et dépense de l'année (int.) 13646.
Postes, administration (observ.) 14321 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14527.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. pour documents) 14572.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14617 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14664 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14695.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746 et suiv.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14752 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14802 et suiv.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14810.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14935 et suiv.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14952.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14956.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14958 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984 et suiv.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :
Edifices publics, loyer (sub.) 1016 et suiv.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et Baie Georgienne, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (int.) 1231.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3629 et suiv.
Ports du Canada, appoint et dép. casuelles (sub.) 4060 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6261 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10324.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11900 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :
Toronto, exposition (observ.) 547 ; hôtel des postes (sub.) 982.
Clinton, bureau de poste (sub.) 549 et suiv.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 662.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observation Maclean) 680.
Houille, importation (int.) 686.
Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.
Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 815.
Eclairage de la Chambre (int.) 836.
Articles admis en franchise (int.) 838.
Droits réduits (int.) 838.
Chemins de fer, accidents, pertes de vie (int.) 895, 1060, 1272, 9476.
Défense navale, article du " Globe " (int.) 968.
Edifices publics en général (sub.) 988 ; loyer (sub.) 1015.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1001 ; service téléphonique (sub.) 1041 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1026.
Immigration irlandaise (int.) 1060.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1396 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Céréales en Angleterre, impôt (int.) 1742.
Conseil du Travail de Toronto (int.) 1922.
Budget (débat) 2283.
Bureaux des traducteurs des Débats (int.) 2391.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2498.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2663 et suiv.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (int.) 2673.
Dragueurs, réparations (sub.) 2727 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2761.
Immigrants, examen médical (int.) 2854.
Douanes, amend. à la loi (en comité sur résol.) (débat) 3196 et suiv.
West-Lorne, accident de chemin de fer (int.) 3343, 4895, 5261 (mot. pour doc.) 5422.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (int.) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3375 et suiv.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int.) 3416, 6375 (mot. pour doc.) 3620, 3845.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3543 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3634 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (mot. pour doc.) 3713.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3719 et suiv.; propriétés militaires, 3744 et suiv. ; troupes et matériel, transport, 3889 et suiv.
Intercolonial—guide officiel (int.) 3662 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3809 ; billets de faveur (mot. pour doc.) 9847.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4041 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4160 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4193 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, atelier libre (int.) 4336 ; compositeurs (int.) 4602.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité 4844 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4863 et suiv ; 4896 et suiv. ; 5510 et suiv. ; 5727 et suiv. ; 5872 et suiv. ; 6286 et suiv. ; 8361 et suiv.
Grain, inspection (int.) 5007.
Bill (° 199) en comité, 5009 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, estimation du coût de cette ligne (mot. pour impression) 5225 ; (en comité sur résol.) 5262 et suiv. ; 5283 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 5348 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5477.
Edifices publics, contrat pour fourniture de combustible (int.) 5501.
Quarantaine (sub.) 5680 et suiv.
Toronto, travaux publics, employés (int.) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (int.) 5780.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5787.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5859 et suiv.
Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adop., 7704.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5924.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6169 et suiv.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6207 et suiv. ; salaires (sub.) 6340.
Malles, service (sub.) 6272.
Etablissement Barr (observ.) débat, 6566.
Service météorologique (int.) 6646.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6855 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6903 et suiv. ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7071 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7349.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7368 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7524 et suiv. (int.) 7793 ; 7794.
Bill (n° 104) en comité, 7568 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7704.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11017 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7802 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7880.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8047 ; (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8054 et suiv.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int.) 8320.
Guerre sud-africaine, médailles (observ.) 8503 (int.) 10758.
Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le " Free Press ", d'Ottawa (observ.) 8651.
Tarif japonais (int.) 9475.
Wagons officiels, frais de traction (int.) 9945.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10242 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10573 ; bill (n° 235) requêtes contre (débat sur

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections) 13544 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du Star et du Globe, de Toronto, 10784 et suiv.
Alaska, frontière (int.) 10804.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10986 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (observ.) 11012.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11044.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11088 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11164 et suiv.; (en comité) 11228 et suiv., 11394 et suiv., 11694, 11840, 11951 ; sur mot. pour 3e l., 12712.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11435 et suiv.
Etalon des grains (observ.) 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12084.
Poursuites contre M. W. T. R. Preston (int.) 12473.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (observ.) 12747.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12764.
Ordre du Service impérial décorations (int.) 12971, 13953, 14224.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13257 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Transports, commission (int.) 13292.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13331.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (int.) 13349 et suiv.
Toronto, salle d'exercices aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13358 et suiv.; nouveau hangar à charbon (sub.) 13384.
Wingham, édifice public (sub.) 13391 et suiv.
Port-Hood, jetée, (sub.) 13475 et suiv.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13513.
Little-Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13517.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveau (sub.) 13614 et suiv.
Valleyfield, grève, paiements à la milice (int.) 13647.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13962 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (int.) 14223, 14578.
Douanes employés, appointements (sub.) 14280.
Postes, huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14286.

COCHRANE, Edward (Northumberland-est, Ont.) :

Traduction des documents publics et des bills, traducteurs (int.) 496.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1029.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1133.
Necum Teuch, quai (sub.) 1172.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1407.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1484.
Wendover quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1574 et suiv.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2784.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2787 et suiv.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câble sous-marins (sub.) 2806 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3326.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3423 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer en comité) 3970 et suiv.; 4872 et suiv.; 4972 et suiv.; 4925 et suiv.; 6418 et suiv.; 8366 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4055 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4236 et suiv.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4391 et suiv.
Recensement (sub.) 4985 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5170 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5231 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5299 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5612 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5940 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6557 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et T.N.-O., protection (sub.) 6992 et suiv.
Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6992 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7065 et suiv.
Bill (n° 200), inspection et vente des graines, (en comité) 7439.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7872 et suiv.

COCHRANE, Edward—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8000 et suiv.
Canal Welland, barrage et pont de Dunnville (sub.) 8045 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10705 ; pétitions contre, mot. Talbot (débat) 13553.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11249 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11443.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int.) 11452.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13114 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13142.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13179.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13250.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13309 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13330.
Longueil, édifice public (sub.) 13340.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352 ; Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13425.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13459.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13743 et suiv.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13772 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13777.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13930.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 1499 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14271 et suiv.
Postes, service extérieur, app. et allocation (sub.) 14325.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14346.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14401 et suiv. ; 14416 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14429.
Canal Murray, maison de M. H H. Johnston, achat (sub.) 14435 et suiv.; clôture de fil de fer et achat de terrain (sub.) 14443.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14598 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14726.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14766 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.

COPP, Albert J. S. (Digby) :
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Archives (sub.) 13786.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13938 et suiv.

COPP, Albert J. S.—*Suite.*
Piscifactures et homarderies (sub.) 13947.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Neuvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553 et suiv.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges, 1ère l., 374 ; 2e l., 645.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 611.
Home Rule en Irlande, mot. pour adresse à Sa Majesté (débat) 738 et suiv.
Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses, 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5554 et sui.
Bill (n° 135) chemin de fer Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6173 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9324.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :
Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 (en comité) 931.
Bill (n° 102) Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.
Bill (n° 120) chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 123) chemin de fer Huron, Erié et Buffalo, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.
Bill (n° 149) chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4746.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par le gouvernement des Etats-Unis(mot. pour doc.) 2877.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4897 et suiv. ; 5970 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6386 et suiv. ; 6428 et suiv. ; 8428 et suiv.

CULBERT, John (Brockville) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11747 et suiv.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Clinton, bureau de poste (sub.) 544.
Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Subventions en terres et argent aux chemins de fer (int.) 1233.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int.) 1233.
Bill (n° 110) chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition (observ. sur int. Scott) 1636 et suiv.
Canaux, dépenses (int.) 1651.

DAVIS, Thomas Osborne—*Suite.*

Budget (débat) 1777.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2537.
Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport, 5418 ; en comité, 6188 ; 3e l. et adop., 6192.
Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon Occidental, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3290.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4703 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5220 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5803 et suiv., 5998 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5874, 6484, 6533, 8410.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6601.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6809 ; agences (sub.) 6903 et suiv.
Bill (n° 232) acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8230.
Chemin de fer Transcontinental national motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10284 ; bill (n° 235) en comité, 11514.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe" de Toronto, 10774.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11354 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11423 et suiv.; 12015 et suiv.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12555.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (int.) 13293.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13857 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14182 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ.) 14237.
Littérature électorale, expédition franco (int.) 14580.

DEMERS, Louis Philippe (Saint-Jean et Iberville) :

Adresse en réponse au discours du trône, 19.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême, 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

DEMERS, Louis Phelippe—*Suite.*

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer, 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.
Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, 1ère l., 671 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 859.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 952.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1295.
Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer, 1ère l., 2586 ; 2e l., 8481, 8482 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l. 8614.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat, revision (mot. pour comité) 4599, 13830 ; mot. modifiant rapp. du comité, 12469, 13830.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4921, 6510 et suiv.; 3e l., 8593.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4955 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5072.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7731 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13855 et suiv., 14710.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (int.) 14575.

DESJARDINS, Samuel (Terrebonne) :

Indiens de Doncaster (mot. pour doc.) 293.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. pour doc.) 293.
Rivière Jésus, creusage (mot. pour doc.) 293.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :

Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvernement pour la construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (int.) 2385.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2562.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6442.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231 ; (amendements du Sénat) 13908.
Elevateurs, hausse des droits (observ.) 11229.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (motion) 14074 ; 14332.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :

Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (Bill n° 89) 1ère l., 1228; 2e l., 1370.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (Bill n° 97) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et d'Algoma (Bill n° 98) 1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.
Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie (Bill n° 104) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560 ; 7623 ; 3e l., et adop., 7695.

DYMENT, Albert Edward—*Suite.*
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Bill (n° 170) constituant en corporation la " Nipigon Iron Range Railway Company ", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.
Quarantaine (sub.) 5186 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14738 et suiv.

EARLE, Thomas (Victoria, B.C.) :
Réserve militaire de Port-Moody (int.) 455.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (int.) 1235 ; 6566.
Creek False, concession, correspondance entre Vancouver et gouvt. (mot. pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int.) 7793.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 6022 et suiv.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6119 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Indiens, affaires des, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7478 et suiv.
Bois, mesurage (sub.) 8033 et suiv.
Travail, enquête, rapport (int.) 8352.
Saumon (dans la Colombie Anglaise), protection (observ.) 10232 (int.) 10367 ; 10505.
Quesnelle, C. A., barrage (int.) 11817.

EMMERSON, HENRY R. (Westmoreland) :
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1077.
Chemins de fer, traverses, importation (int.) 1740.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du P.-E., 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.
Intercolonial,—débat sur exposé d'usage par le min. des Ch. f. et C., 3814 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5367 et suiv.; 5389 et suiv.; 8128 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8956-8969 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12987 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12074 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825.
Campbellton, édifice public (sub.) 13303.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14618.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14620.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14622.
Chemin de fer da la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14709 et suiv.

EMMERSON, Henry R.—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14775.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984.

ERB, Dilman Kinsey (Perth-sud) :
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5628 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6424.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.

ETHIER. Joseph Arthur C. (Deux-Montagnes) :
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. pour doc.) 2877.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4948 et suiv.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ.) débat, 7795 et suiv.
Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 2e l., et renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité et 3e l., 13604.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen, N.-E.) :
Adresse en réponse au discours du Trône (mot.) 90.
Subsides (mot. pour comité) 90 ; 206 ; 270 ; 375 ; 492 ; 738 ; 970 ; 1151 ; 1372 1425 ; 2480 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ.) 6198 (mot.) 6206, mot. pour comité, 6377.
Voies et moyens (mot. pour comité) 90.
Comptes publics (rapp.) 91.
Auditeur général (rapp.) 91 ; bureau, appointements (sub.) 227.
Agriculture (rapp.) 91.
Message de Son Excellence (sub.) 92 ; budget supplém. (mot.) 725 ; 5128.
Amendement à la loi des brevets (rép. à int. Casgrain) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (rép. à int. Bennett) 99.
Changements ministériels, explications, débat, 167.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Taylor) 205 ; 207 ; 490.
Acte des pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206 ; en comité, 607 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.
Secrétariat d'tEat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Impressions et papeterie (sub.) 226.
Finances et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (rép. à int. Ingram) 269.
Bétail canadien en Angleterre, embargo, (mot. Bell) 271, 381 ; correspondance déposée, 605.
Banques non autorisées, loi les concernant (rép. à int. McGowan) 290.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Clancy) 290; (rép. à int. Monk) 1651; (sub.) 4757 et suiv. ; 4969 et suiv.
Paiements faits à M. P. D. Tyerman (rép. à int. Taylor) 291.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Listes électorales, impression (rép. à int. Léonard) 292.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 340 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Compagnies de téléphone, loi générale (rép. à int. Maclean) 416.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (rép. à int. Sproule) 418.
Traduction des rapports publics et des bills (rép. à int. Monk et Casgrain) 495 ; (rép. à int. Cochrane) 496.
Bowmanville, édifice public (sub.) 527.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor) 556.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 601.
Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public, 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (rép. à mot. Monk pour doc.) 694.
Bill (n° 15) élections fédérales (2e l.) 721.
Inspection des banques (rép. à int. Ingram) 840.
Conférence coloniale (rép. à mot. Monk pour doc.) 875.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (rép. à int. Monk) 876.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 937.
Sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902 (rapp.) 1054.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (rép. à int. Monk) 1063.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1087 et suiv.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1130 et suiv.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1132.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Budget (débat) 1425.
Tarif allemand (rép. à observ. Sproule) 1512 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1623 et suiv.
Actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 déc. 1902 (liste) 1632.
Commerce de bois, coalition (rép. à int. Scott) 1636, 1647 et suiv.; commission d'enquête (rép. à int. Scott) 6375.
Inspecteur vétérinaire en chef (rép. à int. Monk) 1649.
M. Charles A. Fisher (rép. à int. Monk) 1649.
Fermes expérimentales, beurre (rép. à int. Monk) 1651 ; rapport présenté, 2005.
Canaux, dépenses (rép. à int. Davis) 1651.
Bill (n° 28) Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1874.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1879.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (rép. à int. Monk) 1925.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Travaux publics, conditions hygiéniques (rép. à int. Monk) 1926.
Frank, désastre (rép. à int. Scott) 2171.
Bassins de radoub (mot. pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, débat, 3111 ; 2e l. et adop., 3412.
Murray-Bay, quai (sub.) 2348 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bill (n° 54) corporation permanente d'hypothèques du Canada, en comité, 2383.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire, sur mot. pour 2e l., 2421 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 53) concernant la faillite, 2e l., 2454 et suiv.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Henderson) 2475.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, provinces maritimes (sub.) 2806 ; Belle-Isle (sub.) 2808 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2825 et suiv.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (rép. à mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (sur mot. pour 2e l.) 2888.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (rép. à int. Talbot) 3024.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3083 et suiv.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (rép. à int. Bell) 3107.
Exposition internationale de Saint-Louis (rép. à int. Lemieux) 3107.
Elections fédérales, loi de 1900, (bill (n° 3) mot. pour renvoi devant comité, et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales, de 1900), et de faire rapport à la Chambre, 3107.
Revision du tarif (rép. à mot. Tarte pour doc.) 3109.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale (en comité) 3282.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (rép. à int. Sproule) 3332.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis en comité) 3335.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3370.
Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder pour la construction de bassins de radoub, 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842-43 ; en comité, 6069 ; 3e l. et adop., 6070.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932 ; 4128 et suiv.
Balances de dépôts faits dans les banques du Canada, et non réclamées (rapport) 3940.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4194 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; 11060 ; 3e l., 11066.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (rép. à int. Brock) 4334 ; outillage (sub.) 12841.
Commissaires du port de Montréal, avances pour outillage du port (mot. pour comité sur résol.) 4419.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4433 ; primes à la fabrication (rép. à int. Wilson) 6646 (en comité sur résol.) 6842.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4510 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4584.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (mot. pour comité sur résol.) 4419 (en comité sur résol.) 4603-04 et suiv. (1ère, 2e l. et adop. des résol.) 4645.
Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal, 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4956 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5107.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (rép. à int. Borden) 5129.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176.
Intercolonial, rails d'acier et attaches(sub.) 5177.
Rideau Hall, améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Saint-Laurent, fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5219.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297 ; 5303 et suiv.
Papier-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, 1ère l. ; en comité et 3e l. et adopt., 5423.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5805 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5913.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6082.
Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (rép. à int. Taylor) 6193.
Pêcheries, appointements (sub.) 6274.
Plomb, fabrication, prime (mot. pour comité sur résol.) 6376 ; en comité. 8432.
Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop. 6380.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance " Century " (en comité) 6408.
Ottawa, commission d'embellissement (mot. pour comité sur résol.) 6479 (en comité) 6660 (2e l. et adop.) 6666.
Billets fédéraux, garantie (mot. pour comité sur résol.) 6480 (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes, 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop., 7027.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Sproule) 6637.
Banques autorisées, faillites (rép. à int. Reid) 6645.
Ficelle d'engerbage, prime à fabrication (mot. pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 et suiv. ; inspection (sub.) 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux, 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adop., 7128.
Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa, 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. adop., 7026.
Démission de l'honorable M. Blair (rép. à int. Borden) 6736.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6850.
Immigration, agences (sub.) 6881 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7104.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7148 et suiv.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Pour indemniser le chemin de fer Canadien du Pacifique, dépenses relatives à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166.
Naturalisation, acte de, 1902, paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7243.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (rép. à int. Monk) 7421.
Bill (n° 104) en comité, 7567 et suiv. ; 7623 et suiv.
Intercolonial (sub.) pour changer barres d'attelage des wagons à manchandises, 7746 ; pour munir vestibules des voitures à voyageurs, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; embranchement depuis station de la Rivière Ouelle, construction, 7752 ; freins à air comprimé, pour wagons à marchandises, 7754 ; 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch, 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem, 8549 ; améliorations à Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 et suiv.; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556, à la bifurcation de la Chaudière, 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557 ; à Halifax, 8558,

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

à Pictou, 8559 ; système de pension (rép. à int. Gourley) 9475 ; embranchement de la Rivière Ouelle (rép. à int. Monk) 10757; édifices à la Rivière-du-Loup, 2846 ; remise à locomtives à la Jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B., 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; tronçon de la Rivière Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau-passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations à Saint-Jean, N.-B., 13081, à Halifax, 13082, à Pictou, 13085, à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; 13133 et suiv.; commande de rails à la Cie Clergue (rép. à int.) Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344 ; 14398 ; doubles voies sur parties de la ligne, 14352; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissements à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc, 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, etc., 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; dragage et pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; incendie des gares, etc., 14967.

Canso, détroit, service du bateau-passeur (sub.) 7751, 14384.

Chemin de fer d'extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, reliquat d'intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.

Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7759, 8035, 13087, 14399, 14407 ; achat et pose de rails d'acier (sub.) 8036 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; pont Montague, levé, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.

Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; George Goodwin, entrepreneur, travaux (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446.

Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 ; inspecteur sanitaire (rép. à int. Hughes) 8353 ; salaire de Thos Dodds (idem) 8354.

Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787, 13165.

Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 7792, 13159, 14442 ; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7961 ; (mot. pour comité sur projet de résolution) 8151 ; en comité, 10685 et suiv.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada, 3e l., 7962.

Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029.

Grains et farines, inspection (sub.) 8031.

Bois, mesurage (sub.) 8032.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une ligne (sub.) 8037 ; pour compléter travaux (sub.) 14433.

Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037, 13160, 14432.

Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacles, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont à Dunnville (sub.) 8044.

Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; appareils électriques, installation (sub.) 4433 ; portes d'écluse, protection (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 1445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.

Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; pont tournant sur Canal, Ottawa (sub.) 14442.

Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138.

Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8160 et suiv.; (projet de résol. lu et adopté) 8225.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier, 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l. et adop., 11070.

Chemin de fer de Napanee à Deseronto (rép. à int. Porter) 8320.

Chemin de fer Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (rép. à int. Morin) 8353 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 8469.

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (mot. pour comité sur projet de résolution) 8354 : (en comité) 8470.

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne, 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Tabac, commission, frais (sub.) 8507.

Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508, 8619 ; pour compléter chenal (sub.)14947.

Sommes payées au " Herald ", de Montréal (rép. à int. Rosamond) 8572.

Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Chemins de fer et Canaux (mot. pour comité sur résol.) 8575, 11456 ; (mot. pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; (en comité) 11456, 12829.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1903, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (rép. à int. Sproule) 8735.

Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin), 8735.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8795 ; bill (n° 235) en comité, 10685 et suiv. ; 10889 ; 11458 ; 11566 ; sur mot. pour 3e l., 12951.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif japonais (rép. à int. Clarke) 9475.
Chemins de fer canadiens, accidents (rép. à int. Clarke) 9476.
Débats, compte rendu officiel, secrétaire des sténographes (observ. sur mot. Champagne pour adop. du 6e rapport) 9612.
Assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre, 1902.
Cummings, M. James, paiement (rép. à int. Blain) 9723.
Service civil, employés, liste (rép. à int. Léonard) 9944.
Wagons officiels, frais de traction (rép. à int. Clarke) 9945.
Yukon—Commission Treadgold, dépêche concernant enquête (rép. à int. Borden) 10080.
Transports, commission, composition (rép. à int. Borden) 10081.
Pont de Québec, subvention (rép. à int. Morin et Monk) 10763.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066; 3e l. et adop., 11067.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (rép. à int. Barker) 11223.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11208 et suiv.; 11814 et suiv. ; 11993 et suiv. ; 12056 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12699 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11427 ; poursuite des délibérations (rép. à int. Borden) 13530 et suiv.
Transport du blé, coût (rép. à int. Kemp) 11455 ; 11689.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (rép. à observ. Taylor) 11814 et suiv.
Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (rép. à int. Maclean) 11818 ; 12085.
Félicitations au premier ministre (rép. à observ. Sproule) 11949.
Saint-Jean, N.-B., louage du grand quai (rép. à int. Fowler) 12086.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (rép. à int. Calvert) 12470.
Loi électorale (rép. à int. Borden) 12471.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12559 ; bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement, 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adopt., 13104.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (rép. à obser. Clarke) 12749.
Canal de Chambly, percepteur (rép. à int. Ball) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12792 et suiv.
Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer, 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.
Haut-commissaire en Angl., bureau (sub.) 12839.
Assurances, surintendant (sub.) 12839.
Agence canadienne à Paris (sub.) 12842.
Académie des beaux-arts (sub.) 12842.
Arbitrage entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843.
Cour de l'Echiquier, avance du gouv. fédéral (sub.) 12844.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 12845.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Archives (anciennes) du Canada, classement au bureau du Conseil privé (sub.) 12845.
Commission géologique, app. (sub.) 12845.
Revenu et dépense de l'année (rép. à int. Clancy) 13646.
Chemins de fer, subventions (motion pour comité sur projet de résolution) 13832 ; (rép. à int. Wilson et Heyd) 14222 ; en comité, 14608 et suiv.; art. 4, 14816 ; art. 5, 14818 ; art. 6, 14820 ; art. 8, 14821 ; 14991.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13876 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Indiens, Manitoba, T.N.-O., écoles (sub.) 14073.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star" de Montréal (rép. à int. Lemieux) 14225.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (rép. à int. Fowler) 14225.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (rép. à int. Sproule) 14344.
Chemins de fer, ministère, appointements d'un commis supplémentaire de 2e classe (sub.) 14344.
Grand-Narrows, port, travaux de protection (sub.) 14385.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (sub.) 14398.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 1443.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal Welland, grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage électrique, installation (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440.
Port-Colborne, tranchée jusqu'à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14542.
Billets fédéraux, impression (sub.) 14545 et suiv.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 et suiv. ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Halifax, bureau de la Marine et des Pêcheries (rép. à int. Bell) 14573.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha ! Ha ! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Robertval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 14623.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach (sub.) 14627.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer d'Inverness (si-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14633.
Chemin de fer de Wolfville au Bassin des Mines (sub.) 14634.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 ; 14745.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695 ; 14699.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14750.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord sub.) 14759, 14760.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793 ; subvention additionnelle, mot. pour comité sur résolution, 14824.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14800.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, pour renforcer et compléter fondations et abords du pont sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour la construction des chemins de fer y mentionnés, 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.
Bill (n° 21) modifiant la loi des chemins de fer (motion pour comité spécial de conférence avec le Sénat sur amendements, 14825 ; rapport du comité, 14967 ; mot. pour conférence avec le Sénat, 14967, 14994 ; amendements du Sénat, 15065.
Québec, pont (mot. pour dépôt de doc.) 14826 ; (mot. pour comité sur résolution) 14994.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14918 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 14947 ; à MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Lac Buckhorn, battures, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, battures, dragage (sub.) 14948 ; digue (sub.) 14948.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Trancontinental national, études topographiques, etc. (sub.) 14949 ; arpentages (rép. à int. Borden) 15067.
Canal de Soulanges—à MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Commerce, coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14955.
Victoria, Sa Majesté la Reine, monument commémoratif ; contribution du Canada (sub.) 14958.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Pringle) 14991 ; rapport, 15061.
Steamer "Eureka" (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Bill (n° 272) autorisant une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide, 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.
Voies et moyens (mot. pour comité) 15058.
Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier, de 1897, 1ère l., 15061.
Colombie Anglaise, commerce de bois (rép. à observ. Borden) 15068.
Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.
Chemins de fer dans les différentes provinces (subventions) 15155.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome) :
Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets, 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; 4838 ; 3e l., 5423.
Recensement des confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (rép. à int. Ganong) 3937 ; dans Carleton et Victoria, N.-B. (rép. à int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 4152.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3947.
Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses, affectant les animaux, 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l., 4856.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (débat sur observ. Borden) 4504.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 ; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835 ; 7840.
Archives (sub.) 4587 ; 13783.
Statistique criminelle (sub.) 4587.
Statistique générale (sub.) 4587.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Brevets, classification (sub.) 4591.
Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer échantillons (sub.) 4593.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Travaux publics, loi sanitaire (sub.) 4598.
Fermes expérimentales (sub.) 4707 ; Mlle Hagar (rép. à int. Talbot) 5499.
Recensement (sub.) 4753 ; 4969 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (rép. à int. Blain) 6647 ; 7106 (rép. à int. Calvert) 7310 ; coût (sur observ. Blain) 13992 ; mode de travail (rép. à int. Heyd) 14224.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4159 ; envoi de bestiaux (rép. à int. Boyd) 5007.
Exposition du Japon (observ.) 4786.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (rép. à int. Fowler) 5130.
Beurre, réglementation de la vente (mot. pour comité sur résol.) 5131 ; falsification, (en comité sur résol.) 5225 (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; interview publiée dans le News, de Toronto (rép. à observ. Henderson) 11014.
Quarantaine, districts organisés et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 (rapport, 2e l. et adop. de la résol.) 5261.
Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre, ainsi que la fabrication et la vente des beurres falsifiés, 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; 6043 ; 3e l. et adop., 6051.
Explication de nature personnelle (entrefilet du Citizen) 5497.
Beurre et fromage, pesage (rép. à int. Monk) 5601.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (rép. à int. Borden) 5602 (débat sur observ. Pope) 5655.
Archives canadiennes pour l'année 1902, rapport, 5604.
Immigration, agences (sub.) 6924 et suiv.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812.
Sussex, salle d'armes (rép. à int. Fowler) 8574.
Conférenciers agricoles (rép. à int. Lemieux) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9776 ; bill (n° 235) en comité, 11560.
Anderson, M. J. G., nomination (rép. à Int. Alcorn) 13649 ; emploi (rép. à int. Taylor) 13788 et suiv.
Toronto, Association de l'exposition industrielle (sub.) 13781.
Acadiens, données historiques, compilation sub.) 13786.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Tuberculose, association canadienne pour prévention (sub.) 13798 et suiv.

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14340.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761 et suiv.

FITZPATRICK, Hon. Charles (comté de Québec) :
Justice (rapp.) 91.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des statuts revisés, au sujet des pensions de retraite des juges, 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations, 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon, 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants dans la province du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts, 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892, 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées, 1ère l., 97 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 1147 ; 2315 ; 3e l., 2315.
Juges, traitement (rép. à int. Casgrain) 97.
Détenus, libération conditionnelle (rép. à int. Casgrain) 98.
Exercice de la prérogative de clémence (rép. à int. Casgrain) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 106.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements, 212.
M. le juge Myers, nomination (rép. à int. Roche) 289.
Douanes, ministère ; appointements (sub.) 327.
Division Saint-Jacques, vacance (rép. à int. Monk) 417.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Prérogative de pardon (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 581.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 618 et suiv.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695.
Bill (n° 66) à l'effet de repartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (1ère l.) débat, 736 ; sur mot. Laurier pour 2e l., 1266 ; 1303 ; 1305.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 808.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, correspondance (rép. à int. Borden) 898.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 929 et suiv. ; 13868 et suiv. ; 14705 et suiv.; (rép. à int. Borden) 12976.
Bill (n° 15) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (sur mot. pour 2e l.) 1098 ; en comité, 1090 et suiv.; 3349.
Bill (n° 109) Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, 1ère l., 1424.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1618 et suiv.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (rép. à int. Wilmot 1737.
Saunders, Dr C. E., nomination (rép. à int. Talbot) 1737.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (rép. à int. Heyd) 2391 ; (rép. à int. Léonard) 4336 ; 4337 ; (rép. à int. Clarke) 7794 ; inspection (sub.) 8010 et suiv.
Juges, pensions de retraite (mot. pour rescision de l'ordre pour comité sur résolution) 2670.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2760.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2782.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2813 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2835 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3000 ; 4691.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3354.
Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'Imprimerie et de la Papeterie de l'Etat, 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hpothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton, 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.
Territoires du Nord-Ouest, dépensbes diverses (sub.) 3520.
Exécutions capitales, ch. 181, S. R. C. (sub.) 3524.
Cour Suprême (sub.) arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524 ; 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; registraire, supplém., 3530 ; M. Clarke Morse, 3530 ; loyer, 3531.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du registraire (sub.) 3531.
M. George Craig, sén., voyage (sub.) 3532.
M. George L. Taylor, magistrat de police, voyage (sub.) 3532.
Yukon—cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3524 ; 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Juges (sub.) : frais de voyage, Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocations de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, N.-B., trai-

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
tement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; 5421 ; en comité sur résol., 8323 ; 8614 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (rép. à int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; (rép. à int. Lennox) 5773.
Police fédérale, y compris appointements de M. A. J. Cawdron (sub.) 3636.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3729.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (rép. à int. Bennett) 4152.
Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (rép. à int. Oliver) 4152.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4171.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4281, 4737 et suiv., 5976 et suiv., 7520 8360 et suiv., 8426 et suiv.; mot. pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 et suiv.
Bill (n° 199) concernant la maison de correction du Bon-Pasteur, dans la ville de Saint-Jean, N.-B., 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009; en comité, 5009 ; 3e l. et adop., 5012.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4623.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5274.
Régina, prison, achat de terrain (sub.) 5310, 5211.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5394 et suiv.
Chambre des communes, représentation (rép. à int. Lefurgey) 5499.
Bill (n° 176) Cie canadienne de Transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 150) Cie d'amélioration du euve Colombie (en comité) 5749.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers, 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6073.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du " Globe " (observ. sur int. Haggart) 6092.
Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme, 1ère l., 6638; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7264 et suiv.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamations (débat sur observ. Osler) 744.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Graines et farines, inspection (sub.) 8032.
Bois, mesurage (sub.) 8033.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8052 et suiv.
Hétu, Rodolphe, libération (rép. à int. Northrup) 8151.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (rép. à int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (rép. à int. Sproule) 10364.
Commission des chemins de fer (loi de 1900) membres, secrétaire et autres employés

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
(mot. pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482 et suiv., 8605.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9264 ; bill (n° 235) en comité, 10688 et suiv., 10918, 11457, 11581.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (rép. à int. Ingram) 10365.
Juges des cours provinciales, traitement (mot. pour comité sur projet de résolution) 10366 ; en comité, 11026, 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060.
Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 2e l. et comité, 11060, 11668 ; 3e l. et adop., 11684.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet démissionnaire (rép. à int. Léonard) 11100 ; administration de l'hôpital (rép. à int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (rép. à int. McCreary) 14579.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11242 et suiv., 11751 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12690 et suiv.
Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat, 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.
Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 1191 ; 3e l., 12554.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078 ; (sur mot. Laurier pour 2e (l) 12090 ; bill (n° 255) à cette fin, 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.
Recettes et dépenses en 1903 (rép. à int. Clancy) 12972.
Trent, canalisation (rép. à int. Porter) 12973.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hangar à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087, agrandissement à Kensington, 13098, service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100, nouvelles gares à Northam et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152.
Subvention votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (rép . à int. Wilson) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installation électrique (sub.) 14425.
Rapides Plats (sub.) 13160.
Rapides des Galops, enlèvement de cailloux (sub.) 13161.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes, apareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167.
Port-Colborne, améliorations (sub.) 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164.
Canal de Lachine, améliorations (sub.) 13164 ; 13167.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Canal de Chambly (sub.) : station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168, 14443 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13179 ; quai de débarquement, 13170 ; 14446.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 ; Henry Tucker, service comme commissaire-enquêteur (sub.) 14450.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.) 13172 ; 13195 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; employés, augm. d'app. (sub.) 14450.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (rép. à int. Grant) 13292.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13297 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13299.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13436.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13485.
Chemins de fer, subventions (rép. à int. Wilson) 13531 ; 14646.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l., et adop., 14583.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13264 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13542 et suiv.
Le Roi contre Calver, commutation de peine (rép. à mot. Borden pour doc.) 13574.
Télégraphe : ligne de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606; de Sainte-Anne au lac Clair, 13607.
Téléphone : ligne de l'Ile de Vancouver à Salt-Spring-Island (sub.) 13612.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13732 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.
Bill (n° 265) concernant les Statuts revisés du Canada, 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, traitement (mot.) pour comité sur projet de résolution) 13955 ; en comité, 14118 ; bill (n° 267) concernant les bibliothécaires, et (n° 268) concernant le régistraire, 1ère l., 14120 ; bill (n° 267) 2e l. et comité, 14594 ; 3e l., 14595 ; bill (n° 268) 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l., 14704.
Steamers, service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (débat sur mot. Douglas) 14336.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Mlle M. Quain, augm. d'app. (sub.) 14548.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
Morris, M. Thomas, app. (sub.) 14549.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Cour Suprême du Canada, jugements, publication (sub.) 144551.
Territoires du Nord-Ouest, frais de justice (sub.) 14551.
Cour Suprême, juge additionnel, traitement (sub.) 14551.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14551.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Yukon—bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14561.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14571.
Le Roi contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements, 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14591.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14757.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14945 et suiv.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (rép. à int. Grant) 14969.
Québec, pont, en comité sur résolution pour aider à la construction, 15009 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (conférence avec le Sénat) 15042, 15064, 15146.

FOWLER, George W. (King, N.-B.) :
Bloomfield-Station, N.-B., directeur de la poste (int.) 839.
Intercolonial, articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. pour doc.) 939 ; wagons particuliers (int.) 2388.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1005 et suiv., 1012 et suiv.
Edifices publics du Canada, loyer (sub.) 1019.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1580 et suiv.
Digby, port, améliorations (int.) 2171.
Bill (n° 142) chemin de fer Elgin et Havelock, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2326 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2344 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int.) 2587.
M. T. Daly, destitution (int.) 3022.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3902 et suiv.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (int.) 3348.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3807 et suiv.; surestarie sur wagons (int.) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B., 4837 ; surestarie sur les wagons (int.) 5130 ; pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv.; matériel roulant (sub.) 8534 et suiv., nouveaux aménagements à Saint-Jean (sub.) 14353 et suiv.
Recensement, paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. pour doc.) 3940 (sub.) 4970 et suiv.
White, M. Albert J., emploi (int.) 4837.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int.) 5130.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5349 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5515 et suiv. ; 5756 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5586 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5851 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6595, 6599.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6688 et suiv.
Nobles, M. Israël, destitution (int.) 7107.
Bishop, capitaine, destitution (int.) 7108.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7879 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8080 et suiv. ; 3e l., 8291 et suiv. ; 8564.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347 et suiv.
Sussex, salle d'armes (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10508 ; bill (n° 235) en comité, 11483 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12966 ; 13000 ; amendement, 12967 ; rejeté, 12968.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12066 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12743.
Dragueur "International" (int.) 12471.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12753 et suiv.
Famille Chevrier et service civil (int.) 12751 ; 12972.
Intercolonial—Nouvelles commodités à Amqui (sub.) 12855.
Petit-Métis, amélioration à station, et élévation du chemin public (sub.) 12859 et suiv.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13806 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.; 14705 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13973 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13871 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int.) 14225.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14230 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais (sub.) 14244 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14256 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14263 et suiv.
Chemins de fer, accidents (sub.) 14447.
Commission des chemins de fer du Canada, frais et appointements (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 et suiv.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14962 et suiv.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int.) 14990.
Gloucester, N.-B., variolés (int.) 14992.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15020 et suiv.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :
Comptes publics, comité (mot.) 374.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1105.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1108.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1117.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Budget (débat) 2201.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3644 et suiv.
Bill (n° 134) en comité, 3709 et suiv.
Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries, 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932; en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3864 et suiv., 5972 et suiv., 8363 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5408 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5641 et suiv.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6177 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6930 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7120.

FRASER, Duncan C.—*Suite.*
Beauharnois, enquête Loye (mot. pour emploi d'un sténographe) 7420.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7550 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7702 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7721 et suiv., 11017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8064.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8493 et suiv., 8606.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10912.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11383 et suiv.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13428.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13863 et suiv.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14624.

GALLERY, DANIEL (Sainte-Anne, Montréal) :
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (int.) 3751.
Bill (n° 169) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à M. James Sinclair McDougall (en comité et 3e l.) 4836.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13041 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315.
Canaux en général, employés, augm. d'appointements (sub.) 14450.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Cariboo) :
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1504.
Budget (débat) 2132.
Bill (n° 150) compagnie d'amélioration du fleuve Colombie, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105, et adop., 7106.
Bill (n° 17) concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2640.
Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.
Bill (n° 23) incendie par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Bill (n° 157) chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (observ. sur mot. Davis) 5419 ; (en comité) 6189 et suiv.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (mot. pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5854 ; en comité, 6060.
Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway et Vernon, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5961 et suiv. ; 8362 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6553 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7205.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7359 ; 7561 et suiv.; 7626 et suiv ; mot. pour 3e l., 7692-7693.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7386.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7487 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8332 et suiv.
Yukon—Soncession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11353 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634 et suiv.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14896 et suiv.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
M. George Robertson, M.P.P., commissaire enquêteur, concernant garde-bestiaux, nomination (int.) 685.
Recensement, confessions religieuses à Saint-Jean, N.-B. (int.) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int.) 3937.
Chemin de fer Transcontinental national, motion pour comité sur projet de résolution (débat) 9590.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.

GAUVREAU, Charles Arthur (Témiscouata) :
Capitaines de phares flottants (int.) 682 ; gardiens de phares, salaire (int.) 14969.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l., et adop., 6090.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (int.) 12750.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13755 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770.

GEOFFRION, Victor (Chambly et Verchères) :
Chemin de fer de la Rive Sud (observ.) 207.
Bill (n° 29) Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 460.
Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont de Montréal-Longueil, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

GEOFFRION, Victor—*Suite.*
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3327.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13115 et suiv.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 57) concernant le port de la Grande-Ile de Niagara, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.
Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force Erié-Ontario, 2e l., 2384 ; en comité, 3337 ; 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4751 ; 3e l. et adop., 4752.
Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force de Jordan, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.
Dragueurs, réparations (sub.) 2710 et suiv.
Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5745 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3492 et suiv.
Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888, 1ère l., 3513.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3702 et suiv. ; 4735 et suiv. ; 5440 et suiv. ; 5974 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6460 et suiv.
Bill (n° 185) Compagnie d'aciérie canadienne, en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 96) Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière, en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 6003.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7726 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9970.

GIBSON, Alexander, jr (York, N.-B.) :
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3958.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4382.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5608 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6690 ; 7430 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, graines et fruits (sub.) 7866 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11845 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12720.
T.N.-O, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12564 ; 12581.
Troupes régulières, solde (int.) 13648.

GIRARD, Joseph (Chicoutimi et Saguenay) :
Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du golfe Saint-Laurent, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2321.
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (mot. pour 2e l.) 3282.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6699.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10257.

GOULD, ISAAC J. (Ontario-ouest) :
Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force dite Algonquin, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901, 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.
Politique fiscale du gouvt, débat sur amendement Tarte, 5089 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5146.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5339 et suiv.; 5353 et suiv ; 5381 et suiv.
Bestiaux, achat aux E.-U, par le gouvt britannique (débat sur observ. Pope) 5658.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5911.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6519 et suiv ; 8416.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6580.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7351.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7969 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7976.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8021 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8030 et suiv. ; primes (en comité sur résol.) 8181 et suiv.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8041 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8540 et suiv.; système de pension (int.) 9475.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier, pour comité sur projet de résolution (débat) 10616 ; bill (n° 235) 11499, 11648 ; pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13554 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11014 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur résol., 11037 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Détroit de Canso, service de bateau passeur, amélioration (sub.) 12857 et suiv.

GOURLEY, Seymour—*Suite.*

Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13074.
Port-Hood, jetée (sub.) 13478.
Port-au-Pique, quai, (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13515.
Rivière Ottawa, examen des eaux superieures, pour régler niveau (sub.) 13631.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13898 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13926 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston et de M. Aylesworth sub.) 14248 et suiv. ; décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15126 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14272.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14311 et suiv.
Intercolonial, nouvelles commodités le long de la ligne (sub.) 14373 et suiv.
Chambre des communes, appointements du portier (observ.) 14406.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14496.
Windsor, port, barrages et creusage (sub.) 14541 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14559 et suiv.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568 et suiv.
Bill (n° 259) modifiant l'acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14582 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14588 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14599 et suiv.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14881 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour contruction, 15030 et suiv.

GRANT, George D. (Ontario-nord) :

Travaux publics, dépenses par année depuis 1890 (mot. pour doc.) 1240.
Budget (débat) 2180.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11215 et suiv.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (int.) 13292.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, enquête de 1898 (int.) 14578.
Steamer " Eureka ", prêté ou loué à un inventeur (int.) 14579.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int.) 14969.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :

Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.
Compagnie de Force Niagara-Welland (Bill n° 90) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Bill (n° 125) chemin de fer de Guelph et de la Baie Georgienne, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 129) concernant la banque de la Couronne du Canada, 1ère l., 2005 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; 2853.
Bill (n° 130) concernant la marque des colis de fruits, 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3391.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8349.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8390 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9342.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350.

HACKETT, Edward (Prince-ouest, I.P.-E.) :

Affaires des Indiens (sub.) 286.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 412.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 749.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 924 ; (en comité) 13853 et suiv.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1068.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1184.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1195 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Saint-Patrice, fête civique (int.) 1927.
Budget (débat) 2086.
Alberton, gare (int.) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, billets (int.) 2588 ; gisements de houille (int.) 2589 ; chemin de fer, chefs de gare (int.) 4517 ; sémaphores (int.) 4601 ; pont de Hillsborough (int.) 2855 ; 4602.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2803.
Annandale, I.P.-E., jetée (int.) 3024 ; feux d'alignement (int.) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (int.) 3025.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4061 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208 et suiv.
Recensement (sub.) 4820 et suiv.
Pêche, permis aux navires des E.-U., émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5494.
Quarantaines des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5693 et suiv.
Québec (province) lignes télégraphiques (sub.) 6117.
Postes, service extérieur (sub.) 6145 ; 6262 et suiv.
Malles, service (sub.) 6271.
Ile du Prince-Edouard, embranchement de chemin de fer, construction (int.) 6375 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillborough (sub.) ; 13092 et suiv.; commodités supplémentaires à Kinkora, 13100.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7096 et suiv.

HACKETT, Edward—*Suite.*

Northumberland, détroit, navigation hivernale (int.) 7107.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 ; amendement, 8145 et suiv. ; 8568 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8515.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9723 ; bill (n° 235) en comité, 10905 ; sur mot. pour 3e l., 12997 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au com. Priv. et Elec., 13543 et suiv.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et Canada, 2e l., 10992 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11166 et suiv.; (en comité) 11297 et suiv. ; 12686 et suiv.
Primes de pêche, fraudes présumées (int.) 11221.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12789 et suiv.
Petit-Métis, amélioration à station, et déviation du chemin public (sub.) 12858 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13080.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13445 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13490 et suiv.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Baie de Richmond, quai près passage de Grande Rivière (sub.) 13493 et suiv.
Summerside, brise-lames (sub.) 13497.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13582 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13585 et suiv.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (sub.) 13600 et suiv.; de Ste-Anne au lac Clair (sub.) 13606 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour égler niveau (sub.) 13622 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Queen-ouest, représentation (int.) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13718 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13724.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13798.
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13890 et suiv.
Courrier rural, livraison à domicile (int.) 14091.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14111 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14267.
Brennan, M. John P., destitution (int.) 14282.
Latour, M. L. J. (observ. sur int. Pope) 14294 et suiv.
Buote, M. Jérôme, destitution (int.) 14298.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 264 ; en comité, 2674 ; 3669 et suiv. ; 3968 et suiv. ; 4023 et suiv. ; 4133 et suiv. ; 4277 et suiv. ; 4873 ; 6403 ; 8361 et suiv. ; amend. du Sénat, 14131 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Intérieur, min., appoint. (sub.) 274 et suiv.
Bill (n° 8) modifiant la loi d'expropriation, en comité, 296 et suiv. ; 633 et suiv.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 327 et suiv. ; dépenses casuelles (sub.) 336 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 342 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 355 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (int.) 374.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 397.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 463.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 559 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 78) modifiant la loi des pensions militaires (en comité) 1149 et suiv.
Bill (n °66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1297.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2329 et suiv.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2772 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3130 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3178 et suiv.
Bill (n° 83) nouvelle compagnie canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3341.
Transports : Commission (débat sur observ. Borden) 3568 ; politique du gouvt. (int.) 6613.
Intercolonial (mot. pour doc.) 3664 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3766 et suiv.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844 et suiv.
Intercolonial, traverses achetées et employées (mot. pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. pour doc.) 3942 ; facilités de trafic à Lévis (sub.) 7748 et suiv. ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises, 8521 et suiv. ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8549 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4172 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4581.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4845 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5164 ; 5263 ; 5274.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5335 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5784 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5850 et suiv. ; en comité, 6052 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 6088 et suiv.
Procédure (mot.) 6090.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int.) 6091.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 6093 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6163.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6187.
Arpentage (sub.) 6974 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7530 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Ste-Marie, en comité, 7564 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7784 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national, débat sur motion Laurier pour 1ère l., 7950 ; anciennes explorations (mot. pour doc.) ; 8469 ; sur mot. pour 3e l., -2933 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de payement des primes (sub.) 8030 et suiv.
Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8277 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dette de chemins de fer (en comité) 8489 et suiv., 8605 et suiv. ; amendements du Sénat, 15071 et suiv.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8638.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8931.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11151 et suiv. ; (en comité) 112141 et suiv ; 11838 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12662 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12566.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13113 et suiv.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. de sir F. Borden) 13203.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, 2e l. et comité, 13206 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13341.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13461.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13865 et suiv., 14706 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant acte des grains du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13909 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14096 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14527.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14547.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur mot. Scott) 14575.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14590.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv., 14703 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14635.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14680 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14730 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737 et sui.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14747.

HALE, Frederick H. (Carleton, N.-B.) :

Woodstock, N.-B., bureau de poste (int.) 689 ; (mot. pour doc.) 723 ; salle d'exercices, emplacement et construction (mot. pour doc.) 3348.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2777 et suiv.
Recensement, religions dans Carleton et Victoria, N.-B. (int.) 4151.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5723 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 7448.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12990.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11219.

HARTY, William (Kingston) :
Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke, 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.
Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.
Bill (n° 122), en comité et 3e l., 5274.

HENDERSON, David (Halton) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657 et suiv.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1399 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1873 et suiv.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1878 et suiv.
Budget (débat) 2147.
Tabac, droits (int.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire(sur mot. pour 2e l.) 2421 et suiv.
Affaires de la Chambre (observ.) 2475.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Bill (n° 51) banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2851.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3210 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3373.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3539.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3651 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3870 ; 5742.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4238 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4378.
Bill (n° 194) (sur mot. pour 2e l.) 4379 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4511 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4716 et suiv.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Jardins potagers, droit sur produits (débat sur amend. Léonard) 4952 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de force d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5235.
Graines de semence, inspection et vente (en comité) sur résol., 5258 et suiv.
Bill (n° 157) observ. sur mot. Davis, 5419.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5545.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv. ; 6047 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvt. britannique (débat sur observ. Pope) 5656.

HENDERSON, David—*Suite.*
Bill (° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrpôt (en comité) 5775.
Bill (n° 212) constituant en corporation la banque Alliance du Canada (sur mot. pour 2e l.) 5776.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5868 et suiv. ; (en comité) 6057 et suiv.
Tabac, droits, article du Globe (observ.) 5894.
Phares, construction, et aide à la navigation, 5951 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6029.
Ottawa, édifices publics, éclairage, 6039 6042.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6188 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6325 et suiv. ; 6380 et suiv. ; 6534 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, en comité, 7567.
Bill (n° 175) Cie d'assurance " Century " (en comité) 6407.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6613.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6642.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux suous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6681 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6866.
Immigration, agences (sub.) 6918 et suiv.
Opérations de la bourse, débat sur observ. Bourassa) 7256.
Recensement (sub.) 7293 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7535 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7689 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7695 et suiv.
Bill (n° 213) banque des Citoyens du Canada (en comité) 7703.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv. ; 11023.
Bill (n° 234) modifiant la loi des banques, 1ère l., 7793.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7885.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7996 et suiv.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard, en comité, 8004.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 8055.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8211.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8244.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10206 ; bill (n° 235) en comité, 10954 ; sur mot. pour 3e l., 13028 ; (amend.) 13029.

HENDERSON, David—*Suite.*
Beurre canadien, interview publiée dans le "News", de Toronto (observ.) 10979, 11013.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mo. Laurier pour comité) 11118; (en comité) 11380 et suiv., 11421, 11811 et suiv.; 12004 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 111814 et suiv.
Tabac, droits (int.) 12471, 12750.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12579 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12613, 12827.
Chemins de fer, avances au ministère (en comité sur résol.) 12836.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13071.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, agrandissements à Kingston, 13099 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13509.
Transcontinental national. Bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13544 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau de l'eau (sub.) 13633.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870, 14724.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13915 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14015 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Sucre importé pour la consommation (int.) 14579.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14646.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14686 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740 et suiv.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14767 et suiv.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14985.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15038 et suiv.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :
Revenu de l'intérieur, min., appoint. (sub.) 242.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Bill (n° 122) Compagnie Rathbun, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.
Budget (débat) 1828.

HEYD, Charles Bernhard—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (int.) 2390.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4494.
Bill (n° 21) loi de chemins de fer (en comité) 4922 et suiv. ; 6485 et suiv. ; 3e l., 8590.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5246 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 53328.
Postes, service extérieur (sub.) 6225.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6545.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6644.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7342.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7540 et suiv. ; inspection (sub.) 8007.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk) en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e ropp.) 8290 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8518.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9567 ; bill (n° 235) en comité, 10824 ; 12497 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13558.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9692.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11161 et suiv. ; 11187 et suiv. ; 11356 et suiv. (en comité) 11914 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14009 et suiv.; mode de travail (int.) 14224.
Chemins de fer, subventions (int.) 14222.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 222.
Clinton, bureau de poste (sub.) 532.
Grain, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 555.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 845.
Budget (débat) 2022.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Archives dans édifices du parlement, protection (int.) 4838.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4942 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5454.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6411.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7875 et suiv.

HOLMES, Robert—*Suite.*

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8477 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10314 ; bill (n° 235) en comité, décision comme président, 10833 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11020.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11270 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13073.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13433.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13512.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14018 et suiv.

HUGHES, Jas. J. (King, I. P.-E.) :

Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes, Victoria, pour doc.) 1079.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (int.) 1740.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques câbles sous-marins (sub.) 28061.
Postes, service extérieur (sub.) 6148 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7115 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7454.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (sur 3e l.) 8571.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9441.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10998.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur mot. pour 3e l., 12705.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13090 et suiv.; embranchement d'Elmira, 13094 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13875.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14310 et suiv.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, C.A.) :

Rapports (int.) 209.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 407.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ.) 493..
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.
Toronto-jonction, édifice public (sub.) 668 et suiv.
Nouveau bill de la milice (int.) 686.
Général en chef, rapport (int.) 686.
Terres fédérales, vente (int.) 687 ; agents (sub.) 6980 ; service extérieur, appointements (sub.) 14254.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Costigan) 788 ; explication personnelle, 893.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int.) 1055 ; (mot. pour doc.) 2417 ; membres de la force constabulaire, congé (int.) 14581 ; pensions (observ. Borden) 14898, (int.) 3023.
Détroit de Northumberland, navigation (mot. pour doc.) 1064.
Bronte, port (sub.) 1401 et suiv.
Ports, rivière et ponts, en général, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int.) 2174.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2403 et suiv.
Bill (n° 146) chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2487.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2616.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2749 et suiv.
Townships de Mara, Rama et Morrison (observ. sur mot. Grant pour doc.) 2862.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (int.) 3024.
Elections fédérales, mot. Fielding pour comité chargé d'étudier loi et de faire rapport (observ.) 3108.
Brimades dans l'armée anglaise (int.) 3245 ; (débat) 3246.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3460 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, dépenses diverses (sub.) 3520.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3580 et suiv.
Milice (sub.) : transport des troupes et du matériel, 3887 et suiv.; aide aux associations de tir, 3902 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3913 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4506 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4839.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4868 ; 4897 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5010.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5060 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5395 et suiv. ; 8114 et suiv. ; 3e l., 8301 et suiv.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5594 et suiv.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (observ.) 5604.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine, en comité, 6172.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6201.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Postes, service extérieur (sub.) 6228 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6889 et suiv. ; somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Mines, inspection, agents, frais de voyage (sub.) 6980.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6980.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6980.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7094.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Arsenal fédéral (sub.) 7306 et suiv.
Gordon Highlanders, trophée des (observ.) 7473.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7727 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Service océanique (observ.) débat, 7811 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8007 et suiv.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int.) 8150.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8229.
Canal de la Trent, inspecteur sanitaire (int.) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int.) 8354.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9128; bill (n° 235) en comité, 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; 10854; 11661 ; sur mot. pour 3e l., 12993 ; 13019.
24e régiment (int.) 9340.
Coldstream Guards, régiment, musique à l'exposition de Toronto (int.) 9945.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, 2e l., 10983 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11157 et suiv. ; 11225 et suiv. (en comité) 11767 et suiv. ; sur mot. pour 3 l., 12731.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ.) Scott) 12083.
Sault Sainte-Marie, désordres (int.) 12865.
Galerie nationale du Canada (int.) 12973.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (int.) 13291.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Longueuil, édifice public (sub.) 13337 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 133346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360 et suiv. ; caserne pour artillerie de campagne (sub.) 13386.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Woodstock, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13398.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511 et suiv.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Chambre—séances du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13545 et suiv.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13710 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13963 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14232.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Chambre des communes, augm. d'app. de dix commis (sub.) journalistes commis de la session (observ.) 14405 (int.) 14535.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14411.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Chambly, pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443 et suiv.
Ecluse de Saint-Ours, débarcadère (sub.) 14446.
Chemins de fer, accidents, frais d'enquête (sub.) 14446.
Canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14532.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14538.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14727.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 1476 et suiv.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chûtes McKenzie et Renouf (sub.) 14764 et suiv.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14801.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana et lac Buckhorn, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, dragage et digue (sub.) 14943.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955 et suiv.
Colonel Denny, nomination, explication personnelle, 15152.

HYMAN, Charles S. (London) :

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité spécial des chemins de fer) 4598.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Comités permanents, mot. pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.
Bill (n° 66) remaniement de la représention (sur mot. Laurier pour comité) 11127 et suiv.; (en comité) 11239 et suiv. ; 11847 et suiv. ; 11902 et suiv. ; 11957 et suiv. ; 12545; sur mot. pour 3e l., 12671 et suiv. ; 12717.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213 et suiv.
Milice, ministère, gestion, appointements (sub.) 225.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (déb. sur 1ère l.) 268 ; en comité, 5961 et suiv. ; 6425 et suiv. ; 6535 ; 8389 et suiv.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int.) 269.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 408.
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Clinton, bureau de poste (sub.) 534.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvt imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 829.
Inspection des banques (int.) 840.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 919 ; en comité, 928.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1048.
Guerre Sud-africaine, retour de la force constabulaire (int.) 1055.
Bill (n° 15) élections fédérales, loi de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128 et suiv.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1168.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1194 et suiv.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 et suiv.
Caraquette, quai (sub.) 1208.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1228.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1378 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Wendover, quai (sub.) 1491 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1564.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne (observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1565.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1584 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2346 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2373.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 2e l., 2473.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2576.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2618.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2648 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2791 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2827 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3115 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3225 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3295.
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3355.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3378 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3421 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3904 et suiv.
Martineau, Arthur, nomination (int.) 3938.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int.) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3976 et suiv. ; 4030 et suiv. ; 4282 et suiv. ; 6468 et suiv. ; 8428 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4047 et suiv.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travil des (int.) 4115.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (int.) 4117.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint, et alloc. (sub.) 4303 et suiv.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4384 et suiv.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5919.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Elgin, comté, remaniement, explication de nature personnelle, 6755.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7022.
Commission géologique (sub.) 7036.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7191 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet des différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7200 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7268.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7416 et suiv.
Bill (L° 104) Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7745.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur proâet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol. 8440 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer bares d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8530 et suiv.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int.) 10365.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10719 et suiv. ; 10883 ; 10940 ; 11561 ; 12494 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10788 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11129 et suiv. (en comité) 11280 et suiv. ; 11378 et suiv. ; 11408 et suiv. ; 11718 ; 11847 et et suiv. ; 11971 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12741 et suiv.
Oshawa, édifice public (sub.) 13378.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13454 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508 et suiv.
Division Saint-Jacques, émission d'un bref d'élection (sur int. Monk) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13698 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14803.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15040 et suiv.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (mot. pour doc.) 456.
Intercolonial,—améliorations à Sydney (sub.) 3830.
Arichat, édifice public (sub.) 6032.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11795 et suiv. ; 12055 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12737.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12557.

JOHNSTON, Alexander—*Suite.*

Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12957.
Bill (n° 253) loi du ministère des Ch. f. et C. (en comité) 13235 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13295.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13457 et suiv.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :

Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 577.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (int.) 4339.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 4877 et suiv. ; 6340 ; 6426.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5623 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5927.
Postes, service extérieur (sub.) 6241.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7590 et suiv.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur motion pour 3e l., 12682 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235), pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13557.
Postes,—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14308.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14786 et suiv.
Chemins de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.

JONHSTON, Thomas George (Lambton-ouest) :

Chemin de fer Ttranscontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10360 ; bill (n° 235) en comité, 10909.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :

Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 861.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3469.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4318 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4583.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5622 et suiv.
Bill (n° 208) loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Goélette " Markland ", saisie (observ.) 6195.
Immigration, agents (sub.) 6934 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7029 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7132.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8128 et suiv., 8565 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11023 et suiv.
Sydney-nord, améliorations (sub.) 12852 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13437.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Wentworth, quai (sub.) 13487.

KAULBACH, Charles E.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 3587.
Capitaines et seconds de navire, examens (sub.) 13817 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13931 et suiv.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13935 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Postes, service extérieur, appointements et allocation (sub.) 14327.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14508 et suiv.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14629 et suiv.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 785.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 886.
Tarif différentiel allemand (mot. pour doc.) 1366.
Chemins de fer, accidents (réponse à observ. Clarke) 1377.
Toronto, port (sub.) 1482 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1490.
Budget (débat) 2120.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 2e l., 2420 et suiv.
Intercolonial, trafic, échange avec Grand Tronc (int.) 2857.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3153 et suiv.
Fret, classement (int.) 3417, 3664.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3485 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 3496 ; 13110.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3610 et suiv.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. 3621.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3666 et suiv., 5878 et suiv., 6495.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4052 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4186 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5786 et suiv.
Grand Tronc-Pacifique, subvention (observ.) 5928.
Chemins de fer, politique du gouvernement, (débat sur observ. Borden) 7343.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7803 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7817.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8193 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 3e l., 8301 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9411 ; bill (n° 235) en comité, 10805 et suiv., 11544, 116622.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10777.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446 et suiv.

KEMP, Albert E.—*Suite.*
Transport du blé, coût (int.) 11455, 11688.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11931 et suiv., 11956 et suiv. ; 12051 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12720.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13464 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13464 et suiv.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14560.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 112.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1120.
Intercolonial, gages des employés (int.) 1339; prix du transport des houilles (int.) 6374.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2610.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3878 et suiv. ; 5529 et suiv.; 8379 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4443.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7827.
Commission du capital et du travail, 1386, membres (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11561.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ Maclean) 114.
Alexandria, édifice public (sub.) 514.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; retiré, 7421.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 655.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int.) 685.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 930 ; 13862 et suiv.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Caraquette, quai (sub.) 1207 et suiv.
Baie d'Hudson et Baie James, droits de pêche (int.) 1230.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1287 ; en comité, 11698 et suiv.
Canal Welland, force motrice, loyer (int.) 1927, 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications (en comité) 2680 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3223 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3268.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3799 et suiv. ; 3851 et suiv. ;3968 et suiv. ; 4021 et suiv. ; 4119 et suiv. ; 4148 et suiv. ; 4273 ; 4724 ; 4856 ; 4917 ; amend. du Sénat, 14132.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*

Milice, exercices annuels et tir (sub.) 3733 et suiv.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. pour pour doc.) 3942.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3952 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4846 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5424 et suiv. ; 5506 et suiv. ; 5738 ; 5753 et suiv. ; 5961 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6412 et suiv. ; 6516 et suiv. ; 8376 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6072 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6125 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7451.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7742 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8348 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10173 ; bill (n° 235) en comité, 10896 ; sur mot. pour 3e l., 12976 ; (amend.) 12978, rejeté, 12979 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13565.
Grande-Rivière, dragage (int.) 12750 ; 13292.
Canal Welland, jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166.
Chemins de fer et Canaux, ministère (sub.) 13173.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13183.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13414 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Sabrevois, quai (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :

Métis, commissions, scrip (mot. pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 127.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd, 479 ; 487.
Compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de Montréal, bill (n° 88) 1ère l., 1229; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 3342.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1642.
Saint-Boniface, service postal (int.) 1927 ; bureau des mandats-poste (int.) 5503.
Navigation fluviale au Manitoba (int.) 1928.
Naturalisation, acte (int.) 2085.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. pour doc.) 2417.
Ministère de l'Intérieur, liste des employés permanents (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie impériale (en comité) 3281.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int.) 3517.
Juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int.) 3759 ; 5422.
Besogne de la Chambre, bill d'intérêt particulier (observ.) 5312.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—*Suite.*

Rivière-aux-Roseaux, réserve (int.) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (int.) 5503.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 5747 ; 6086 ; 6162 ; 6165.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5839 ; (en comité) 6063 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5985 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 6050.
Winnipeg, entrepôt du roi (int.) 6478.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. de M. LaRivière pour doc.) 7517.
Juges des cours provinciales, traitements (en comité sur projet de résolution) 11058.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11062.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int.) 13531 ; 14282.
Vancouver, bureau d'essai (observ.) 14049.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14244.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14309 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14705 et suiv.

LANG, John (Peterborough-est) :

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11834 et suiv.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid, G.C.M.G. (Québec-est) :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1ère l., 3.
Comités permanents (mot.) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot.) 5; (rapp.) 199; (mot. pour adop. du rapp.) 205 ; (mot. pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872.
Comité des Débats (mot.) 5.
Adresse en réponse au discours du Trône, 41.
Messages de Son Excellence, économie interne, 92 ; adresse, remerciements, 1241.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (rapp.) 93.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 113 ; 120 ; (débat sur mot. Maclean) 1242.
Administration publique du Canada (rapp.) 126.
Secrétariat d'Etat (rapp.) 126.
Changements ministériels (explications) débat, 132 ; 162.
Ficelle d'engerbage, prix (rép. à int. Blain) 206 ; primes à la fabrication, en comité sur résolution, 7529.
Juges, pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445.
Comité des impressions (mot.) 247.
Comité de la bibliothèque (mot.) 248.
Immigration chinoise (mot. pour comité sur résol.) 269 ; (en comité sur résol.) 612 et suiv. (2e l. et adop.) 969.
Affaires des Indiens (sub.) 281 et suiv.
Compagnies de téléphone (rép. à int. Maclean) 295.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (rép. à int. Haggart) 375 ; politique du gouvernement (rép. à int. Monk) 5960.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 394.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 475.
Alaska, frontière, traité (rép. à observ. Borden) 491 ; entrevue avec M. Aylesworth (rép. à int. Borden) 901 ; 13952 ; (rép. à int. Monk) 10979.
Affaires de la Chambre (rép. à int. Borden) 492 ; (mot.) 964.
Traduction française des bills (rép. à int. Monk) 493.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (rép. à int. Casgrain) 496.
Elections contestées, bill modifiant loi des (rép. à int. Casgrain) 496.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 587.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (rép. à observ. Maclean) 673 et suiv.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (rép. à mot. Monk pour doc.) 693.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 696 et suiv.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, 1ère l., 725 ; annexes et cartes (rép. à int. Borden) 900 ; (mot. pour 2e l.) débat, 1244, 1254, 1324; 2e l., 1335; mot. pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. pour comité, 11100 ; en comité, 11224, 11355 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11690, 11829, 12003, 12545 ; mot. pour 3e l., 12626 ; 3e l. et adop., 12745.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Casgrain) 717 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot.) 1229.
Faillites, bill (rép. à int. Lennox) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Tonnage, droits, abolition (rép. à int. Sproule) 896.
Bond-Hay, traité (rép. à int. Borden) 901.
Conférence coloniale (rép. à int. Borden) 901.
Représentation dans la Chambres des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Borden) 967.
Défense navale, article du " Globe " (rép. à int. Clarke) 969.
Bill (n° 82) modifiant l'acte de l'immigration chinoise, 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316, 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.
Yukon, concession Treadgold (rép. à int. Borden) 1053; (rép. à int. Bell) 5423; 1232.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Affaires de la Chambre, préséance des mesures ministérielles (mot.)1146 ; 3841 et suiv.
Vacances de Pâques (mot.) 1147.
Imprimerie et papeterie publiques (rapp.) 1228.
Commission des transport (rép. à int. Borden) 1235, 2724, 7518 ; (débat) 2982.
Acte des élections fédérales, de 1900 (bill n° 3) en comité, 1236.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à int. Boyd) 1337 ; (rapp. déposé en rép. à mot. Borden) 5701.
Sénateurs, Man. et T. N.-O. (rép. à int. Boyd) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (rép. à int. Monk) 1338.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (rép. à mot. Murray pour doc.) 1344.
Commission des transports (rép. à mot. Tarte pour doc.) 1366.
Tarif différentiel allemand (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Bond-Hay (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Documents publics, distribution (rép. à observ. Monk) 1425.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1632.
Afrique-sud et préférence (rép. à int. McCreary) 1740.
Céréales en Angleterre, impôt (rép. à int. Clarke) 1742.
Saint-Patrice, fête civique (rép. à int. Hackett) 1927.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par le gouvernement fédéral (rép. à mot. Borden pour doc.) 2086.
Provinces maritimes, touristes de distinction (rép. à observ. Ross) 2176.
Frank, désastre (rép. à int. Oliver) 2177 ; (rép. à int. Oliver) 2314.
Québec, manufacture Ross(rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2180.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2380 ; (débat sur observ. Borden) 4505.
Chemin de fer Transcontinental, construction (rép. à int. Bennett) 2387.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents (observ.) 2477.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2500.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2502.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2589, 2602 ; rép. à int. Borden, 2770.
Câble transpacifique (rép. à int. Borden) 2769.
Fusil Ross, examen (rép. à int. Morin) 2856.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2982 ; dépêche de Dawson (rép. à int. Borden) 3413, 3519, 3846 ; commission (débat) 4008 ; (rép. à int. Borden) 4272, 5009.
Creek False, C.-A., location (rép. à int. Wilson) 3023.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (rép. à int. Hughes) 3024 ; tentes (rép. à int Taylor) 3940.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3035.
Affaires de la Chambre, préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot.) 3237.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Transports, commission des (rép. à int. Borden) 3240 ; (débat sur observ. Borden) 3562 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4895, 5009 ; (explic.) 5312.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à int. Hughes) 3245.
Employés publis, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3310.
Criminels allemands libérés, au Canada (rép. à int. Charlton) 3333.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (rép. à int. Smith, Wentworth) 3345.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3360.
Garde-bestiaux, commission (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3519.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3520.
Employés publics, ingérence dans les élecmés (rép. à int. Roche, Marquette) 3763.
Conférence coloniale (rép. à mot. Borden pour doc.) 3764.
Immigration japonaise (rép. à int. Morrison) 3847.
Achat de terrain par le gouvt. à Lévis, Intercolonial (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 3942.
Imprimerie de l'Etat : perception des frais d'impression restés dus (rép. à int. Robinson) 4334 ; atelier libre (rép. à int. Clarke) 4336 ; compositeurs (rép. à int. Clarke) 4602.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (rép. à int. Johnston) 4339.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4452.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (rép. à int. Pope) 4519.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4629 et suiv.
Yukon—Concession Treadgold, instructions au commissiare de l'or (rép. à int. Borden) 4723 ; explication, 5312 ; commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (rép. à int. Borden) 6850 ; taxes de représentation (rép. à int. Borden) 6851.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4950.
Maison Mortimer et Cie, incendie (rép. à int. Bell) 5006.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (observ. sur mot. Russell) 5130.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5171 et suiv.
Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers, 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.
Affaires de la Chambre, bills d'intérêt particulier (rép. à observ. LaRivière) 5312.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5334 et suiv.
Pension de M. L. W. Herchmer (rép. à int. Scott) 5505.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5701.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5720 ; 3e l., 8594 et suiv.
Confédération, fête, ajournement (mot.) 5780.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Subvention fédérale aux provinces, augmentation (rép. à int. Lemieux) 5959.
Terres scolaires, Man., ventes, intérêt sur versements en retard(rép. à int. McCreary) 6376.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6640.
Démission de l'honorable Andrew George Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, renseignement, 6754 ; explications, débat, 6947 ; 6966.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6848.
Article de La Patrie (explication de nature personnelle) 7015.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (rép. à int. Borden) 7018.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Saint-Jacques, Montréal, division électorale, vancance (débat sur observ. Monk) 7213.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Roche, Halifax) 7309.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (rép. à observ. Monk) 7323.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7332 (rép. à int. Borden) 7519 ; 7623.
Ecole de marine, réserve navale au Canada (rép. à mot. Bourassa pour doc.) 7518.
Chemin de fer Transcontinental national, résolution (rép. à int. Monk) 7713 ; 10804 ; mot. pour dépôt de doc.) 8317 (mot. pour comité sur projet de résolution) débat, 8652 ; 10675 ; projet lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10676.
Visiteurs au Canada, rép. à observ. Smith, Wentworth, 7714.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Monk) 7795.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, motion pour 1ère lecture (débat) 7890 ; mot. pour 2e l. ; 2e l. et comité, 10676 ; (débat) 10677 et suiv. ; en comité, 10808 ; 11487 ; 11510 ; 11536 ; dépôt de documents (renseignements) 11565 ; en comité, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 ; 12899 ; 12976 ; 12999 ; 13014 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8048.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8050 et suiv. ; 3e l., 8296 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rép. à mot. Monk pour impression des dépositions et des rapports se rattachant à l'enquête Loy devant le comité des privilèges et élections, 8154 et suiv. (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159.
Conférence intercoloniale, débats, publication (rép. à int. Borden) 8159 ; 9722 (rép. à int. Sproule) 8468 ; mot. pour dépôt de doc.) 9846.
Yukon—commission Treadgold, télégramme de Dawson, rép. à int. Borden, 821.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8326 et suiv.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier par rapport aux dettes de chemins de fer, mot. pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; amendements du Sénat (mot. pour adop.) 15147.

Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8355 et suiv.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval, 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Transports, commission (rép. à int. Barker) 8572 ; rép. à int. Borden) 9723, 9846.

Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (rép. à int. Bell) 8573.

Séances du matin (mot.) 8575.

Marine allemande, recrutement au Canada (rép. à int. Sproule) 8968.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (rép. à int. Hughes) 9946.

Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (rép. à int. Bourassa) 10365.

Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (rép. à int. Blain) 10366, 10674, 10981.

Saumon, protection dans la Colombie Anglaise (rép. à int. Earle) 10367.

Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.

Service civil, acte, modification (mot. pour mité sur projet de résolution) 10674, 12086 ; en comité, 12583, 12752.

Bills d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10757.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du " Star " et du " Globe ", de Toronto, 10783.

Service postal du Canada, par New-York (rép. à int. Bell) 10980.

Travail, fête, ajournement (mot.) 11009.

Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11070 et suiv., 11685.

Chemins de fer, subventions, résolutions (rép. à int. Monk) 11222.

Esquimalt, station navale, départ du commandant (rép. à int. Earle) 11224.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11433.

Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446.

M. Paul Wiallard (rép. à int. Monk) 11455.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (mot. pour retrait) 11565.

Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11674 et suiv.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique, 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Recensement, tableaux (rép. à int. Blain) 11688.

Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un nouveau juge (mot. pour comité sur résol.) 11689 ; (mot. pour 2e l.) 12090.

Article de l' " Evening Journal ", d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.

Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12082 et suiv.

Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (rép. à int. Roche, Marquette) 12470.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Consul d'Allemagne, correspondance (rép. à int. Borden) 12473.

Poursuite contre M. W. T. R. Preston (rép. à int. Clarke) 12474.

Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12573.

Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (rép. à int. Gauvreau) 12750.

Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752, 12972.

Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à int. Hughes, Victoria) 12866.

Cabotage, privilèges (observ.) 12970 ; (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13406.

Ordre du Service impérial, décoration (rép. à int. Clarke) 12971, 13953, 14224.

Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (rép. à observ. Borden) 12980.

Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13104 et suiv.

Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.

Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à M. Clarke) 13203.

Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13255 et suiv. : retiré, 15070.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes et hypothèque, dépôt (rép. à int. Scott) 13291.

Banff, mines de houille de la réserve, exploitation (sub.) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.

Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (rép. à int. Davis) 13293 ; requêtes contre le bill (n° 235), débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13540 et suiv.

Grain, peseurs, nomination (mot. pour comité sur projet de résolution) 13537.

Chambre—séance du samedi (motion) 13537; ajournement, jour d'action de grâces (motion) 14076.

North Atlantic Trading Company, contrats (rép. à int. Borden) 13648, 13952.

Commission géologique, rapport pour 1902, 13649.

Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, mot. pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649.

Chamberlain, l'honorable Joseph (rép. à int. Monk) 13652.

Saint-Jacques, division, bref d'élection (rép. à int. Monk) 13652.

Queen-ouest, représentation (rép. à int. Hackett) 13655.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (mot. pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 251) modifiant la loi concernant revenu consolidé et audition des comptes (mot. pour rescision de l'ordre concernant 2e l.) 13721.

Kamouraska, jetée (sub.) 13735.

Transcontinental national, bill (n° 235) pétions contre, irrégularités (rép. à int. Borden concernant motion Talbot) 13843 ; (rép. à observ. Talbot) 15150.

Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13903 ; 14707 et suiv. ; retiré, 15070.

Bill (n° 232) modifiant Acte des graines du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13906.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Indiens, affaires des, dépenses casuelles sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Guthrie, Hlle Mary, appointements (sub.) 14045.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Bailey, M. William, appointements (sub) 14046.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Intérieur—quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14565 et suiv.
Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14062.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Doncaster, comté de Montcalm, réserve, pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064.
Rama, réserve, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066.
Indiens (sub.) : Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves, 14066 ; Nouveau-Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements, 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (rép. à int. Logan) 14091.
Alaska, frontière commission d'arbitrage, dépêche de lord Alverston (communication) 14091 ; commission, frais (sub.) 14244 ; jugement, signatures des arbitres, rép. à int. Sproule, 14702.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14240 et suiv.
'Canadian Mining Institute', publication de documents (sub.) 14252.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Colombie Anglaise, bureau d'essai (sub.) 14253.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14464 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14539.
Lady Lafontaine, pension (sub.) 14546.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur motion Scott) 14575.
Littérature électorale, expédition franco (rép. à int. Davis) 14580.
Bill (n° 233) concernant pension de retraite des juges (amendements du Sénat) 14583 et suiv.
Bill (n° 267) bibliothécaires du parlement, traitement (en comité) 14594 et suiv.
Bill (n 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14602 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750 et suiv.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789 ; 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14804.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 6) 14821.
Alaska, frontière décision de la commission d'arbitrage, télégramme de l'hon. M. Sifton (rép. à int. Borden) 14828, 14834 ; (débat sur observ. Bourassa) 15112.
Québec, pont (motion pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14839,
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14897 et suiv.
Slater Shoe Company, bain-d'œuvre étrangère (rép. à int. Monk) 14973.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14975.
Gloucester, N.-B., variolés (rép. à int. Fowler) 14992.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15049.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, amend. Sénat, 15062 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt, inscription parmi mesures ministérielles (motion) 15065.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska):
Compagnie de trucks à wagons dite Standard (bill n° 105) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566; en comité et 3e l., 2383.
Mathurin, Joseph A., communtation de sentence (mot. pour doc.) 3348.

LAVERGNE, Louis—*Suite.*
Intercolonial—nouvelles voies de garage le long de la ligne, améliorations à Drummondville (sub.) 14344 et suiv.

LAW, Bowman Brown (Yarmouth) :
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada, 1ère l., 115.
Dragueurs, réparations (sub.) 2721.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4253 ; 4199 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est, I. P.-E.) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1308.
Chemin de fer de Southport et Murray Harbour (int.) 2672.
Pont de Hillsborough (int.) 2673.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2797.
Ile du Prince-Edouard, communication d'hiver (mot. pour doc.) 2862 ; (int.) 4154 ; pêche aux huîtres (int.) 3023.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int.) 3346.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3488.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int.) 3516.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int.) 4600 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 7764 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux navires (sub.) 5482 et suiv.
Chambre des communes, représentation (int.) 5498 ; bill 66, sur mot. pour 3e l., 12686.
Postes, service extérieur (sub.) 6137 et suiv. ; 6268.
Immigration, agences (sub.) 6937 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7037.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7573 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7701 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8160 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8510 et suiv. ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9794 ; bill (n° 235) en comité, 10868 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13548 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12812.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hangar à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087 et suiv.; 14418 ; agrandissements à taires à Kinkora, 13100 ; embranchement Kensington, 13098 ; commodités supplémentaires à Kinkora, 13,100; embranchement d'Elmira, 13093 et suiv. ; levé topographique au pont Montague, 14424.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13458 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489 et suiv.
Téléphone : ligne de l'île de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A.—*Suite.*
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13803.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14776 et suiv.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :
Bill (n° 28) Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. pour doc.) 709 (int.) 5959.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie canadienne (à responsabilité limitée) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1371 ; 1565 ; en comité, 2816 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.
Budget (débat) 2241.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2320.
Fleuve Saint-Laurent, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2336 et suiv.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2342.
Muray-Bay, quai (sub.) 2346.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée sub.) 2356 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2451 et suiv.
Montréal, débardeurs, grèves (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2882.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int.) 3018.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (int.) 3020.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3052.
Exposition internationale de Saint-Louis int.) 3107.
Québec, province, quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. pour doc.) 3348.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson. observ. sur mot. Davis, 5419.
Débats, publication (sub.) 5446.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6512 ; 6528.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (observ. sur mot. pour 1ère l.) 6754.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur motion Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6838.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6886 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171.

LEMIEUX, Rodolphe—*Suite.*

Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7250, 7262 et suiv.
Intercolonial, embranchement depuis station de la Rivière-Ouelle, construction (sub.) 7752 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Conférenciers agricoles (int.) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9028.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, administration de l'hôpital (int.) 13954.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le " Star ", de Montréal (int.) 14224.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de M. Aylesworth (sub.) 14248.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762 et suiv.

LENNOX, Haughton (Simcoe-ouest) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appoint. et dép. casuelles (sub.) 341 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 365 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 430.
Lévis, édifice public (sub.) 440.
Alexandria, édifice public (sub.) 507.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 593.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678 et suiv.
Garde-bestiaux, commission (int.) 686, 897, 1062 ; mot. pour doc., 3518.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Faillites, bill (int.) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 852.
Edifices publics, loyers (sub.) 1019.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1098.
Arisaig, jetée, réarations (sub.) 1101.
Cow-Bay, (Port-Morien) brise-lames, réarations (sub.) 1109 et suiv.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Gasparaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189 et suiv.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1199 et suiv.
Rivière Saint-Jeen et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvt (mot. pour doc.) 1365-66.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1385.
Rivière des Outaouais, travaux à Petewawa (sub.) 1474 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1478 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1614 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2762 et suiv.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.

LENNOX, Houghton—*Suite.*

Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3484.
Yukon—cour Territoiale, allocations de subsistance (sub.) 3536, 3545 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3645.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4176.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4274 et suiv., 4878 et suiv.; 5432 et suiv., 5516 et suiv., 5713, 5749, 5873, 6285 et suiv., 6397, 7520, 8397.
Statistique générale (sub.) 4589 ; 4910 et suiv.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040 et suiv.
Juges des cours de comté (int.) 5131, 5773.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5144, 5291.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5455.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, correspondance, commis principal (int.) 5502.
Bill (n° 207)beurre falsifié, en comité, 5637 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5672 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5825.
Postes, service extérieur (sub.) 6266 ; salaires (sub.) 6342.
Bill (n° 175) Cie d'assurance " Century " (en comité) 6408.
Indiens (sub.) ; Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6569.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Recensement (sub.) 7276 et suiv.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (mot. pour doc.) 7325.
Gazette du Travail, correspondance (int.) 7421.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7443 et suiv.
Yukon—Eldorado-Guster, dépenses du conseil, remboursement (sub.) 7497 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7505 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7625 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 7307.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8125 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8203 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8304 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, mot. de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9062 ; bill (n° 235) en comité, 10755 et suiv. ; 10851 et suiv. ; 11657.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11683 et suiv.
Explication de nature personnelle, article de l' " Evening Journal ", d'Ottawa, 11818.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11969 et suiv. (amend.) 12741.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations (sub.) 13524 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640.
Caplan, brise-lames (sub.) 13728.

LEONARD, J. E. EMILE (Laval) :
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, préfet, démission (int.) 290 ; 11100.
Listes électorales, impression (int.) 292.
Bill (n° 12) modifiant le code pénal de 1892, mot. sur 3e l., pour renvoi au comité, 606.
M. L. J. Latour et Le Canada (int.) 1061.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (int.) 1086.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2442 et suiv.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int.) 4334 ; 4336.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement (débat) 4936 et suiv.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk) pour renvoi au comité des chemins de fer) 6745.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Transcontinental national, bill (° 235) impression de ce bill en français (int.) 8354.
Service civil, employés, liste (int. Léonard) 9944.
Service postal, paroisses voisines de Montréal (int.) 12751.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :
Musée national Victoria (sub.) 372.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 855.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Bill (n° 116) Compagnie d'estacades de Restigouche, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882.
Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.
Bill (n° 141) Compagnie de Medicine Hat à Alberta-nord, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 151) Compagnie de transport de Saint-Joseph, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2611.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot. pour 2e l.) 3393.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffffalo (mot. pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer maritime de Chignectou (observ.) 4561.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5361 ; 3e l., 8566.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5663.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5869.
Commission géologique (sub.) 7035.
Service océanique (dé. sur observ. Hughes) 7832.

LOGAN, Hance J.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9499 ; pétition contre (débat sur motion Talbot 13562.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11021.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11057 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12704 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12813 et suiv.
Fort-Saint-Laurent, quai de débarquement (sub.) 13450 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Springhill, N.-E., accident (observ.) 13529.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int.) 14090.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14494.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14624.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14785.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14798.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.

LOVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 361 et suiv.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton) 3250.
Yukon—cour Territorlale, allocations de subsistance (sub.) 3543.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9696 ; bill (n° 235) en comité, 10917.

LOY, George M. (Beauharnois) :
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) 3723 et suiv.
Beauharnois, représentation, bureau de poste de Valleyfield, indépendance du parlement (débat sur observ. Monk) 7319.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14445.

MACDONALD, Peter (Huron-est) Orateur-suppléant :
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 565.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (int. Monk) décisions, 885.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1225.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) décision, 2763.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche (décision) 3278 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) décision, 3594.

MACDONALD, Peter—*Suite.*

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) décision, 4122 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 5347 et suiv. ; 5354 ; 8049 et suiv. ; 8066.
Pêcheries,—construction de nouveaux steamers (sub.) déc., 5478.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) décision, 5727 ; 6312 ; message du Sénat, amendements, 14324.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) décision, 5748.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) décision, 5808.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6066 et suiv.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du "Globe" (décision sur int. Haggart) 6092.
Postes, service extérieur (sub.) décision, 6155 et suiv.; 6257.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité, décision) 6408 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) décision 7067 ; 7074 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7435 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol. (décision) 7527 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7561 et suiv. ; 7623 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) décision, 8540 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11240 et suiv. ; 11404 ; 11877 et suiv. ; déc. sur amend. Borden, 12739.
Bill (n° 235) Transcontinental national (en comité) 12485 et suiv.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12559.
T.N.-O., aide financbière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12578.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12815 et suiv.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 13129.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13274.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13603.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales (en comité) 13853.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659.

MACKIE, Thomas (Renfrew-nord) :

Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray our doc.) 1363.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9677.

MACKINNON, Donald A. (Queen-est, I. P.-E.) :

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4257.
Postes, service extérieur (sub.) 6140.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7766 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7846.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard (en comité (8004.

MACLAREN, Alexander F. (Perth-nord) :

Goderich, port (sub.) 1412.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6255.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10162.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :

Budget (débat) 2005.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4927 et suiv.; 6395, 6519 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5621 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7444.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10405.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :

Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone, 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ.) 112, 116 ; (mot.) 1241.
Changements ministériels, explications, débat, 169.
Compagnies de téléphone (int.) 295.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 323.
Hotel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 359.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 387.
Montréal, édifices publics (sub.) 445 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 457.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 464.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 488.
Traduction française et impression des bills (observ.) 493.
Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Bowmanville, édifice public (sub.) 525.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (observ.) 671 et suiv.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Mont) 695.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2698 et suiv. ; 5702 et suiv.
Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson, 1ère l., 2894.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3472.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3665 et suiv. ; 5530 et suiv. ; 5751 et suiv. ; 6287 et suiv. ; 6381 et suiv. ; 6462 ; 6481 ; sur mot. Fitzpatrick ; 3e l., 8576.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 37722 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4534.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5581 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6641.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6697 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7525 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7810.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 8049 et suiv. ; 3e l., 8292 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, de 1990, sur 2e l., 8228.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, en comité, 10694 ; 11566 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Grand Tronc, taux de transport (int.) 11818; 12085.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12554.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14621.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636.

MACPHERSON, Robert George (Burrard) :
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 240.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon, 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 973.
Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte, 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3120.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4555.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ Pope) 5675.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6074 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8446 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9476.
Saumon dans la Colombie Ang., protection (sur observ. Earle) 10240 et suiv.

MACPHERSON, Robert George—*Suite*
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13860 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ Marcil) 14525.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15092.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 115.
Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection, 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.
Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.
Bill (n° 64) constituatne en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac au même effet, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40 ; en comité, 5313, 5354, 5384, 8048 ; 3e l., 8291, 8564, 8571.
Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.
Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2503.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3121 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4854.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4911 et suiv.; 6446 et suiv.; 6516 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4967 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5776.
Bill (n° 209) Ch. de fer Canadien du Nord (en comité) 5817 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6266.
Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest, 1ère ., 8652 ; 2e l., 8809; 3e l., 11169.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, sur résol., 11021.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11045 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Caplan, brise-lames (sub.) 13730.

McCOLL, John B. (Northumberland-ouest, O.) :
Indiens, Mississaga, réclamation (int.) 7107.

McCOOL, Charles Arthur (Nipissingue) :
Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

McCOOOL, Charles Arthur—*Suite.*

Bill (n° 114) chemin de fer de Nipissingue et de la baie James, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14748 et suiv.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749 et suiv.

McCREARY, William F. (Selkirk) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 254 ; 6486 et suiv.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 2816.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1156.
Compagnie du chemin de fer du Canada Central, bill (n° 99) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.
Commerce de bois, coalition (sur int. Scott) 1642.
Ficelle d'engerbage, prix (int.) 1653 ; primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7583 et suiv.
Afrique-sud et préférence (int.) 1740.
Bill (n° 132) "Père Marquette International Bridge Company", 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2608.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2737 et suiv.
Dragage, Manitoba, nouveau matériel (snag-boat) (sub.) 2766 et suiv..
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche, 3261.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3406.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3464 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3476 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3667.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 4127.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (en comité) 4157.
Bill (n° 195) faisant droit à M. James Reid Steel, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4352.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4545.
Quarantaine (sub.) 5188 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6001 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6043 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6087 ; 6162.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7434 et suiv.

McCREARY, William F.—*Suite*

Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10681 et suiv.; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13552 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe)), de Toront, 10791 et suiv.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11009.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11338 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12001.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Postes—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14299 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514.
Rapides Saint-André (int.) 14578.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14796 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

McEWEN, George (Huron-sud) :

Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3505.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14036.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :

Banques non autorisées, loi les concernant (int.) 290.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 403.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 3e l.) 954.
Ports du Canada, appoint. et dépenses casuelles (sub.) 4078 et suiv.
Bill (n° 194) maladies infectieuses ou contagieuses des animaux (sur mot. pour 2e l.) 4381 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5630 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6257.

McGUGAN, Malcolm (Middlesex-sud) :

Bill (n° 63) concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.
Compagnie de prêt de London, au Canada, bill (n° 101) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

McINTOSH, John (Sherbrooke) :

Bill (n° 25) concernant la Banque des Cantons de l'Est, 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée", 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267, 5545.
Chemin de fer des mines du Klondike, bill d'intérêt privé (mot. afin que requête pour bill soit lue et reçue) 2877.
Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 3331 ; 2e ., 3713 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 4745.

McISAAC, Collin F.—*Suite*
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot.) 7308.
Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la Keller Heater Company of Canada, à responsabilité limitée, 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.
Bayfield, port, améliorations (sub.) 13410.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.

McLENNAN, Angus (Inverness) :
Sabordement de la goélette "Euxine" (mot. pour doc.) 716.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2719.
Postes, service extérieur (sub.) 6150 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Port-Hood, jetée (sub.) 13476 et suiv.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :
Comité des Débats (3e rapp.) gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu, 1513.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. pour doc.) 3348.

MALOUIN, Albert (Queen-centre) :
Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; et comité et 3e l., 4836.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10145.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, bill (n° 36) (2e l.) mot. pour renvoi à six mois, 681 ; débat sur 2e l., 1560 ; (observ.) 3413.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 769.
Bill (n° 59) chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (rép. à mot. Monk pour 2e l.) 1370 ; observ.sur mot. Sproule pour 2e l., 1565 ; débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer, 6744.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne, observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1566.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1569.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1870 et suiv.
Maria, jetée (sub.) 2342 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3527.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur mot. Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6834.
Steamers, service (sub.) : entre le bassin de Gaspé, Dalhousie ou Campbellton, 7989 et suiv.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8479 et suiv.
Intercolonial, pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 et suiv.

MARCIL, Charles—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9614.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725 et suiv.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 et suiv.
Shegawake, port (sub.) 13757 et suiv.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769 et suiv.
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14512.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer, amendements du Sénat, 15072 et suiv.

MARCIL, Joseph Edmond (Bagot) :
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6714 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions à l'encontre (observ.) 13203.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7124.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12054 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13441.

MEIGS, Daniel B. (Missisquoi) :
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (en comité) 10738 et suiv.

MONET, Dominique (Laprairie et Napierville):
Campement à Laprairie (observ.) 3743.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4034 et suiv.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6719 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6909 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7259 et suiv.
Situation financière, revue (observ.) 14909.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 56.
Bureau de poste de Valleyfield (int.) 100 ; (observ.) débat, 7311 et suiv.
Changements ministériels, explications, débat, 182.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int.) 289.
Division Saint-Jacques, vacance (int.) 416 ; nouveau bref d'élection (avis de mot.) 725; (mot.) 964 ; observ., débat, 7210 ; (int.) 13652.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 424 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 429.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; édifices publics (sub.) 444 et suiv.; hôtel des postes (int.) 683 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 466 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 486.
Traduction française des rapports publics (observ.) 490 ; des bills (int.) 493.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 561, 563.
Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation, 1ère l., 126 ; 2e l., 580, 722, 940.
Bill (n° 53) concernant les faillites, 1ère 1ère l., 671 ; 2e l. (débat) 2454, 2886, 3360.
Lieutenant-gouvereneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (2e l.) 681.
Hôtel des postes de Montréal (int.) 683.
Intercolonial, paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int.) 683.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (int.) 688.
Chemins à barrières sur l'île de Montréal (mot. pour doc.) 689.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (mot.) débat, 694 ; 705.
Yukon, paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Journaux, Royaume-Uni, France, Etats-Unis, paiements (mot. pour doc.) 723.
Grand Tronc, paiements au, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria, gare Bonaventure (mot. pour doc.) 723.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. pour doc.) 723.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 724 ; mot. pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 874.
Commission des transports et enquête sur le tarif (int.) 875.
Chemin de fer transcontinental, propositions au gouvernement (int.) 896 ; 1054 ; 1059.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int.) 1063 ; monopole (int.) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int.) 1338.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Chemins de fer, accidents(rép. à observ. Clarke) 1379.
Affaires de la Chambre (observ.) 1386 et suiv.
Documents publics, distribution (observ.) 1424.
Inspecteur vétérianire en chef (int.) 1649.
M. Charles A. Fisher (int.) 1649.
Recensement de 1901, coût (int.) 1651 (sub.) 7271 et suiv.
Guerre sud-africaine, selles et brides pour dernier contingent (int.) 1736.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (int.) 1925.
Fermes expérimentales, beurre (int.) 1651.
Travaux publics, conditions hygiéniques (int.) 1926.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2411.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2494.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2556.
Montréal : débardeurs, grève (int.) débat, 2589 ; 2593 ; paiement à la milice (int.) 4153 ; bureau de poste (int.) 4117-4118.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2652 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Guerre sud-africaine, achat de provisions (observ. sur mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ.) sur mot. Demers pour 2e l.) 2881.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3029.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3082 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3208.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis (en comité) 3334.
L'Assomption, bureau de poste (int.) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. pour doc.) 3348.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3353.
Bill (n° 20) bidon à lait réglementaire (sur mot. Campbell pour 2e l.) 3358.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.
M. Denis Ménard, destitution (int.) 3663 ; 9342.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3677 ; 3969 ; 8370 ; 8407 et suiv.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3715 et suiv.; appointements et salaires, 3738 et suiv. ; propriétés militaires, 3742 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4014 et suiv. ; 4664 ; 4702 (observ.) 11331.
Douanes—Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4086 et suiv.
Journaux, livres, timbres, etc. (sub.) 4107 et suiv. ; employés (int.) 5501.
Employés des bureaux de poste, vacances (int.) 4152.
Bill (n° 174) modifiant l'acte des douanes (en comité) 4157 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4606, 4641 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4943 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre et fromage, pesage (int.) 5601.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5887.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5931.
Chemin de fer Transcontinental, politique du gouvernement (int.) 5960.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6709 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration agences (sub.) 6873 et suiv.; somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007 et suiv.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7011.
Yukon—territoire, gouvernement (sub.) 7014.
Commission géologique (sub.) 7028 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7176 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7201 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7252 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ.) débat, 7311 et suiv.; sur rapport du comité des privilèges et élections, motion pour impression des dépositions et rapports, 8152 ; avis de motion pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; sur mot. Wade pour adop., 8158 ; (mot. en amend.) 8245.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int.) 7421.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7495 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7693.
Chemin de fer Transcontinental national, résol. (int.) 7712.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7723 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7750 ; embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 10757.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, branchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7761 et suiv.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand Tronc-Pacifique (int.) 7794.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (débat sur observ. Ethier) 7798 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7820 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8056 ; 3e l., 8566 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (int.) 8319.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359 et suiv.
Séances du matin (rép. à mot. Laurier) 8575.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8777, 10675 ; (int.) 10804 ; bill (n° 235) en comité, 10843, 11550.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Bill (n° 235) Chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10676 et suiv., 11565.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Rivière Richelieu, crue des eaux (int.) 10762.
Service de vapeurs entre Saint-Denis et la Malbaie (int.) 10763.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10799 et suiv.
Travail, fête, ajournement (int.) 10979 ; (sur mot. Laurier) 11010.
Service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, bill (n° 240) 2e l., 10982.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11036 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11061 et suiv.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, en comité, 11066.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11072.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11101 ; 11226 et suiv. ; 11384 et suiv.
Chemins de fer, subventions, résolutions (int.) 11222.
M. Paul Wiallard (int.) 11455.
Saint-Ours, quais de débarquement (sub.) 13170.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13175 et sniv. ; bureaux de perception (sub.) 13195 et suiv.
Employés permanents ea autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Télégraphe : ligne de la montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13610 et suiv.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13613 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13629 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13641 et suiv.
Chamberlain, l'honorable Joseph, discours (int.) 13651.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 t suiv.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ.) 14970.
Québec, pont, en comité sur projet de résosolution pour aider à construction, 15003.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15048 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

L'Assomption, édifice public (sub.) 436.
Lévis, édifice public (sub.) 439 ; 13320 et suiv.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 986.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1380.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1568 et suiv.
M. F. X. Chabot, retraite (int.) 2085.
Budget (débat) 2102.
Fusil Ross, examen (int.) 2856.
Valleyfield, grève (int.) 2857 ; dragage (sub.) 6104 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5197.
Milice canadienne, état de besoins (débat sur observ. Thompson) 5921.

MORIN, Jean-Baptiste—*Suite.*

Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal (sub.) 6103 et suiv.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Valleyfield, dragage (sub.) 6104 et suiv.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans) quai (sub.) 6106.
Postes, service extérieur(sub.) 6264.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6730 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7069.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7501 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8140 et suiv.
Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (int.) 8353 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 13031 ; (amend.) 13031 ; pétitions à l'encontre, rép. à observ. Marcil (Bagot) 13206.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. 8573 ; 8735.
Trottier, M. Louis, emploi (int.) 8735.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int). 8868.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12807.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13734.
Chambre des communes, ouvriers et autres (sub.) 14406.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14753 et suiv.
Trancontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14950 et suiv.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Bill (n° 32) Institut des Ingénieurs Réunis de la Puissance, 1ère l., 374 ; 2e l., 647.
Bill (n° 33) Compagnie de chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 605 ; 2e l. 682.
Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 625.
Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la ColombieAnglaise, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.
Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'Assurance "Century", sur la vie, 1ère l., 3237; 2e l., 3713 ; en comité, 5546, 5744, 5773, 6161, 6407 ; 3e l. et adop., 6411.
Immigration japonaise (int.) 32847.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7118.
Yukon—ligne télégraphique (observ.) 7218.

MORRISON, Allan—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9112.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle et Borden) 10234.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (mot. pour que pétitition soit lue et reçue) 10756.
Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster, 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

MULOCK, Hon. sir William, K.C.M.G. (York-nord, Ont.) :

Postes (rapp.) 91 ; (rép. à int. Bell) 901.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., (mot. et débat) 2620, 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110, 3413 ; amendements du Sénat, 5846.
Département du travail (rapport) 116.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. LaRivière) 131.
Peter, J. Carlin (rép. à int. Borden) 132.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271.
Affaires des Indiens, (sub.) 277.
Doukhobortses, inscription de homesteads (rép. à int. Wilson) 554 ; pèlerinage (rép. à int. Wilson) 555 ; (rép. à int. Blain) 1059.
Hôtel des postes de Montréal (rép. à int. Monk) 683.
Hôtel des postes dans les villes (rép. à à int. Puttee) 684.
Terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, au Manitoba (rép. à int. Puttee) 684.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Borden) 685. a
Ile d'Orléans, service postal (rép. à int. Casgrain) 687.
Ventes de terres fédérales (rép. à int. Hughes) 688 ; (rép. à int. Roche) 837 ; 1926.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Bill (n° 4) Compagnie de téléphone (2e l.,) 717.
Bloomfield-Station, directeur de la poste (rép. à int. Fowler) 840.
Agents des Indiens comme gardiens (rép. à int. Tisdale) 840.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 975 ; (à int. Puttee) 1653, rapport de la commission d'enquête (rép. à int. Earle) 8352.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1004 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1045 et suiv.
Immigration irlandaise (rép. à int. Clarke) 1060.
Ernestown-Station, directeur de la poste (rép. à int. Wilson) 1062.
Immigration, statistique (rép. à int. Ross) 1064.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1160.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (rép. à int. Clare) 1231.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (rép. à int. Roche) (Marquette) 1232.
M. S. Jonasson (rép. à int. Davis) 1234.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Bell) 1338.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1390.
Immigrants pour l'Ontario (rép. à int. Robinson) 1651.
Transport des malles à Parkhill (rép. à int. Sproule) 1652 ; entre Ashcroft et Barkerville (rép. à int. Bennett) 1653.
Conseil du Travail de Toronto (rép. à int. Clarke) 1923.
Saint-Boniface, service postal (rép. à int. LaRivière) 1927.
Naturalisation, Acte (rép. à int. LaRivière) 2085.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 2086.
Chemins de fer, subventions en terre (rép. à int. Scott) 2172 ; 3933.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantanniers (rép. à int. Schell) 2382.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (rép. à int. Roche) 2385 (rép. à int. Bennett) 2588.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 2386 ; sub. en terres (rép. à int. Scott) 2671 ; 5000.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre, (rép. int. Bennett) 2388.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (rép. à int. Bennett) 2388.
Immigrants ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (rép. à int. Wilson) 2389 ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2587 ; examen médical (rép. à int. Clarke) 2854.
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (rép. à int. Fowler) 2587.
Ile du Prince-Edouard, gisements de houille (rép. à int. Hackett) 2589.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2600.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (rép. à int. Bennett) 2855.
Creek False, C.A., location (rép. à int. Morin) 2857.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2926; comité d'enquête (rép. à int. Borden) 3418 ; observ. Casgrain, débat, 4658 ; dépêche de Dawson, rép. à int. Borden, 4752.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3127 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3287.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320.
Service civil, employés et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3372.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, restrictions (déb. sur mot. pour 2e l.) 3399.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 3519.
Conseils de conciliation (rép. à int. Bell) 3759 ; 4150.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, 3930 et suiv.

McISAAC, Colin F.—*Suite.*

Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (rép. à int. Ingram) 4116.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (rép. à int. Ingram) 4117.
Montréal, bureau de poste (rép. à int. Monk) 4117-4118.
Employés des bureaux de poste, vacances (rép. à int. Monk) 4153.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4847 et suiv.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Richardson) 5005.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5236 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télég. Marconi (en comité) 5273 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés (sub.) 5300.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop. 6069.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5668 et suiv.
Postes : directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207 ; 14299 ; service des malles (sub.) 6269 ; salaires (sub.) 6340 ; transport des malles par chemin de fer (rép. à int. Wilson) 6478.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6593.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Haggart) 6614.
Immigration, agences (sub.) 6902 et suiv.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6969.
Rivière à la Pluie, service postal (rép. à observ. Borden 7102.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7172 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (rép. à observ. Osler) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (rép. à int. Lennox) 7421.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 ; 7669 et suiv.
Bill (n° 231) Compagnie de calorifères du Canada, 2e l., 7712.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7826.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8072.
M. D. J. Campbell, directeur de la poste à Macleod, destitution (rép. à int. Osler) 8318.
Commission du capital et du travail, 1886, membres (rép. à int. Kendall) 8318.
Wright, M. A. W,, organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (rép. à int. Scott) 8352.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8364.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Bill (n° 245) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 9339.
Travaux publics, entreprises adjugées (rép. à int. Thompson) 9340.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9689 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10013; bill (n° 235) 11552.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11147 et suiv.; 11386 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12723.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol., 12586, 12753.
Service postal, paroisses voisines de Montréla (rép. à int. Léonard) 12751.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 12828 ; en comité 114093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l., et adop., 14236.
Picton, bureau de poste (rép. à int. Alcorn) 13403.
Malles, distribution dans les campagnes (rép. à int. Wilson) 13531 ; (rép. à int Hackett) 14092 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (rép. à int. Thomson, Grey) 13536.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête (rép. int. LaRivière) 13536 ; 14283.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14051.
Employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Greenfield, M. J. R., N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app. (sub.) 14289.
Commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, aug. d'app: (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297.
Latour, M. L. J. (rép. à int. Pope) 14290.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (rép. à int. Avery) 14296.
Buote, M. Jérôme, destitution (rép. à int. Hackett) 14298.
Postes, sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Télégraphe : réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514 et suiv.; (sur observ. Borden) 14844 ; (rép. à int. Taylor) 14985 ; (observ.) débat, 15153 et suiv.
Terres fédérales, protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14567.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14959 et suiv.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (rép. à motion Clancy pour doc.) 14572.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Boîtes postales pour journaux (rép. à int. Taylor) 14577.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (rép. à int. Talbot) 14581.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14589.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14648.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer Matane à Gaspé (sub.) 14788.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14974 et suiv.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 787.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (mot. pour doc.) 1340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10376 ; bill (n° 235) en comité, 10819.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11059.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13638.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13642.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :

Lieutenant-gouverneur d'Otnario (débat sur observ. Maclean) 124.
Changements ministérielrs, explications, débat, 185.
Alexandria, édifice public (sub.) 529.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (déb. sur mot. Laurier pour 2e l.) 1255 ; (en comité) 11254 ; 11375 ; 11803 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot pour 2e l.) 3382.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3813 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4017 et suiv. ; 4682.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5122.
Hétu, Rodolphe, libération (int.) 8151.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9299 ; bill (n° 235) en comité, 10684 et suiv. ; 10926 ; 11458 ; 11615 ; sur mot. pour 3e l., 12968 ; amendement, 12968 ; 12970.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10789 et suiv.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11449 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Banff, mines de houille de la réserve de, explication (sub.) 13291.

OLIVER, Frank (Alberta) :

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix, 1ère l., 454 ; 2e l., 647.
Bill (n° 111) chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition(sur int. Scott) 1637.
Bill (n° 119) Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comité, 3712 ; 3885 ; 3e l., 3885.
Budget (débat) 1865 ; 1883.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1880.
Frank, désastre (observ.) 2176 (int. 2314.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.
Bill (n° 140) chemin de fer de Cardiff, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.
Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3603 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (int.) 4153.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4491 ; primes (en comité sur résol.) 8198 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4548.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5354 et suiv. ; 5386 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5676.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5712 et suiv. ; 8424.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5922.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5998 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6776.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6987 et suiv. ; 6987 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6987 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7438 et suiv.
Ficelle d engerbage, primes à la fabrication, (en comité sur résol.) 7596 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7662 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8456 et suiv.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9059; (bill 235) en comité, 11614.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12081 et suiv.

OLIVER, Frank—*Suite.*

Territoire du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12568 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14171 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870 et suiv., 14727.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14894 et suiv.
Colombie Anglaise, commerce de bois (débat sur observ. Borden) 15069.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :

Changements ministériels, explications, débat, 197.
Revenu de l'Intérieur, min., appoint. (sub.) 244.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 638.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657.
Bill (n° 148) fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2613.
Yukon—concessions Treadgold (débat) 3015 ; lignes télégraphiques (sub.) 3098 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3615.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4447.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5099 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries observ. sur mot. pour 1ère l.) 6753.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6181.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7147 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7170 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7239.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7341.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamation (observ.) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7370 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7792.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8290.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
M. D. J. Campbell, directeur de la posee à MacLeod, destitution (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8330.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9542 ; bill (n° 235) en comité, 10867, 11543, 11583 ; sur mot. pour 3e l., 12948 ; amendement 12950, 12959.

OSLER, Edmund Boyd—*Suite.*

Explication de nature personnelle, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11928 et suiv., 11961 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12692, 12716.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12552.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13432.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13616 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis(observ. sur mot. Tarte pour doc.) 469 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv. ; comité, achat d'un livre intitulé : "Décisions des Orateurs de la Chambre", (mot.) 5497 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 5772.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10422.

PATERSON, Hon. William (Wentworth-nord et Brant) :

Commerce et navigation (tableaux) 91.
Importation du grain par ports d'Ontario Occidental, en 1902, (rép. à int. Bennett) 99.
Expédition de grain de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Holmes) 555.
Destitution de M. E. Bourgeois (rép. à int. Wilmot) 556.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor et à observ. Borden) 557.
Houille, importation (rép. à int. Clarke) 686.
Sabordement de la goélette "Euxine" (rép. à mot. McLennan pour doc.) 716.
Articles admis en franchise, et droits réduits, (rép. à int. Clarke) 838.
Importation d'oxide d'aluminium (rép. à int. Robinson) 1063.
Bananes, importation (rép. à int. Robinson) 1234.
Bauxite, importation (rép. à int. Robinson) 1739.
Budget (débat) 2252.
Douanes, amendement à la loi (mot. pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes, 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (rép. à int. LaRivière) 3517.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3621.
Commerce, commissaire du, à Londres (rép. à int. Kemp) 3621 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3713.
Douanes (sub.) : ministère, appoint., 325 ; dépenses casuelles, 336 ; appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses au Yukon, 4113 ; employés (rép. à int. Monk) 5501 ;

PATERSON, Hon. William—*Suite.*

employés, appointements (rép. à int. Clancy) 8351, (sub.) 14268 ; Thomas Kilroy, services (sub.) 14281.
Machines agricoles, détaxe (rép. à int. Roche) 3939.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4249 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233 et suiv.
Tarif de faveur anglais (rép. à int. Scott) 5505.
Arichat, édifice public (sub.) 6028.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (rép. à int. Bennett) 6194.
Goélette "Markland", saisie (rép. à observ. Kaulbach) 6197.
Winnipeg, entrepôt du roi (rép. à int. LaRivière) 6478.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6558.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7607 et suiv. (rép) à int. Clarke) 7794.
Canal du Sault Saint-Marie, construction et équipement (sub.) 7791.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8196 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8458 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10540 ; bill (n° 235) en comité, 10816 ; 11624 ; sur mot. pour 3e l., 13011.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11189 et suiv.; en comité, 11247 ; 11367 ; 11417 ; sur mot. pour 3e l., 12741.
Publications hebdomadaires (rép. à int. Scott) 11689.
Tabac, droits (rép. à int. Henderson) 12471.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12760 ; 12789 et suiv.
Famille Chevrier, et service civil (rép. à int. Fowler) 12972.
Importations : directes par l'Etat (rép. à int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin, 1903 (rép. à int. Henderson) 14223.
Cabotage aux Etats-Unis (rép. à observ. Taylor) 13403.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14113 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (rép. à int. Clarke) 14223.
Brennan, John P., destitution (rép. à int. Hackett) 14282.
Sucre importé pour la consommation (rép. à int. Henderson) 14579.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14674 et suiv.

POPE, Rufus H. (Compton) :

Changements ministériels, explications, débat, 194.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1594 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2327.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 et suiv. ; correspondance (mot. pour doc.) 2381.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, débat sur observ. Scott) 2568.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3064.

POPE, Rufus H.—*Suite.*
Employés publics, ingérence dans les élection (débat sur observ. et amend. Roche) 3313.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4390 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4497.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (int.) 4518.
Bill (n° 207) prohibant fabrication et vente de beurre falsifié (en comité) 5607 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique, observ. (débat) 5652 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6946.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7876 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8439.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston (sub.) 14250 et suiv.
Douanes, employés, appointements, (sub.) 14268 et suiv.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14285 et suiv.
Latour, M. L. J. (int.) 14290.

PORTER, Edward Guss (Hastings-ouest) :
Revenu de l'intérieur, ministère, appoint. (sub.) 245 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 795.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2775.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5527.
Baie de Quinté, bouées (int.) 5778.
Belleville, port (int.) 5779.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade, pour adop. du 2e rapp.) 8313 et suiv.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int.) 8320.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329.
Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley, 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité et 3e l., 12399.
Chemin de Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9862.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet des résolution) 11053 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11809 et suiv.
Importations directes par l'Etat (int.) 12972.
Trent, canalisation (int.) 12973.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond (Maisonneuve) :
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6.
Pêcheries (rapp.) 91.
Marine et Pêcheries (rapp.) 247.
Steamers de l'Etat, commandants (rép. à int. Bell) 454.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 877.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1084.
Baie d'Hudson et baie James, droits de pêche (rép. à int. Lancaster, 1230.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (rép. à int. Wilmot) 1230, 1231.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (rép. à int. Earle) 1235, 6566.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage, 1ère l., 2171 ; retiré (sur mot. Laurier) 11565.
M. George Swinehammer (rép. à int. Borden) 2392.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3019.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3021.
M. F. Daly, destitution (rép. à int. Fowler) 3022.
Pêche aux huîtres, Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Lefurgey) 3023.
Annandale, I. P.-E., feux d'alignement (rép. à int. Hackett) 3025.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3041.
Creek False, Vancouver (rép. à mot. Earle pour doc.) 3239, 5702.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (déb. sur mot. pour 2e l.) 3405 et suiv.; (rép. à int. Earle) 7793.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires, 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop. 7135.
M. Denis Ménard, destitution (rép. à int. Monk) 3664, 9342.
M. P. J. Veniot, Buthurst, absence (rép. à int. Wilmot) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Michael Daly, maître du port, Bathurst, destitution (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Nazaire Hatchey, pilote, maître du port, Bathurst, nomination (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (rép. à int. Wilmot) 3762.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, N.-B. (mise à la retraite) 3762.
Steamer " Minto ", usage (rép. à int. Bell) 3763.
Ile du Prince-Edouard, communic. d'hiver (rép. à int. Lefurgey) 4154.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Bétail, frais d'inspection, appoint.(sub.) 4268.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, dépenses imprépues en général (sub.) 4269, 5205.
Levés hydrographiques (sub.) 4270 ; 7209.
Observatoire magnétique (sub.) 4270.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (rép. à int. Clarke) 6646.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Transports, commission (rép. à int. Borden) 4273.
Phares : gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction et aide à la navigation (sub.) 4327, 5495, 5930.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture de Lurcher et Ile d'Anticosti, pointe de l'est, 4327.
Cour des commissaires des pilotes de Montréal (sub.) 4327.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Quais, réparations (sub.) 4327.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 4327, 13944.
Pêcheries, protection, C.-A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Pêche dans la zone de trois milles (rép. à int. Bell) 4333.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4682 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5205.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés, somme supplém. (sub.) 5223 ; 5397 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; droits du Dominion et des provinces (mot. pour doc.) 8159.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491.
Steamer "Bayfield", vente (rép. à int. Thomson, Grey) 5777.
Baie de Quinté, bouées (rép. à int. Porter) 5778.
Belleville, port (rép. à int. Porter) 5779.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'ouest (en comité) 6088 et suiv.
Chenal entre Kingston et Brockville, sub. (rép. à int. Reid) 6118.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755-56 et suiv. ; 6758 ; examen (sub.) 13805.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer) 6747.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.
Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire, 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.
Steamer "Alaska", achat (rép. à int. Bell) 6842.
Steamer "Monterey", naufrage (observ.) 7015.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Savard, M. P. V., emploi (rép. à int. Blain) 7107.
Northumberland, détroit, navigation hivernale (rép. à int. Hackett) 7107.
Nobles, M .Israël, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bishop, capitaine, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bill (n° 224) modifiant la loi des Pêcheries, 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du Bayfield, gratification (sub.) 7209.
Pêche au saumon dans la Colombie Anglaise, commission (mot. pour rapport) 7325.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (rép. à int. Monk) 8319.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (sur mot. pour 3e l., 8567.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin) 8573.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle) 10238 et suiv.; 10505.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (rép. à int. Russell) 10505.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11701 ; 11845 et suiv.
Quesnelle, C.A., barrage (rép. à int. Eearle) 11817.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 (mot. pour retirer projet de résol.) 12745.
Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 12747 ; 2e l., et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigalbles, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; bill (n° 260) à cette fin, 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; bill (n° 261) à cette fin, 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adop., 14230.
Acte concernant port de Sydney-nord (ch. 30, stat. 1879) amendement, en comité sur projet de résolution) 13058 ; bill (n° 262) à cette fin, 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.
Acte concernant sinistres maritimes, 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059 ; bill (n° 263) à cette fin, 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268 ; 13843-44.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13347.
Ligne télégraphique de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600.
Ile du Prince-Edouard, réclamations des expéditeurs de poisson (rép. à int. Lefurgey) 13649.
Steamers Stanley et Lansdowne, réparations (sub.) 13799.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Bétail, inspection (sub.) 13826.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aide, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Téléphone : service de signaux entre Port-Atkinson, C.-A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Arbitrage, mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Arcadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
White, M. C. W., appointements (sub. 13947.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Chemin de fer, de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska), pont de chemin de fer sur (sub.) 14813.
Phares, gardiens, augm. de salaire (rép. à int. Gauvreau) 14970.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Fowler) 14990.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :
L'Assomption, édifice public (sub.) 435.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2942.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3618 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4464.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'art. 40, 5042 ; en comité, 5385 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6003 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7360 et suiv., 7623 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10383 ; bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13554.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14428.
Garde-bestiaux, commission (int.) 14990.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution (sub.) 15028.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :
Saint-André, écluses, entreprise (int.) 292.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Hôtels des postes dans les villes (int.) 683.

PUTTEE, Arthur W.—*Suite.*
Terres du Pacifique, au Manitoba (int.) 684.
Immigrants, traitement (observ.) 888 ; installation (rép. à observ. Boyd) 1159.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 974 ; (int.) 1653.
Acte de conciliation, de 1900 (Bill n° 95) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890 ; 3371.
Budget (débat) 2222.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2551.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2635 et suiv.
Dragage : nouveau matériel (snag-boat) Manitoba (sub.) 2766 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3293.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.; (int.) 10757.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747, 5775, 6086, 6161, 7057 ; 3e l. et adop., 7058.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27. S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4362.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5634 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6209 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6473 et suiv. ; 8372.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6780.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6856.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7375 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7545 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9377 ; bill (n° 235) en comité, 11545.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Lourier pour comité) 11165 ; 12035 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678.

REID, John D. (Grenville-sud) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 542.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigon) 807.
Wendover, quai (sub.) 1493 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1506 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2720 et suiv.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3078 et suiv.
Intercolonial—aménagements à Lévis (sub.) 3836 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4167 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4241 et suiv.
Recensement (sub.) 4988 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5056 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5186 ; 5680 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5214 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233.
Chambre des communes, service téléphonique (observ.) 5261.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5287 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv. ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5551 et suiv.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int.) 6118.
Postes, service extérieur (sub.) 6129 et suiv. ; salaires (sub.) 6363.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6416 et suiv. ; 6507.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6543 et suiv.
Banques autorisées, faillites (int.) 6645.
Rapides des Galops, crausage et élargissement (sub.) 8619 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur projet de résolution, 11027.
Service de steamers entre le Canada et la la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11090 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11749 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12588 et suiv.
Rapide des Galops, barrage, construction (sub.) 12863 ; 13160.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12956 ; 12999 ; 13018 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot, pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13549 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13134.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 et suiv. ; installation électrique (sub.) 14426 et suiv.
Canal des Galops, élargissement (sub.) 13160 ; 14432.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13162.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13196 et suiv.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13185.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13502 et suiv.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591 et suiv.
Télégraphe : (sons fil Marconi) ligne de la baie de Chaleau à Belle-Isle (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13601 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13618 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640 et suiv.; amendement, 13640, rejeté par 40 contre 22, 13643.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14255 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14266 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Douanes, employés, appointements (sub.) 14273.
Intercolonial—nouveaux aménagements à Moncton (sub.) 14380 et suiv.; rails d'acier et chevilles (sub.) 14388 et suiv.; matériel roulant (sub.) 14391 et suiv.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394 et suiv.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437 et suiv.
Canal de Williamburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant (sub.) 14442.

RICHARDSON, Matthew Kendall (Grey-sud) :

Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Clinton, bureau de poste (sub.) 533.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 781.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1116.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1383.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Budget (débat) 2014.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3118 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4237 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4762.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 5005.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6683 et suiv., 6698 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6786.
Bill (n° 104), Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7690 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8010 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10305 ; bill (n° 235) en comité, 10894 ; sur mot. pour 3e l., 12958.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11267 et suiv., 11786 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Wingham, édifice public (sub.) 13389.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13704 et suiv.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13790 et suiv.
Télégraphe : poste de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14643.
Bill (n° 103) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14715.

RILEY, George (Victoria, C. A.) :

Bill (n° 152) chemin de fer du Pacifique Central du Sud, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :

Distribution postale gratuite à la campagne (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 389.
Parlement, sessions plus hâtives (amend. à mot. Boyd) 483.
Alexandria, édifice public (sub.) 518.
Cour de divorce (débat sur motion Charlton) 586.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 759.
Immigrants ; installation (rép. à observ. Boyd) 1164 ; pour l'Ontario (int.) 1651.
Bananes, importation (int.) 1234.
Budget (débat) 1892.
Explication de nature personnelle, article du "Citizen", d'Ottawa, 2085.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3793.
Fête du roi dans le comté d'Elgin, (observ.) 3239.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3827 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, perception des frais d'impression restés dus (int.) 4334.
M. W. McCreary, ex-député, lettre, lecture, 5548.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5708 ; 5962 et suiv. ; 6392 ; 6449 ; 6518 et suiv. ; 8425 et suiv. ; 3e l., 8589.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6065 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6650.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6696.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7251 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7813 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8002.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8221 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8325 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9488.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité) 11048 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11784 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13434.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13866 et suiv. ; 14715 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14733.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15157.

ROBINSON, James (Northumberland, N.-B.) :

Importation de bauxite (int.) 1739.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4726.

ROCHE, William (Halifax) :

Budget (débat) 1959.
Employés publics, ingérence dans les élections, (débat sur observ. et amend. Roche, Marquette) 3308.

ROCHE, William—*Suite.*

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5370 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6772 ; agences (sub.) 6880 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7178.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7534 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9817.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13426.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13588 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, explication de nature personnelle, 13649.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13935.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Ligne transotlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14477.
Chemin de fer d'Inverness (ci-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14634.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Bill (n° 172) constituant en corporation la "City and County Bank of Canada", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2778 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, éclairage (int.) 3347.
Sommes payées au "Herald" de Montréal (int.) 8572.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, en comité, 11021.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11968 et suiv. ; sur mot. pour 3e l. (amend.) 12744.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415.
ROSS, James Hamilton (Territoire du Yukon) :
Yukon, concession minières, baux (mot. pour doc.) 1365.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.-E.) :

Ministère des Douanes, appointements (sub.) 330.
Parlement, sessions plus plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 478.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 588, 602.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 609 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 792.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à int. Smith) 980.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ.) 2175.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2331.
Dragueurs, réparations (sub.) 2716.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2849.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3213 et suiv.

ROSS, Hon. William—*Suite.*
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3655 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification, en comité, 3869, 5537, 5743, 6522, 3e l., 8602.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4162 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4204 et suiv.; somme supplém., 5215 et et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5096 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5162 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5252 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5374 et suiv. ; 8121 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, (en comité) 5623 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5853.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6079.
Postes, service extérieur (sub.) 6146.
Goélette "Markland", saisie (sur observ. Kaulback) 6197.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790 ; agences (sub.) 6905 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7198.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, de semence, en comité, 7439.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7825 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7888.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8179 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8543 et suiv.; aménagements à Saint-Jean (sub.) 14370.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9847.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12757 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13965.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14112.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14507.

ROCHE, William J. (Marquette) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 216 et suiv.
M. le juge Myers, nomination (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 409.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. pour doc.) 724.
Terres fédérales, ventes (int.) 837, 1926.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 872.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1154.

ROCHE, William J.—*Suite.*
M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int.) 1232.
M. S. Jonasson (int.) 1234.
Budget (débat) 1944.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend) débat, 3251.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés (int.) 3763 ; (mot. pour doc.) 3942 ; 9847.
Machines agricoles, détaxe (int.) 3939.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, achat de terres (int.) 2385 ; (mot. pour doc.) 4519.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5167 ; 5284.
M. Martin Jérôme, député à la législature (int.) 5504.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8079 et suiv.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int.) 8572.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid pour comité sur projet de résolution (débat) 9989 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12963 ; 12990 ; amendement, rejeté, 12965 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12006 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12729.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houilleurs (int.) 12470.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12575 ; autonomie (débat sur observ. Borden) 14191 et suiv.

RODDICK, Thomas G. (Saint-Antoine, Montréal.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 853.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan (int.) 2385.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. pour doc.) 2417.

ROSS, William (Ontario-sud) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 487.
Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Immigration, statistique (int.) 1064.
Budget (débat) 2106.
Bill (n° 51) Banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2852.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3541.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 ; 4718.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5535 ; 5966 et suiv. ; 6525 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5620 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6670 ; 7447.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7844 et suiv.

ROSS, William—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10191.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Oshawa, édific public (sub.) 13378.
Intercolonial, commande de rails à la Compagnie Clergue (int.) 13953.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14721 et suiv.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2464.
Bill (n° 21), loi des chemins de fer, modification (en comité) 2682.
Bill (n° 191) constituant en corporation la Home Bank of Canada, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.
Bill (n° 202) constituant en corporation la "Church Missionary Society of Canada", 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.
Bill (n° 199), Maison de réforme du Bon-Pasteur, de Saint-Jean, N.-B., en comité, 5010 et suiv.
Bill (n° 73), Compagnie de Force d'Ontario et de Québec, en comité, 5040.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot.) 5129.
Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport, sur motion Monk pour impression des documents, 8156.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8494 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9163-9176.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9688.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int.) 10504.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :
Alexandria, édifice public (sub.) 499 :
Bowmanville, édifice public (sub.) 524.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1573 et suiv.
Budget (débat) 2095.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int.) 2381.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4558.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923.
Explication de nature personnelle, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7542 et suiv.
Manifestation des Ecossais à Alexandria, invitation à lord Dundonald (observ.) 10803; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ.) 11011.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13188 et suiv.
Canal de Williamsburg, nomination de M. Stewart comme surintendant (explication de nature personnelle) 14901.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson, 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 34) chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (2e l.) 647.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l. et adop., 2853.
Bill (n° 69) constituant en comporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 840.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 902.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de Winnipeg, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Subventions aux chemins de fer (int.) 1234 ; 1738 ; 1739 ; 2172 ; 3933.
Commerce de bois, coalition (int.) 1636 ; commission d'enquête (int.) 6375.
Frank, désastre (int.) 2170.
Bill (n° 137) vente et inspection des tissus, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 2386 ; subventions en terres (int.) 2671 ; 5000.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ.) débat, 2504 ; 2545.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3165 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4457.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4544 ; 5284.
Pension de M. L. W. Herchmer (int.) 5505.
Tarif de faveur anglais (int.) 5505.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance sur la vie " The Century ", en comité, 5546; 5774; 6410.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567 et suiv.
Bill (n° 214) pour faire droit à Florence Lee Gray, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5978 et suiv. ; 6532 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6061.
Postes, service extérieur (sub.) 6136 ; 6252.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration, agences (sub.) 6885 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6993 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6993 et suiv.

SCOTT, Walter—*Suite.*
Observatoire astronomique (sùb. 7003 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7070.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7579 et suiv.
Bill (n° 232) Actes des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (int.) 8352.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10437.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10767.
Publications hebdomadaires (int.) 11689.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (observ) 12079.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int.) 13289.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14141 et suiv. ; 14582.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14202 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14512 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions de 1899, motion pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille(sub.) 14808.
Brochure politique (explication de nature personnelle) 14885.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 400.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 806.
Transport des malles à Parkhill (int.) 1652.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3494 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3509 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13514.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14022 et suiv.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :
Intérieur (rapp.) 91.
Affaires des Indiens (rapp.) 91 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474.
Juges des cours de comté (rép. à int. Lennox) 5131.
Prêts aux Doukhobortses (rép. à int. Wilson) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du nord (en comité) 5797 et suiv., 5989 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5979.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6166.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Yukon—concessions Treadgold, taxes de représentation (rép. à int. Bell) 6193 ; (rép. à int. Borden) 6638, 7015.
Immigration, frais (rép. à int. Wilson) 6479; agences (sub.) 6870.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6567.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537, 6617, 6618, et les provinces maritimes, 6618; Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 6562, 6632 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; prison, construction, 6625 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en général, 6636.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6816 (sub.) 6827 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Arpentage (sub.) 6969.
Terres fédérales (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages (sub.) 7153.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985.
Asile militaire, pensions (sub.) 6999.
Banff, Territoires du Nord-Ouest, sources thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Observatoire astronomique (sub.) 7003.
Frais de justice (sub.) 7006.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010, secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010, aliénés, entretien (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7010.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Territoire du Yukon, gouvernement (sub.) 7013.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation des carnets d'arpenteurs, appointements (sub.) 7038.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105 ; 7516.
Indiens, Mississaga, réclamation (rép. à int. McColl) 7107.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Rivière Bow, pont, à Canmore, T.N.-O., frais de protection par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Chemin à partir de Feulon-nord, Manitoba (sub.) 7141.
Commission de la frontire de l'Alaska, dépenses s'y rattachant (sub.) 7145.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Yukon—territoire, remboursement au conseil de ses dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163 ; 7495.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (rép. à mot. Lennox pour doc.) 7325.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Chemins et ponts, sentiers (trails) frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503 ; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7411.
Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900, 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l., et adop., 9614.
Yukon—commission Treadgold, choix des commissaires (rép. à int. Borden) 7518.
Indiens, réserve de Duceis (ré. à int. Bennett) 8151.
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (rép. à int. Carscallen) 8252.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (rép. à int. Roche, Marquette) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8869-8892.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12695.
Terres fédérales, motion pour bill modifiant loi concernant les terres fédérales (retirée) 13721.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2553.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (mot. pour 2e l.,) 2887, 3943.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int.) 3344 ; mot. pour doc., 3841-42.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3678 et suiv., 3847 et suiv., 3988 et suiv. ; 5742 ; 6421.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (int.) 3937.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4066 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies(mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Milice—officiers des corps permanents (int.) 4601, 6645.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4940.
Quarantaine (sub.) 5204.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5665.
Bill (n° 208) modifiant loi des postes, en comité, 6055 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6098.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986.

SMITH, Ernest D.—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub.) 7004.
Recensement (sub.) 7303 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7586 et suiv.
Visiteurs au Canada (observ.) 7713.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801.
Service océanique (débat sur observations Hughes) 7819 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volailles, graines et fruits (sub.) 7840 et suiv.

SMITH, Ralph (Vancouver)
Bill (n° 77) pouvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer, 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers(observ.) 970.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2598.
Canada Foundry Company, grève des employés (int.) 7423.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 123.
Affaires des Indiens (sub.) 286 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7475 et suiv.
M. W. W. Fitzgerald, homestead et préemption (mot. pour doc.) 293.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 356 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 372.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 382.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (int.) 418.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 423 et suiv.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 432 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Alexandria, édifice public (sub.) 506.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 576 et suiv.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. pour doc.) 602.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 660.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 680 (débat sur mot. Maclean) 1243.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, 2e l. et mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 761.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 887.
Tonnage, droits, abolition (int.) 896.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, 1900 (2e l.) 914.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1006.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Commission de refonte des statuts (int.) 1058.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1322 et suiv.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1356.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1394.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1397.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1518 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1477.
Wendover, quai (sub.) 1497 et suiv.
Tarif allemand, correspondance (observ.) 1512.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1578 et suiv.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1645.
Napanee, bureau de poste (int.) 1652.
Bill (n° 117) chemin de fer de la Baie-d'Hudson et de l'ouest, 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 1802.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Ocidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1872 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2324.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2341.
Murray-Bal, quai (sub.) 2350.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2361.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc) 2411 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, correspondance entre législature et gouvernement (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2423.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2431.
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (rép. à mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (observ.) 2479 ; 2501.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2581.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2644.
Dragueurs, réparations (sub.) 2715.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 3100.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3133.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int.) 3331.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3362.
Juges, frais de voyage, Colombie-Anglaise (sub.) 3522.
Cour de l'Echiquier, M. Duncan Clarke, app. (sub.) 3528 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsustance (sub.), 3534, 3538.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Transports, commission (débat sur observ. Borden) Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3638 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3685 et suiv., 3850 et suiv., 3971 et suiv., 4021 et suiv., 4137 et suiv., 5709, 5759 et suiv., 6311 et suiv., 6382, 6412, 6491, 8431; 3e l., 8596.
Bill (n° 134) Compagnie de force motrice d'Erié-Ontario, en comité, 3709.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3845.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3907 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3915.
Douanes : ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.; journaux, livres, timbres, etc. 4108 et suiv.
Peaux, inspection (communic.) 4113.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5079 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5180 et suiv., 5678 et suiv.; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5692 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5226 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 et suiv.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5270.
Chambre des communes (sub.) 5447 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5475 ; appointements (sub.) 6274.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément d'appointements (sub.) 5594 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5661 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5787 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5909.
Bill (n° 218) subsides (en comité) 6378 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6604, 6609.
Transports, politique du gouvt (int.) 6637.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence, en comité, 6693 et suiv., 7430 et suiv.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6757.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6806.
Ajournement, procédure (observ.) débat, 6843.
Immigration, agences (sub.) 6870 et suiv.; somme additionnelle, achat de tentes (sub.) 7055.
Arpentage (sub.) 6970 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6991 et suiv.
Justice, frais (sub.) 7006 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7018 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7034 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7263.
Recensement (sub.) 7270 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7334.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboudsement (sub.) 7494 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7503 et suiv.; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7512 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7529 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, 7565 et suiv. ; 7624 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7698 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7709 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11018.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7831.
Agriculture, service frigorifique, bétail, laiterie, graines et fruits (sub.) 7868 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-TroncPacifique, 3e l., 8293 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8438.
Conférence internationale, débats, publication (int.) 8468.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8476 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8643 et suiv.
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int.) 8735.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8996 ; bill (n° 235) (débat sur mot. Laurier pour 1ère l.) 7960 ; en comité, 10691 ; 10903 ; 11571 ; 11653 ; sur mot. pour 3e l., 12913 ; 13031 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13539 et suiv.
Marine allemande, recrutement du Canada (int.) 8968.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9691.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10244.
Kingston, pénitencier, fourniture des épiceries et provisions (int.) 10364.
Bestiaux, l'anthrax, maladie fatale (int.) 10367.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10756.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et sur articles du Star et du Globe de Toronto, 10770 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11079.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (en comité) 11098 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11210; 11225 et suiv. ; 11379 et suiv. ; 11753 ; 11855 ; 11888 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12695.
Yukon—Concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11337 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11680 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 11815 et suiv.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Félicitations au premier ministre, 11948.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Service civil, acte, modification (en comité sur projet de résol.) 12622 et suiv.
Intercolonial—améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 et suiv. ; à Halifax, 13083 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Sorel, quai, en eau profonde (sub.) 13116.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13579 et suiv.
Ports et rivières en général (sub.) 13580.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelley (sub.) 13597.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13727.
Kamouraska, jetée (sub.) 13736.
Sept-Iles, quai (sub.) 13761 et suiv.
Fumigation, stations de (sub.) 13782 et suiv.
Archives (sub.) 13783.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13820 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13913 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13944 et suiv.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949 et suiv.
Recensement, cot, sur observ. et amendement Blain (sub.) 14005 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (pour comité sur projet de résolution) 14077 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14061 et suiv.
Indiens, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 et suiv.; vêtements (sub.) 14067.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074 et suiv., 14332.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14099 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 14234.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14132 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14239 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14323 et suiv.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (int.) 14343.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14470.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14517 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14540.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14550.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par " l'Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14564.
Terres fédérales, protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14566 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14584 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14637 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14662 et suiv.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive nord (sub.) 14696 et suiv.
Alaska, frontière, jugement de la commission d'arbitrage, signatures (int.) 14702.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14765 et suiv.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14816 ; article 8) 14822.

STEPHENS, George (Kent, O.) :
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et lac Erié, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4920 et suiv. ; 6397.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8339 et suiv.

STEPHENS, George—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10227.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11272 ; 11837.

STEWART, Duncan Alexander (Lisgar) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 479.
Peseurs de grain automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (mot. pour doc.) 869 ; 902.
Bill (n° 124) chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4348.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (mot. pour comité) 6188.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10500.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :
Travaux publics, rapport du ministère, 5.
Bureau de poste de Valleyfield (rép. à int. Monk) 100 (rép. à observ. Monk) 7320.
Distribution postale gratuite à la campagne (rép. à int. Robinson) 289.
Saint-André, écluses, entreprise (rép. à int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Wilmot) 293.
Travaux publics, ministère : appointements et dépenses casuelles (sub.) 347.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347.
Hôtel des monnaies, succursale, Ottawa (sub.) 350 ; construction (rép. à int. Carscallen) 11222.
Musée national Victoria (sub.) 371.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; 13305 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 ; 497 ; 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 431 et suiv.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342-43.
Lévis, édifice public (sub.) 438 ; 13318.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv. ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; hôtel des postes (sub.) 13333.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 et suiv.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 451 et suiv. ; dragage (sub.) 6104.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (rép. à mot. Sproule pour doc.) 603.
Fort-William, édifice public (sub.) 651

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ;; 6039.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656.
Rideau Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033.
Toronto, douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes (sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; bureau du sous-receveur (sub.) 6039 ; (sub.) 666.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Capitaines de phares flottants (rép. à int. Gauvreau) 682.
Woodstock, N.-B., bureau de poste (rép. à int. Hale) 689.
Eclairage de la Chambre (rép. à int. Clarke) 837.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Territoires du Nord-Ouest, palais de Justice (sub.) 983 ; ponts (sub.) 2796.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
La Biche, palais de Justice (sub. 984.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Fermes expérimentales (sub.) 998.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999, 1004 ; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs (sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service, téléphonique, 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (rép. à int. Rosamond) 1043.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (app.) 1044 ; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096.
M. L. J. Latour et " Le Canada " (rép. à int. Léonard) 1062.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (rép. à int. Léonard) 1086.
Edifices publics du Canada, éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (rép. à int. Clarke) 5501.
Edifices publics fédéraux, force électrique et autres pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Big Pond, quai, (sub.) 1102.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.
Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Cow-Bay, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Digby, quai, réparations (sub.) 1113.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113.
Economy, quai, prolongement (sub.) 1117.
Fort-Lawrence, jetée-débarcadère (sub.) 1117.
Friar's Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118.
Grande-Rivière, entrée du port, améliorations (sub.) 1125 ; quai, 13734.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Hawk Point Inlet, chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Anse au Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Judique, brise-lames, réparations, etc. (sub.) 1134.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
New-Campbellton, quai de ballast (sub.) 1175.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179.
Poirierville, quai (sub.) 1179.
Port-George, brise-lames (sub,.) 1179.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1186.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Cascumpec, havre ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, améliorations (sub.) 1188.
Bois créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Montague (en bas), quai Aitken (sub.) 1193.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations, rivière Clinton et rivière des Français, entrée (sub.) 13493.
Ile du Prince-Edouard, jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Souris, Pointe de Knlght, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Anderson's Hollow, N.B., quai, amélior. et répar. (sub.) 1197.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai, 1211.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, et. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Jean, brise-lames de la Pointe-du-Nègre (sub.) 1216 ; jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (rép. à int. Davis) 1233.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (rép. à int. Boyd) 1339.
Blind-River, quai (rép. à int. Birkett) 1340.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Goderich, port (sub.) 1410.
Ports, rivières et ponts en général : Provinces maritimes (sub.) 1220 ; Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317.
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Midland, port, dragage (sub.) 1422.
Oakville, jetée (sub.) 1423.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Owen-Sound, port (sub.) 1423 (rép. à int. Thomson) 5500.
Pickering, port (sub.) 1424.
Point-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Rivière au Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivière Ottawa, travaux à Petewawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419 ; près Ile Wolfe (sub.) 13523.
Port-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Southampton, port (sub.) 1477.
Sturgeon Falls, quai (sub.) 1481.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Toronto, port (sub.) 1482.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Hnausa, quai (sub.) 1499.
Lac Dauphin, décharge (sub.) 1499.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Ile-aux-Grues, quai (sub.) 1567.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 1567.
Grande-Vallée, jetée, 1568 et suiv.
Amherst, N.-E., bureau de poste (rép. à int. Bell) 1648.
Napanee, bureau de poste (rép. à int. Sproule) 1652.
Dragueurs, coût (rép. à int. Blain) 1924.
Navigation fluviale au Manitoba (rép. à int. LaRivière) 1928.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Digby, port, améliorations (rép. à int. Fowler) 2172.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (rép. à observ. Taylor) 2174.
Québec : Port, entrefilet du "Soleil", (rép. à int. Casgrain) 2313.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Lanc Saint-Jean, quai (sub.) 2319 ; dragage (sub.) 13736.
Laprairie, jetées, brise-lames, travaux de protection (sub.) 2324 ; 13737.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.; dragage (sub.) 13750.
Ile d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
Rivière Nicolet, dragage (sub.) 2354.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358 ; port (sub.) 13754.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond, 2359.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, réparations (sub.) 2368 ; 13734.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13107 ; correspondance (rép. à mot. Pope pour doc.) 2381.
Trois-Rivières, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bureau des traducteurs des Débats (rép. à int. Clarke) 2391 (rép. à int. Blain) 3936.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, (débat sur observ. Scott) 2574.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2659.
Dragueurs ; réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2701 et suiv. ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (rép. à int. Thomson) 5500.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2758 et suiv.
Dragage ; nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat) (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins : provinces maritimes (sub.) 2796 ; 3093 ; Belle-Ile (sub.) 2807 ; 3093 ; Iles de la Madeleine (sub.) 2810 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent (sub.) 3092 ; golfe Saint-Laurent (sub.) 3093 ; Colombie Anglaise (sub.) 3097 ; Yukon (sub.) 3097 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 3096.
Godbout, chaussées (sub.) 2807.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Employés surnuméraires, appoint. (sub.) 2850.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (rép. à mot. Grant pour doc.) 2862.
Annandale, I.P.-E., jetée (rép. à int. Hackett) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (rép. à int. Hackett) 3026.
Travaux publics (sub.) 3029.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ile du Prince-Edouard et continent, lignes télégraphiques (sub.) 3092.
Summerside, I.P.-E., brise-lames (rép. à int. Lefurgey) 3347.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3407.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv. ; nouveau quai, contrat pour construction (rép. à int. Casgrain) 4116.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; 13521.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 (rép. à int. Puttee) 10757 (rép. à int. McCreary) 14578.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488 ; 13163 ; 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 4504.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (rép. à int. Lefurgey) 3517.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3525.
Immigrants, examen médical (rép. à int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (rép. à int. Wilson) 5500.
M. Camille Desjardins, nomination (rép. à int. Bureau) 3664.
Canal Welland, force motrice, "Hamilton Electric Light Company" (rép. à int. Lancaster) 3939.
"Imperial Buidding", Ottawa, loyer (rép. à int. Ingram) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification et refonte (en comité) 4033 et suiv.
Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.
Observatoire magnétique, service météorologique, levés hydrographiques (sub.) 4271.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4302 et suiv.
Chambre, ventilation (rép. à observ. Taylor) 4518.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4615.
Woodstock, bureau de poste (rép. à mot. Borden pour doc.) 4723.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4749.
Archives dans édifices du parlement, protection (rép. à int. Holmes) 4838.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5330 et suiv. ; 5413 et suiv.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, présentation en l'absence de M. Mulock, 1ère l., 5420.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (rép. à int. LaRivière) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (rép. à int. LaRivière) 5503.
Saint-Boniface, bureau des mandats-poste (rép. à int. LaRivière) 5504.
M. Martin Jérôme, député à la législature (rép. à int. Roche) 5504.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (rép. à int. Thomson, Grey) 5778.
Toronto, travaux publics, employés (rép. à int. Clarke) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (rép. à int. Clarke) 5780.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5947.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (rép. à int. Taylor) 5960.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Yukon—Sentiers (trails), chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038.
Ottawa, édifices publics, éclairage électrique (sub.) 6039 ; gaz et lumière électrique (sub.) 6042 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6084 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Saint-Laurent (île d'Orléans) quai (sub.) 6105.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 6106.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean), quai (sub.) 6108.
Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Baie Hardy, C.A., quai (sub.) 6116.
Québec (province), lignes télégraphiques (sub.) 6116.
Réserve indienne de Alexander, ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Esquimalt, bassin de radoub, constable spéciaux (sub.) 6118.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 6869.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force hydraulique de la rivière Assiniboine (en comité) 7058.
Latour, M. L. J., congé (rép. à int. Blain) 7106.
Yukon—ligne télégraphique (rép. à observ. Morrison) 7220.
Beauharnois, représntation , indépendance du parlemnt (débat sur observ. Monk) 7320.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (mot. pour renvoi au comité) 8047.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8049 et suiv.
Steamer "Quadra", mess des officiers (rép. à int. Taylor) 10082.
Rivière Richelieu, crue des aux (rép. à int. Monk) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10778 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11231 et suiv., 11377 et suiv., 11404 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11699, 11829, 11952 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12649 et suiv.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11341 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (rép. à int. Talbot) 11454.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (rép. à int. Taylor) 11454.
Nouveau musée géologique (rép. à int. Birkett) 11455.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11468 et suiv., 11652.
Pointe Nepean, usage (rép. à int. Fowler) 12086.
Dragueur "International" (rép. à int. Birkett) 12086.
Grande-Rivière, dragage (rép. à int. Lancaster) 12750, 13292.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755.
Galerie nationale du Canada (rép. à int. Hughes, Vict.) 12973.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, en comité, 13224 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13251 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13269.
Port-Arthur et Fort-William, nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (rép. à int. Hughes, Victoria) 13291.
Transports, commission (rép. à int. Clarke) 13293.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13296 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298.
Digby, édifices publics, améliorations (sub.) 13299.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300.
Sydney-nord, édifice public (sub.) 13300.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Woodstock, N.B., arsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 ; dépôt d'armes (sub.) 13393.
Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.
Québec, ville, magasin pour ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement(sub.) 13344.
Terrebonne, édifice public (sub.) 13324.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Owen-Sound, édifice public (sub.) rép. à MM. Bennett et Thompson, 13329 ; à M. Borden, 13332.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Trois-Rivières, douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336 ; mur de soutènement (sub.) 13346.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Montréal, bureau de poste (sub.) 13333 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343 ; nouveau bureau de poste (sub.) 13347.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Toronto, remise pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale, bureau de poste (sub.) 13379 ; salle d'armes, pavage et trottoirs (sub.) 13382.
Ottawa, édifices publics : édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Brantford, salle d'exercices (sub.) 13375.
Sainte-Marie(comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Oshawa, édifice public (sub.) 13337.
Deseronto, édifice public (sub.) 13379.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Hamilton, édifice public (sub.) 13380.
Windsor, édifice public (sub.) 13380 ; port, barrages, creusage, etc. (sub.) 14541.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Picton, édifice public (sub.) 13380.
Toronto, magasin militaire (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, entrée de l'est, jetée (sub.) 13526-27.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, nouvel asecnseur (sub.) 13382 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édidfices du parlement (sub.) 13387.
London, magasin militaire (sub.) 13382.
Kingston, collège militaire, nouvelles écuries (sub.) 13385 ; caserne de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Cobourg, améliorations (sub.) 13385.
Hawkesbury, bureau de poste (sub.) 13387.
Wingham, édifice public (sub.) 13387..
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers, y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Edmonton, prison (sub.) 13397.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
White-Horse (Yukon) bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête, rapport (rép. à int. Borden) 13402 ; 13530.
Port d'Abbott, N.E. (sub.) 13409.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Bayfield, port, réparations (sub.) 13409.
Baxter, port, brise-lames (sub.) 13411.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.
Grand-Havre (Port Bevis) quai (sub.) 13411.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Cow-Bay Run, brise-lames (sub.) 13447.
Chéticamp, quai (sub.) 13448.
Ile Caribou, havre de refuge (sub.) 13448.
Chigoggin, jetée (sub.) 13448.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 13448.
Donald's Head, brise-lames (sub.) 13448.
Duncan's Cove, quai, abords (sub.) 13448.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Ile du Cap de Sable, havre (sub.) 13449.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Frudes-Point, quai (sub.) 13449.
Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.
Fort-Laurent, jetée de débarquement (sub.) 13450.
Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451.
Baie des Glaces, N.E., quai (sub.) 13454.
Grand-Narrows, quai (sub.) 13466.
Georgeville, quai (sub.) 13467.
Hall, port, améliorations (sub.) 13467.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Iona, port (sub.) 13468.
Livington's-Cove, brise-lames (sub.) 13469.
L'Ardoise, brise-lames (sub.) 13469.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Pointe McKay, quai (sub.) 13470.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Anse Maligne, port, travaux (sub.) 13470.
Main-à-Dieu, brise-lames (sub.) 13470.
Margaretville, brise-lames (sub.) 13470.
Ketch, port, chenal (sub.) 13470.
Kingsport, quai (sub.) 13470.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Malagawatch, chenal des barques (sub.) 13471.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Melbourne, quai (sub.) 13471.
Necum Teuch, travaux (sub.) 13472.
North-Gut, Sainte-Anne—quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Rivière du Nord, Sainte-Anne))quai (sub.) 13472.
Noël, quai de (sub.) 13473.
Ogden's Pond, protection du rivage (sub.) 13473.
Poirierville (d'Ecousse-en-bas) quai (sub.) 13474.
Prospect, quai de (sub.) 13474.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Pugwash, quai (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pictou, phare de, protection (sub.) 13474.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-George, brise-lames (sub.) 13480.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481.
Skinner's Cove, chenal et travaux de protection (sub.) 13482.
Sydney, quarantaine, quai (sub.) 13482.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wolfville, quai (sub.) 13487.
White's Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Beach-Point, I.P.-E., chenal (sub.) 13488.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Cove-Head, port, chenal (sub.) 13492.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Cardigan-nord, jetée (sub.) 13493.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Baie de Richmond, quai, près passage de Grande-Rivière (sub.) 13493.
Summerside, brise-lames (sub.) 13494.
Cap-Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.
Dalhousie, port (sub.) 13504.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Dipper-Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Cap Hopewll, quai (sub.) 13504.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
North-Head, Grand-Manan, brise-lames, (sub.) 13505.
Petit-Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (sub.) 13505.
Richibouctou, port, jetée nord (sub.) 13505.
Armstrong, Ont., dragage (sub.) 13506.
Blind-River, quai, caisson de tête (sub.) 13506.
Baie de Barry, rivière Madawaska, quai (sub.) 13506.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 13510.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13515.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13515.
Little Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13516.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517.
Pembroke, quai (sub.) 13520.
Parry-Sound, quai (sub.) 13520.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-Credit, lac Ontario (sub.) 13523.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Toronto, port, entrée de l'est, jetée de l'ouest, paiement à MM. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527, 13578.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
Springhill, N.-E., accident (rép. à observ. Logan) 13529.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13584.
Colombie Anglaise, dragage, nouvel outillage (sub.) 13585 ; remorqueur (int.) 13591.
Dragueur "Manitoba", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Ile du Prince-Edouard, nouveau remorqueur (sub.) 13585.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Hull, ponts et chaussées (sub.) 13594.
Ottawa, pont Dufferin et pont des Sapeurs (sub.) 13594.
Bryson, pont (sub.) 13591.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Edmonton, pont sur Saskatchewan (sub.) 13596.
Halage, sentier, de la rivière de la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Téléphone : ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; de l'Ile de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Télégraphe : ligne de l'Ile au Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; de la baie aux Renards à la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; de la baie de Chatham à Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; de Sainte-Anne au lac Clair (sub.) 13606 ; entre Sainte-Agnès, Saint-Urbain et Petite-Rivière (sub.) 13608 ; d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; de Victoria à Saint-André (sub.) 13609 ; de la Montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13612.
Ingénieur en chef, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13638.
Yukon—frais d'administration (sub.) 13643.
Territoires du Nord-Ouest, ponts sur rivières Pelly et Old Man (sub.) 13643.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bois-Brulé, jetée (sub.) 13725.
Cacouna, quai (sub.) 13725.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Desjardins (Pontiac), quai (sub.) 13733.
Douglastown, pile (sub.) 13733.
Rivière Gatineau, protection, près du pont du C.P.R. (sub.) 13733.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Mistook (Delisle), quai (sub.) 13738.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Notre-Dame du Portage, quai (sub.) 13741.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741, 13743.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai (sub.) 13745.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Port-Daniel, quai (sub) 13745.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Rimouski, jetée et bassin de marée (sub.) 13746.
Rivière Jésus, dragage (sub.) 13747.
Rivière Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Shegawake, port (sub.) 13757.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Sabrevois, quai (sub.) 13764.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-Godefroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769.
Saint-Gédéon, Iles, quai (sub.) 13770.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13774.
Yamaska, écluse, dragage (sub.) 13778.
Ewart, M., ingénieur en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14102 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14536.
Immigrants atteints de trachoma, etc., hôpital (sub.) 14538.
Québec (ville), nouvelle fonderie (sub.) 14540.
Springhill, N.-E., édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Dépôts d'immigrants (sub.) 14540.
Ville-Marie, lac Témiscamingue, quai (sub.) 14541.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (rép. à int. Demers) 14576 ; subvention, 14803.
Montréal, port, hangars permanents (rép. à int. Bureau) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding", (rép. à int. Bureau) 14577.
Steamer "Eureka", prêté ou loué à un inventeur (rép. à int. Grant) 14579 ; (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660; 14745 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'Ile Manitouline à la rive Nord (sub.) 14696 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14815.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15039 et suiv.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :
Budget(débat) 1929.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4049 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923 ; 6428 ; 6536.
Privilèges et élections, comité, 1er rapp., commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) 5700.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9711.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10788.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :
Bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Saunders, Dr. C. E., nomination (int.) 1737.
Bill (n° 144) chemin de fer Interprovincial et de la baie James, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 145) Compagnie du pont de Québec, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.
Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.
Dragueurs, réparations (sub.) 2718.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (int.) 3023.
Explication de nature personnelle, entrefilet du Citizen d'Ottawa, 3237.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5322.
Ferme expérimentale, Mlle Hagar (int.) 5499.
Lettre de M. W. McCraney, ex-député (observ. sur lecture par M. J. Robinson) 5549.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9736; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12993 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (int.) 11454 (mot. pour doc.) 11565.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12611 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13043 et suiv.
Montmagny, édifice public (sub.) 13333.
Chemin de fer Transcontinental national ; bill (n° 235) pétitions contre, responsabilité des députés au sujet des signatures (int.) 12971 ; (observ.) 15147 et suiv., motion pour renvoi des pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.
Bill (n° 261), pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14226 et suiv.
Messagers au service de M. Taylor (int.) 14580.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (int.) 14580.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14756 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Sainte-Marie, Montréal) :
Changements ministériels (explications) débat, 138 ; 166.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 350 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 371 et suiv.
Bétail canadien ,embargo (mot. Bell) 399.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 452 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. pour doc.) 456.
Chemin de fe de la Rive Sud (mot. pour doc.) 457.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Clinton, bureau de poste (sub.) 536.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. pour doc.) 689.
Compagnie du chemin souterrain de Montréal (mot. pour doc.) 723.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Montréal, cale-sèche, commission (mot. pour doc.) 723.
Québec, améliorations au port, soumissions (mot. pour doc.) 723 (sub.) 3454 et suiv.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 864.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Mackenzie et Mann, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1121 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1202.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 et suiv.
Amherstburg, dragage (sub.) 1221.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1350.
Commission des transports (mot. pour doc.) 1366.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1593 et suiv.
Budget (débat) 1678.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2322.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343 et suiv.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364 et suiv.
Saint-Alexis, baie des Ha! Ha! jetée (sub.) 2367 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2371 et suiv., 3498.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2526.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2591 et suiv.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2667.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et Pêche., 2702 et suiv.
Drague hydraulique, prov., marit. (sub.) 2758 et suiv.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3048.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3084 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, prov. marit., golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3093 et suiv.; Yukon (sub.) 3097 et suiv.
Revision du tarif (mot. pour doc.) 3109.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3207.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3490 et suiv.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3575.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4195 et suiv.
Marine et Pêcheries, dép. imprévues en général (sub.) 4269.
Observatoire magnétique, levés hydrographiques, service météorologique (sub.) 4270 et suiv.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4366 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4476 ; primes (en comité sur résol.) 8173 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4610.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4680 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (amendement) débat, 5012, 5046.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5528, 6309.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5792 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6891 et suiv.
Démission de l'hon. A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6963.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7196 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ, Bourassa) 7267.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport (rép. à observ. Monk) sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp., 8261 et suiv.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7384 et suiv.
Ficelle d'engerbage, prime à la fabrication, en comité sur résol., 7524 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14339.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7787 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7805 et suiv.
Service océanique, débat sur observ. Hughes, 7813 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service, (en comité sur projet de résolution) 8473.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9900 ; bill (n° 235) en comité, 10685 ; 10752 et suiv.
Journaux et directeurs de la poste (observ.) 14973.
Steamer "Eureka" (observ.) 14991 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15024.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15120.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Recensement de 1901, coût (int.) 205 ; 207 ; 294 (sub.) 4991.
Revenu de l'intérieur, ministre, appointements (sub.) 241.
Paiements à M. P. D. Tyerman (int.) 290.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Edifice public à Alexandria (sub.) 514.
Rapport, demande de (int.) 556.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest, 1re l., 834 ; 2e l., 1003.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 858.
Dépôts d'armes (sub.) 996.
Kingston, jetée, reconstruction (sub.) 1135.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1200 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1398.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1417.
Guerre Sud-africaine, médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int.) 1737.
Budget (débat) 2034 ; 2251.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (observ.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2424 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3537 et suiv.; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3633 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3637 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4036 et suiv. ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 et suiv.
Gendarmerie à cheval, tentes (int.) 3940.
Milice, achat de tentes (int.) 3940 ; 5959.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4507 et suiv.
Chambre, ventilation (observ.) 4518 ; 6615.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4643.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131.
Quarantaine (sub.) 5179 et suiv. ; 5685 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5225 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5298 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5462.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5495 ; 5938.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5857 et suiv.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int.) 5960.

TAYLOR, George—*Suite.*

Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (int.) 6193.
Bill (n° 215) modifiant code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6851.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 6867 ; 7560 ; 7353 ; 7654 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernemeint (débat sur observ. Borden) 7345.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7433 et suiv.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7504 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7523 et suiv. ; inspection (sub.) 7995 et suiv. ; 8006.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7871 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int.) 10081.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10830 et suiv. ; 11557 ; 11612 ; 12506 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12954 ; 13006 (amend.) 13007 ; 13024 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13543 et suiv.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (int.) 11454.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11745 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12731 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (observ.) 11813 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825 et suiv.
Cabotage, privilèges (rép. à observ. Laurier) 12970.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (en comité sur projet de résolution) 13038.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13049 et suiv.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13197 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13213.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13248 et suiv.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Canal Rideau, employés, paiement (int.) 13574.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau(sub.) 13618 et suiv.
Iles Wolfe et Howe, travaux (observ.) 13778.
Anderson, M. J. G., emploi (int.) 13788 et suiv.

TAYLOR, George—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14270 et suiv.
Commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14430.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437.
Boîtes postales pour journaux (int.) 14577.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14854 et suiv.; 14985 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monck) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 7.
Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt, 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; 2853 ; 3e l., 2853.
Alexandria, édifice public (sub.) 510.
Clinton, bureau de poste (sub.) 545.
Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 57) Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara, en comité, 1878.
Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 2063.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2496 ; état et besoins (observ.) 5895.
Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931 ; 4128 ; 3e l., 4129.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3526.
Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11895 et suiv.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13705 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman (Grey-nord) :
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 668.
Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (bill n° 96) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat 3117 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép., (sub.) 4248 et suiv.
Agences commerciales du gouvernement (int.) 4516.
Recensemnt (sub.) 4994 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5182 et suiv.
Pêcheries, construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman—*Suite.*
Owen-Sound, port (int.) 5500.
Dragueurs, capacité (int.) 5500.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Steamer "Bayfield", vente (int.) 5777.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (int.) 5778.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5939.
Arichat, édifice public (sub.) 6026.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Postes, service extérieur (sub.) 6262.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7477 et suiv.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7492 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7606 et suiv ; inspection (sub.) 8008.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8464.
Travaux publics, entreprises adjugées (int.) 9340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9838 ; bill (n° 235) pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11265 et suiv.; 11788 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13239 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13329.
Longueil, édifice public (sub.) 13337.
Sainte-Marie, (comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Picton, édifice public (sub.) 13381.
Ottawa, édifices publics, nouveau hangar à charbon (sub.) 13383.
Wingham, édifice public (sub. 13387 et suiv.
Malles, transport entre Balaclava et Owen-Sound (int.) 13536.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 et suiv.; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13585.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13586.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 590.
Agents des Indiens comme gardiens (int.) 849.
Affaires des Indiens, baux, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 1365.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1369, 3355.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2674 et suiv., 3855, 3972 et suiv., 4021 et suiv, 6279 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3134 et suiv.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3340.
Milice (sub.) solde et indemnité, débat, 3714 et suiv.; appointements et salaires, 3737 et suiv.; transport des troupes et du matériel, 3886 et suiv.; défense d'Esquimalt, 2914 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à obesrv. Logan) 4579.
Bill (n° 73) Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.

TISDALE, Hon. David—*Suite.*
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5141.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5344 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6191.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité, 11177 et suiv.; en comité, 11226 et suiv., 11355 et suiv., 11690 ; sur mot. pour 3e l., 12626.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11350 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13315.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13681 et suiv.

TOBIN, Edmund William (Richmond et Wolfe) :
Bill (n° 115) Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

TOLMIE, John (Bruce-ouest) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11217.

TUCKER, Joseph John (Saint-Jean, N.-B., ville et comté) :
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5363 et suiv. ; 5375 et suiv.

TUPPER, Hon. Sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :
Intérieur, ministère, appoint. (sub.) 272.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 309 et suiv.; 642.
Bill (n° 10) jeunes déliquants du Nouveau-Brunswick, en comité, 319.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 322.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 700 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14569 et suiv.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14600 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14668 et suiv.
Guerre Sud-africaine, pensions (débat sur observ. Borden) 14900.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1219.
Dragueurs, réparations (sub.) 2723.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria-sud, O.) :
Budget (débat) 1900 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5196 et suiv. ; 5684.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10367.

VROOMAN, Adam E.—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11761 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3955 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4743 ; 4868 ; 6320 ; 6400 ; 6417 ; 6502.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267 et suiv.; 5545.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5350 et suiv. ; 5376 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6034.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6068 et suiv.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (int.) 6374.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries en comité) 7122.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7593 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7718 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8096 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rapport du comité des privilèges et élections, 8152 ; mot. pour adop., 8158, 8245 ; (sur mot. Monk en amend.) 8271 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l., 9410.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8484 et suiv., 8606 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10083.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :
Canal de la Vallée de la Trent (int.) 131 ; (mot. pour doc.) débat, 2392.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2504.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3728 ; exercices annuels et tir, 3732 et suiv.; propriétés militaires, 3741 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10275.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13701 et suiv.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen.) :
Bourgeois, M. E., destitution (int.) 556.
Port de Saint-Jean, jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int.) 1230, 1231.
Chemin de fer Trans-Canada (int.) 2856.
M. P. J. Veniot, Bathurst, absence (int.) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (int.) 3761.
M. Michael Daly, maître du havre, Bathurst, destitution (int.) 3761.

WILMOT, Robert D.—*Suite.*
M. Nazaire Hatchez, pilote, maître du havre, Bathurst, nomination (int.) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (int.) 3761.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int.) 3762.
Recensement, religions dans Sunbury et Queen, N.B. (int.) 4152 ; (sub.) 4989 et suiv.
Indiens (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6564.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8128 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10245.

WILSON, Uriah (Lennox) :
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int.) 292.
Doukhobortses, inscription de homesteads (int.) 554 ; pélérinage (int.) 554.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int.) 1062.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (int.) 1737.
Subventions aux chemins de fer (int.) 2385 ; 4115 ; 13531 ; 14221.
Immigrants ; refus d'admission (int.) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int.) 2389 ; refus d'admission (int.) 2587 ; arrivés à Québec (int.) 5500.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2794 et suiv.
Creek False, C.A., location (int.) 2856 ; 3022.
Fermes expérimentales (sub.) 4708 et suiv.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131 ; 5779.
Quarantaine (sub.) 5201 ; 5682 et suiv.
Prêt aux Doukhobortses (int.) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5809 et suiv.
Malles, transport par chemin de fer (int.) 6478.
Immigration frais (int.) 6479 ; observ. (débat) 6761 ; agences (sub.) 6873 et suiv.
Fer et acier, primes à la fabrication (int.) 6646.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7998 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Fer et acier, primes (en comité) sur résol.) 8222 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8324 et suiv.

WILSON, Uriah—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9630 ; bill (n° 235) en comité, 10964.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11030 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11437.
Subventions votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (int.) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13150 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13276.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13284.
Malles, distribution dans les campagnes (int.) 13531.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14133 et suiv.

WRIGHT, Aaron Abel (Renfrew-sud) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 791.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc) 1348.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3161 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5536.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5611.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5815.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6692 ; 7446 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7860.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8331.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9720 ; ; bill (n° 235) en comité, 10749 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13118.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14341.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14691.

INDEX — PARTIE II

SUJETS

ABBOTT, N.-E., port, mur pour protéger rivage (sub.) 13409.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223, 14578.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) M. Thompson, 7 ; M. L. P. Demers, 19 ; M. Borden, 24 ; sir Wilfrid Laurier, 41 ; M. Monk, 56 ; M. Charlton, 67 ; M. Bourassa, 76 ; (mot. Fielding) 90.
Afrique-sud et préférence (int. McCreary) 1740.
Agences commerciales du gouvernement (int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993 ; agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Agriculture : ministère, appointements (sub.) 4505; sociétés, aide (sub.) 4590; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835, 7840.
Ajournement, procédure (observ. Sproule) débat, 6843.
Alaska, frontière, traité (observ. Borden) 490 ; (int. Borden) 900 ; commission, dépenses (sub.) 7145, 14244 ; (int. Clarke) 10804 ; entrevue avec M. Aylesworth (int. Borden) 13952 ; opinion de lord Alverston (int. Bell) 13955 ; dépêche de lord Alverston (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14091 ; jugement, signatures (int. Sproule) 14702 ; (int. Borden) 14826 ; télégramme de l'hon. M. Sifton (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14834 ; correspondance, production par sir Wilfrid Laurier, 14992 ; commission, décision (observations Bourassa) débat : M. Bourassa, 15075 ; M. Macpherson, 15092 ; M. R. L. Borden, 15094 ; sir Wilfrid Laurier, 15112 ; l'hon. M. Tarte, 15120 ; M. Gourley, 15126.
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Alberton, gare (int. Hackett) 2588.
Alcool méthylique, fabrication (int. Bennett) 99 ; (sub.) 5560.
Alexandria, édifice public (sub.) 499 ; manifestation des Ecossais, invitation à lord Dundonald (observ. Schell) 10803 ; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ. Schell) 11011.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int. Bell) 1648.
Amherstburg, Ont., dragage (sub.) 1220, 13506.
Anderson, M. J. G., nomination (int. Alcorn) 13648 ; emploi (int. Taylor) 13788 et suiv.
Anderson's Hollow, N.-B., quai, amél. et rép. (sub.) 1197.
Annandale, I. P.-E., jetée (int. Hackett) 3024 ; feux d'alignement (int. Hackett) 3025.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Anse-au-Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Anse-Maligne, port, réparations aux travaux (sub.) 13470.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Anse Saint-Jean, quai (sub.) 13721.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, messagers, etc., augmentations (sub.) 13172.
Arbitrage, entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843 ; arbitrages en général, frais, (sub.) 13612 ; mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Archives (sub.) 4587 ; dans édifices du parlement, protection (int. Holmes) 4838 ; somme additionnelle (sub.) 13783.
Archives (anciennes) du Canada, classement au au bureau du conseil privé (sub.) 12845.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Armée anglaise, brimades, commissions accordées aux officiers canadiens (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 3240 ; le min. de la Milice, 3242 ; (int. Hughes, Vict.) 3245.
Arpentages (sub.) : 6969 ; rapport et plans, 14060 ; arpentages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14069.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Ashcroft et Barkerville, transport des malles entre (int. Bennett) 1653.
Asile militaire, pension (sub.) 6999.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int. LaRivière) 13531.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Assurances, surintendance (sub.) 12839.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (int. Ingram) 4115.
Auditeur général, bureau, appointements (sub.) 227 ; différend avec le gouvernement (mot. Borden pour doc.) 11689 ; (observ. Taylor) 11813.

BACCARO-OUEST, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Baie de Barry, rivière Madawaska (sub.) 13506.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Baie des Glaces, N.-E., port, améliorations (sub.) 1118 ; quai (sub.) 13454.
Baie de Hardy, quai (sub.) 6116.
Baie Hartly, C.A., quai (sub.) 6116.
Baie d'Hudson, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.
Baie James, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.

Bailey, M. William, appointements (sub.) 14046.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Baie de Quinté, bouées (int. Porter) 5778.
Baie de Richmond, quai près du passage de la Grande-Rivière (sub.) 13493.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Bananes, importation (int. Robinson) 1234.
Bance, M., traducteur (sub.) 5459.
Banff, T.N.-O., source thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140 ; réserve, mines de houille, exploitation (int. Northrup) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Banques, inspection (int. Ingram) 840 ; banques non autorisées, loi les concernant (int. McGowan) 290 ; banques autorisées, faillites (int. Reid, Grenville) 6645.
Barr, établissement (observ. Clarke) débat . M. Clarke, 6566 ; le min. de l'Intérieur, 6567 ; M. Lennox, 6569 ; M. Bell, 6572 ; M. R. L. Borden, 6576 ; M. Gourley, 6580 ; le dir. gén. des Postes, 6593 ; M. Fowler, 6595, 6599 ; M. Davis, 6601 ; M. Sproule, 6604, 6609 ; M. Henderson, 6613.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bassins de radoub (mot. Fielding pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, idem, débat, 3110 ; 2e l. et adop., 3412.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture Larcher, et Ile d'Anticosti, pointe est, 4326.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int. Fowler) 14990.
Bauxite, importation (int. Robinson) 1739.
Baxter, port, réparation du brise-lames (sub.) 13411.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 ; port, réparations et améliorations (sub.) 13409.
Beach-Point, I. P.-E., chenal (sub.) 13488.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ. Monk) débat, 7311 ; rapport du comité des privilèges et élections (M. Wade) 8152 ; avis de motion Monk pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; (mot. Wade pour adop., 8158 ; 8245; mot. Monk en amend.) 8245.
Beaux-arts, académie des (sub.) 12842.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807, 3093.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Belleville, port (int. Porter) 5779 ; dépôt d'armes (sub.) 13348.
Benoît, Anse de, réparations au débarcadère (sub.) 13411.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Bestiaux : achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int. Borden 5601 ; (observ. Pope) débat, 5652 et suiv.; l'anthrax, maladie fatale (int. Sproule) 10367.
Bétail canadien : embargo (mot. Bourassa pour doc.) 111; (int. Sproule) 14343; 270, 375; correspondance déposée (M. Fielding) 605 ; frais d'inspection, appoint. (sub.) 4268 ; inspection (sub.) 13826.
Beurre, réglementation de la vente (mot. Fisher pour comité sur résol.) 5131 ; falsification (en comité sur résol.) 5225 ; (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; pesage (int. Monk) 5601 ; interview publiée dans le "News" de Toronto (observ. Henderson) 10979, 11013.
Bibliothécaires, rapport, 5 ; traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118.
Bibliothèque, comité (mot. Laurier) 248 ; employés, appointements (sub.) 5449.
Bibliothèque de droit à Londres, création (mot. Casgrain pour doc., et débat) 100.
Big Pond, quai (sub.) 1102.

BILLS :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 3.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8, 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. Charlton pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 908; en comité, 925 ; en comité, 1236 ; mot. Fielding pour renvoi devant le comité, 3107 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649 ; en comité, 13844, 14704 ; retiré, 15070.
Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone (M. Maclean) 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer (M. Maclean) 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; mot. Blair pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578 ; retiré, 7421.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des Statuts Revisés au sujet des pensions de retraite des juges (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations (Hon. Mr. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295 ; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants, dans la province du Nouveau-Brunswick (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892 (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 ; 1147 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2315.
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada (M. Law) 1ère l., 115.
Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales (M. Clancy) 1ère l., 115 ; 2e l., 721 ; 1088 ; en comité, 1090 ; 3349 ; 3e l., 3349.
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer (M. Scott) 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer (sir William Mulock) 1ère l., 115 ; 2e l. (mot. et débat) 2620 ; 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110 ; 3413 ; amendements du Sénat, 5846.

Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation (M. Monk) 1ère l., 126 ; 2e l., 580 ; 722 ; 940.

Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (M. Cowan) 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.

Bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures (M. Campbell) 1ère l., 205 ; 2e l., 2418 ; 3357 ; mot. Campbell pour renvoi à un comité, 3359.

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (Hon. M. Blair) 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ; 5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 7839 ; 8360 ; mot. Fitzpatrick pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 14824 ; mot. Feilding pour comité de conférence, 14825 ; rapport du comité (Hon. M. Fielding) 14967 ; mot. Fielding pour conférence, 14967 ; 14994 ; 15146 ; 15160.

Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.

Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt (M. Thompson) 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; en comimté et 3e l., 2853 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles, 15065.

Bill (n° 25) concernant la banque des Cantons de l'Est (M. McIntosh) 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et d'estacades de Winding-Ledges (M. Costigan) 1ère l., 374 ; 2e l., 645 ; 680 ; renvoi devant le comité, 681.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada (M. Campbell) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (M. Lemieux) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc (M. Geoffrion) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie d'huile du Canada (M. Belcourt) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 31) concernant l'Ordre Canadien des Forestiers du Monde (M. Calvert) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.

Bill (n° 32) constituant en corporation l'institut des Ingénieurs-Réunis de la Puissance (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647.

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (M. Oliver) 1ère l., 454 ; 2e l., 647.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon (M. Macpherson) 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (M. Ball) 1ère l., 454 ; 2e l., 646, 681 ; mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681 ; 2e l., 874, 1558 ; mot. Ball pour renvoi au comité de partie du huitième rapport de ce comité, et débat, 6828.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (M. Brown) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Central du Nord-Ouest (M. McCreary) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; (en comité et 3e l.) 2816.

Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressive de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892 (M. Brock) 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366; en comité, 1366, 2878, 3349.

Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Internationale d'outillage des chemins de fer (M. Brock) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke (M. Harty) 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac (M. McCool) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection (M. McCarthy) 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.

Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public (M. Fielding) 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.

Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise (M. Morrison) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l., 2853.

Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan (M. L. P. Demers) 1ère l., 671; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 53) concernant les faillites (M. Monk) 1ère l., 671 ; 2e l., débat, 2454, 2886, 3360.

Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent (M. Girard) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 57) concernant le pont de la Grande-Ile de Niagara (M. German) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton (M. Davis) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Monk) 1ère l., 724 ; mot. Monk pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario (M. Ross, Ont.) 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) (Mr. McCarthy 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley (M. McGugan) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité, 5044 ; en comité, 5313 ; 8048 ; 3e l., 8291 ; 8564 ; 8571.

Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'Assurance mutuelle sur la vie, du Canada (M. Bruce) 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop., 2383.

Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 725 ; annexes et cartes (int. Borden) 899 (mot. Laurier pour 2e l.) débat, 1244 ; 2e l., 1335 ; mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. Laurier pour comité, 11100 ; en comité, 11224 ; 11355 (mot. Borden pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill) 11686 ; 11951 ; en comité, 12545 ; mot. Laurier pour 3e l., 12626 (amend. Haggart) division, 12685 ; 3e l., 12745.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest (M. Taylor) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie (M. Charlton) 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 70) constituant en corparation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 71) constituant en corparation la Compagnie Impériale (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058 ; 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. Bickerdike pour substitution du titre "Agence Impériale" à celui de "Compagnie Impériale", adoptée, 3282.

Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec (M. Talbot) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; 5274 ; 3e l., 5274.

Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Thompson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver (M. Macpherson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.

Bill (n° 77) pourvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.

Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice (Hon. M. Borden) 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.

Bill (n° 79) constituant en corporartion la Banque de Winnipeg (M. Scott) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada (M. Thompson) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 1566 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest (M. Morrison) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.

Bill (n° 82) modifiant l'Acte de l'immigration chinoise (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316 ; 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie Canadienne (à responsabilité limitée) (M. Lemieux) 1ère l., 1051 ; mot. Lemieux pour 2e l., 1371 ; 2e l., 1565 ; en comité, 2816 ; mot. Lemieux pour renvoi au comité des chemins de fer , 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick (M. Belcourt) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et baie Georgienne (M. Clare) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901 (M. Gourley) 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte (M. Macpher-

BILLS—*Suite.*

son) 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle de la cité de Montréal contre le feu et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'assurance mutuelle contre le feu, de Montréal " (M. La-Rivière) 1ère l., 1229 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (M. Dyment) 1ère l., 1228 ; 2e l., 1370.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de force motrice de Niagara-Welland" (M. Guthrie) 1ère l., 1229; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du gaz, du Dominion (M. Belcourt) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de Garantie du Dominion contre les voleurs, (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Garantie du Dominion" (à responsabilité limitée) (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.

Bill (n° 94) concernant les compagnies légalement constituées (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369 ; retiré, 3371.

Bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation, de 1900 (M. Puttee) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890; 3371.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (M. Thompson) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (M. Dyment) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma (M. Dyment (1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central (M. McCreary) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Banque du Canada (M. Calvert) 1ère l., 1336; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de prêt de London, au Canada (M. McGugan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim (M. Cowan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de fidéicommis la Royale (M. Casgrain) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (M. Dyment) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867, 7058, 7353, 7560, 7623 ; 3e l. et adop., 7695.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks à wagons dite Standard (M. Lavergne) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 106) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, chap. 11 des statuts de 1897 (M. Charlton) 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468, 3396.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de garantie (M. Calvert) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité, 2853 ; 3059 ; 3e l., 3059.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Québec (M. Belcourt) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 109) à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1424.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Davis) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (M. Oliver) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada (M. McCarthy) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis (M. Campbell) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de la Baie James (M. McCool) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu (M. Tobin) 1ère l., 1631-; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 116) concernant la Compagnie d'estacades de Restigouche et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billots de Restigouche (M. Logan) 1ère l., 1632 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Sproule) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comitée 3712, 3885 ; 3e l., 3885.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Cowan) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l. 3712.

Bill (n° 121) constituant la Corporation des syndicats réunis (M. Calvert) 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.

Bill (n° 122) concernant la Compagnie Rathbun (M. Heyd) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron, Erié et Buffalo (M. Cowan) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique (M. Stewart) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph et de la baie Georgienne (M. Guthrie) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 126) concernant la "Mexican Light and Power Company", à responsabilité limitée (M. Thompson) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew (M. McCarthy) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley (M. Boyd) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.

Bill (n° 129) concernant la Banque de la Couronne, du Canada (M. Guthrie) 1ère l., 2005; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; en comité et 3e l., 2853.

Bill (n° 130) amendant la loi relative à la marque des colis de fruits (M. Guthrie) 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Limited" (M. McIsaac) 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267 ; 5545.

Bill (n° 132) constituant en corporation la "Père Marquette International Bridge Company" (M. McCreary) 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 133) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes (M. Bickerdike) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2384 ; 3400 ; retiré, 3402.

Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force motrice Erié-Ontario (Mr. German) 2e l., 2384 ; en comité, 3337, 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.

Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (M. Logan) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.

Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (M. McCarthy) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.

Bill (n° 137) réglementant la vente et pourvoyant à l'inspection des tissus (M. Scott) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 2171 ; retiré (sur. mot. Laurier) 11565.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.

Bill (n° 140) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cardiff (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.

Bill (n° 141) concernant la Compagnie de Medicine-Hat à Alberta-nord (M. Logan) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 142) concernant la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock (M. Fowler) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Oliver) 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.

Bill (n° 144) concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie James (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816; en comité et 3e l., 4752.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 145) concernant la Compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. Hughes, Vict.) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 147) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton (M. Campbell) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; mot. Fieilding, pour renvoi au comité, 8047 ; en comité 9684 ; 3e l., et adop., 9696.

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee (M. Osler) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood (M. Cowan) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) M. Galliher) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105 ; et adop., 7106.

Bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de Transport de Saint-Joseph (M. Logan) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Central du Sud (M. Riley) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne Mount-Royal (M. Bickerdike) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816 ; bill retiré, 11099.

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (M. German) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité 4751 ; 3e l. et adop. 4752.

Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 2586 ; mot. Laurier (2e l.) pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l., 8614 ; amendements du Sénat, 15071.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueil (M. Geoffrion) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; (mot. Davis pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport) 5418 ; en comité, 6188; 3e l. et adop., 6192.

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Caint-Chrysostôme (M. Brown) 1ère l., 2670; 2e l., 3059 ; mot. Brown pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop., 8005.

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du Yukon Occidental (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf (M. Talbot) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force motrice de Jordan (M. German) 1ère l., 2670; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931, 4128 ; 3e l. 4129.

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada (M. Galliher) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force motrice dite Algonquin (M. Gould) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (M. Gauvreau) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l. et adop., 6090.

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie de pont et de terminus de Montréal (M. Bickerdike.) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (M. Béland) 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.

Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall (M. Malouin) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nepigon Iron Range Railway Company".—(M. Dyment) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et Lac Erié (M. Stephens) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 172) constituant en corporation la "Banque candienne de la ville et du comté" (M. Rosamond) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.

Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baiie d'Hudson (M. Maclean) 1ère l., 2894.

Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes (Hon. M. Paterson) 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.

Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'assurance le Siècle, sur la vie (M. Morrison) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5744 ; 5773 ; 6161 ; 6407 ; 3e l. et adop., 6411.

Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (M. German) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713; en comité, 5546 ; 5745 ; 5775 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.

Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike (M. McIsaac) 1ère l., 3331 ; 2e l., 3713 ; en comité et 3e., 4752.

Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder à la construction de bassins de radoub (Hon. M. Fielding) 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842 ; en comité, 6069 ; 3e l., 6070.

Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop., 7135.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du Prince-Edouard (M. Emmerson) 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.

Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888 (M. German) 1ère l., 3513.

Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'imprimerie et de la papeterie de l'Etat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 183) concernant le canal Desjardins et ayant pour objet la ratification de la main-levée donnée par le gouvernement par rapport à une hypothèque dont étaient grevés certains terrains situés dans les limites de la ville d'Hamilton (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.

Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets (Hon. M. Fisher) 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; en comité, 4838 ; 3e l., 5423.

Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries (M. Fraser) 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.

Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l., en comité et 3e l., 4154.

Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (Hon. M. Bernier 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (M. Birkett) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adop., 7711.

Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston (M. Harty) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.

Bill (n° 191) constituant en corporation la "Home Bank of Canada" (M. Russell) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.

Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine (M. Puttee) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747 ; 5775 ; 6086 ; 6161 ; 7057 ; 3e l. et adop., 7058.

Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics (Hon. M. Sutherland) 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.

Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses affectant les animaux (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l. et adop., 4856.

Bill (n° 195) faisant droit à N. James Reid Steel (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses (Hon. M. Costigan) 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; en comité, 11060 ; 3e l., 11066.

Bill (n° 199) concernant la maison de réforme du Bon-Pasteur dans la ville de Saint-Jean, N.-B. (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., et adop., 5012.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.

Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.

Bill (n° 202) constituant en corporation la " Church Missionary Society of Canada " (M. Russell) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.

Bill (n° 203) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (M. Calvert) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.

Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Ouest (M. Campbell) 1ère l., 5418 ; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902 (hon. M. Fielding) 1ère l, 2e l, en comité, 3e l. et adop., 5423.

Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre ainsi que la fabrication et la vente de beurres falsifiés (hon. M. Fisher) 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; en comité, 6043 ; 3e l. et adop., 6051.

Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale (hon. M. Mulock) 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop., 6069.

Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord (hon. M. Blair) 1ère l., 5544; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.

Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa (M. Campbell) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.

Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (M. Galliher) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada (M. Russell) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.

Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada (M. Clarke) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adopt., 7704.

Bill (n° 214) destiné à faire droit à Florence Lee Gray (M. Scott) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 215) modifiant le code pénal (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.

Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway à Vernon (M. Galliher) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904 (hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop., 6380.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes (hon. M. Fielding) 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop. 7027.

Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 6638 ; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.

Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adopt., 7128.

Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. et adop., 7026.

Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.

Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.

Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire (hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.

Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l. et adop., 9410.

Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.

Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la " Keller Heater Company of Canada ", à responsabilité limitée (M. McIsaac) 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900 (Hon. M. Sifton) 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l. et adop., 9614 ; amendements du Sénat, 12906.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada (Hon. M. Fielding) 3e l., 7962 ; amendements du Sénat, 14583.

Bill (n° 234) modifiant la loi des banques (M. Henderson) 1ère l., 7793.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (sir Wilfrid Laurier) débat sur motion pour 1ère l., 7890 ; 2e l. et comité, 10676 ; en comité, 10903 ; 11457 ; dépôt de documents (renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565 ; en comité, 11565 ; 12090 ; 12215 ; 12328 ; 12399 ; 12475 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 et suiv. ; 12976 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034 ; requêtes contre, responsabilité des députés quant aux signatures (int. Talbot) 12971; observ. Marcil (Bagot) 13203 ; mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538 et suiv.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley (M. Porter) 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité) 12399 ; 3e l., 12399.

Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 12747 ; 2e l. et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l., 11070.

Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066 ; 3e l. et adop., 11067.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses du service public de l'exercice expiré le 30 juin 1903 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest (M. McCarthy) 1ère l., 8652 ; 2e l., 8809 ; 3e l., 11169.

Bill (n° 245) modifiant de nouveau la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 9339.

Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster (M. Morrison) 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 2e l. et en comité, 11060 ; 11668 ; 3e l. et adop., 11684.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes (Hon. M. Fielding) 1ère l., 11427 ; dépôt de documents (int. Borden) 11951 ; poursuite des délibérations (int. Borden) 13530 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre concernant 2e l., 13721.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.

Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11951 ; 3e l., 12554.

Bill (n° 255) pourvoyant à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.

Bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement des Territioires du Nord-Ouest (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adop., 13104.

Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 12828 ; en comité, 14093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l. et adop., 14236 ; amendements du Sénat, mot. Laurier pour adop., 15147.

Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer et Canaux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.

Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.

Bill (n° 260) amendant l'acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248 ; retiré, 15070.

Bill (n° 261) modifiant l'acte du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adoption, 14230.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 262) modifiant l'acte (ch. 30, stat. de 1879) concernant le port de Sydney-nord, N.-E. (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.

Bill (n° 263) modifiant l'acte de 1900 concernant les sinistres maritimes (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268, 13843-44.

Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Ethier) 1ère l., 13257 ; 2e l., 13257 ; renvoi devant le comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité, 3e l., 13604.

Bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.

Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection (sir Richard Cartwright) 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adopt., 14608.

Bill (n° 267) concernant les bibliothécaires du parlement (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14594 ; 3e l. et adop., 14595.

Bill (n° 268) concernant le régistraire de la cour Suprême du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l. et adop., 14704.

Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.

Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés (Hon. M. Fielding) 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.

Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.

Bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec, pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.

Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier de 1897 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15061.

Billets fédéraux, garantie (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6480 ; (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660 ; impression (sub.) 14545.

Birkett, M. Thomas, député, réserve du canal Rideau, bail (int. Calvert, 12470.

Bishop, capitaine, destitution (int. Fowler) 7108.

Blair, Hon. Andrew George, ministre des Chemins de fer et Canaux, démission (int. Borden) 6736 ; sir Wilfrid Laurier, renseignements, 6754, explications, (débat) 6947 ; 6966 ; Hon. A. G. Blair, 6948; M. R. L. Borden, 6960, 6968 ; Hon. J. I. Tarte, 6963 ; le directeur général des Postes, 6969.

Blé, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Bennett) 288 ; transport, coût (int. Kemp) 11455 ; 11688.

Blind-River, quai (int. Birkett) 1340 (sub.) 13506.

Bloomfield Station, N.-B., directeur de la poste (int. Fowler) 839.

Bois-Brûlé, jetée (sub.) 13725.

Bois : créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189 ; à pâte, tarif des Etats-Unis (int. Pope) 4518 ; mesurage (sub.) 8032 ; commerce, coalition (int. Scott) 1636 ; commission d'enquête (int. Scott) 6375.

Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Boîtes postales pour journaux (int. Taylor) 14577.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bond-Hay, traité (int. Borden) 900.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Bourgeois, M. E., destitution (int. Wilmot) 556.
Bourse, opérations (observ. Bourassa) débat, 7221.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Brantford, salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13375.
Brennan, M. John P., destitution (int. Hackett) 14282.
Breton Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Brevet d'invention, M. James Siclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Brevets, amendement à la loi (int. Casgrain) 98 ; classification (sub.) 4591.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Brunet, Arthur, libération (mot. Casgrain pour pour doc., et débat) 103.
Bryson, pont (sub.) 13594.
Budget (mot. Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amend. Borden) débat : M. Fielding, 1425 ; M. R. L. Borden, 1514 ; 2269 ; sir Richard Cartwright, 1654 ; Hon. M. Tarte, 1678 ; M. Charlton, 1702 ; M. Clancy, 1742 ; M. Davis, 1777 ; M. Sproule, 1802 ; M. Heyd, 1828 ; M. Blain, 1850 ; N. Oliver, 1865 ; 1883 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 1892 ; M. Vrooman, 1900 ; M. R. F. Sutherland, 1929 ; M. Roche (Marquette) 1944 ; M. Roche (Halifax) 1959 ; M. Bell, 1976 ; M. Maclaren (Huntingdon) 2005 ; M. Richardson, 2014 ; M. Holmes, 2022 ; M. Taylor, 2043 ; 2251 ; M. Thompson, 2063 ; M. Hackett, 2086 ; M. Schell, 2095 ; M. Morin, 2102 ; M. Ross (Ontario-sud) 2106 ; M. Kemp, 2120 ; M. Galliher, 2132 ; M. Henderson, 2147 ; M. Grant, 2180 ; M. Broder, 2190 ; M. Fraser, 2201 ; M. Puttee, 2222 ; M. Lemieux, 2241 ; M. Paterson, 2252 ; M. Clarke, 2283 ; M. Ball, 2309.
Buote, M. Jérôme, destitution (int. Hackett) 14298.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. Sproule pour doc.) 602.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403 ; 13508.
Burns, M. P. J., pose des bouées, Bathurst (int. Wilmot) 3761.

CABLE transpacifique (int. Borden) 2769.
Cabotage, privilèges (observ. sir Wilfrid Laurier) 12970 (rép. de l'honorable M. Paterson à observ. Taylor) 13403.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 ; 13725.
Campbell, M. D. J., directeur de la poste à MacLeod, destitution (int. Osler) 8318.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int. Bell) 3107.
Canada Foundry Company, grève des employés (int. Smith, Vancouver) 7423.
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (Yamaska) (sub.) 14814.
Canadian Mining Institute, publication de documents (sub.) 12845 ; 14252.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 Henry Tucker, services comme commissaire-enquêteur (sub.) 14449.
Canal de Chambly (sub.) station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13170 ; quais de débarquement, 13170 ; 14446 ; pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installations électriques (sub.) 14425.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037 ; 13160 ; 14432.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; améliorations (sub.) 13164 ; 13167 ; installations électriques (sub.) 14433 ; protection des portes d'écluse (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 14445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (mot. Murray pour doc.) 1340.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvernement (mot. Lennox pour doc.) 1365-66 ; agrandissement (sub.) 7792 ; 13159 ; 14442; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; employés, paiement (int. Taylor) 13574 ; pour pont tournant au-dessus du canal, sur la ligne de la rue Concession, Ottawa (sub.) 14442.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 ; 13165.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; paiements à M. George Goodwin, entrepreneur (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446 ; MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Canal de la Trent (int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat : 2392 ; (int. Porter) 12973 ; construction (sub.) 7778 ; 14947 ; inspecteur sanitaire (int. Hughes) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int. Hughes) 8354 ; MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int. Lancaster) 685 ; écluse, enlvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Hamilton Electric Light, loyer (int. Lancaster) 1927 ; 3939 ; éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163 ; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes et appareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167 ; grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage à l'électricité (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440 ; élévateurs à Port-Colborne, fondations (sub.) 14440.

Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour le surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Canaux, dépenses (int. Davis) 1651 ; employés, salaires (int. Broder) 2382 ; réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int. Bennett) 2854.
Canso, détroit, bateau-passeur(sub.) 7751 ; 14384.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6758 ; examen (sub.) 13805.
Cap Hopewell, quai (sub.) 13504.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Cap Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Carabines, fabrique à Québec (mot. Casgrain pour doc.) 111.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Cardigan-nord, jetée, prolongement (sub.) 13493.
Cargill, M. Henry, député, décès ; discours de sir Wilfrid Laurier et de M. R. L. Borden, 13200.
Carlin, Peter J., destitution (int. Borden) 132.
Carter, M. W. B., appointements (sub.) 14067.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Cartes géographiques (sub.) 14062.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.
Cascumpec, port ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.
Cawdron, M. A. J., appointements (sub.) 3636.
Céréales en Angleterre, impôt (int. Clarke) 1742.
Chabot, M. F. X., retraite (int. Morin) 2085.
Chamberlain, l'hon. Joseph, discours (int. Monk) 13651.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int. Monk) 1338.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries à certains membres, à Newport, Vt. (observ. Clarke) 12747.
Chambre des communes, affaires de la (int. Borden) 492 ; éclairage (int. Clarke) 836 ; 964; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) 1146 ; (observ. Monk) 1386 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Charlton) 2379 ; (observ. Henderson) 2475 ; préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot. Laurier) 3237; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) débat, 3841 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Borden) débat, 4503 ; bills d'intérêt particulier (observ. LaRivière) 5312; règle 51, revision (mot. Demers pour comité) 4599, 13830 ; mot. Demers modifiant rapport du comité, 12469, 13830 ; maintien de l'ordre (observ. Borden) 12980 ; séances du samedi (mot. Laurier) 13537 ; ajournement, jour d'action de grâces (mot. Laurier) 14076 ; augmentation d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; commis de la session, somme supplémentaire (sub.) 14535 ; ventilation (observ. Taylor) 4518, 6615 ; service téléphonique (observ. Reid) 5261 ; règle 51, revision, motion Demers pour comité, 4599 ; (sub. 5446 et suiv.
Charbon, importation (int. Clarke) 686.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (mot. Monk pour doc.) 689.
Chemins de fer : de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord (sub.) 14759-14760.
Chemins de fer : accidents (int. Clarke) 895, 1060, 1372, 9376 ; subventions en terres et en argent (int. Davis) 1233 ; subventions (int. Scott) 1234, 1738, 1739, 2172 ; traverses, importation (int. Emmerson) 1740 ; subventions (int. Wilson) 2385 ; subventions—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 2386 ; subventions en terres (int. Scott) 2671, 3933 ; (int. Wilson) 4115 ; (int. Scott) 5000 ; politique du gouvernement (observ. Borden) débat, 7325 ; (int. Borden) 7518, 7622 ; subventions, résolutions (int. Monk) 11222 ; subventions (int. Wilson) 13531, 13646, 14221 mot. Fielding pour comité sur projet de résolutions 13832 ; en comité, 14608; (int. Heyd) 14222; accidents, frais d'enquête (sub.) 14446 ; subventions, projet de résolutions (en comité) article 4, 14816 ; article 5, 14818 ; article 6, 14820 ; article 8, 14821 ; subventions votées aux chemins de fer pour les exercices de 1900, 1901 et 1902 (int. Wilson) 13101, 3292 ; subventions (int. Bell) 14991 ; subventions dans les diverses provinces (Hon. M. Fielding) 15155.
Chemins de fer : modification et refonte de la loi des (voir bill n° 21, lettre B).
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int. Sproule) 8735.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339, 13172, 13195 ; correspondance, commis principal (int. Lennox) 5502 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195 ; appointements d'un commis additionnel de 2e classe (sub.) 14344.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (observ. Marcil, Bonaventure) 3413.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659, 14745.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14727.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int. Scott) 13289.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int. Schell) 2381.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux muncipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939 ; garantie de ses obligations (mot. Blair pour comité sur résol.) 4339 ; en comité sur résol.) 4519, 5131, 5262 ; estimations concernant le coût de cette ligne (motions Blair et Clarke) 5224-5225 ; (en comité sur résol.) 5274 ; (2e l. et adop.) 5297.
Chemin de fer Canadien du Pacifique : Engagements avec le gouvernement pour construction de soixante milles de la voie du Grand Central du Nord-Ouest (int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (int. McCreary) 2391; dépenses relativement à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166 ; subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, 14801 ; terres au Manitoba, (int. Puttee) 684 ; taxes scolaires sur terres au Nord-Ouest (int. Oliver) 4153 ; wagon n° 001,

Chemin de fer Canadien du Pacifique—*Suite.*
possession par l'hon. M. Tarte, amélioration et aménagement par le gouvernement (int. Demers) 14575.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ. Ethier) débat, 7795.
Chemin de fer des Comtés-Unis (mot. Johnston, Cap Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart sub.) 14800.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon, et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer d'Extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.
Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755 ; (sub.) 14623.
Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Ch. de fer et Canaux (mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 8575 ; (mot. Fielding pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 11456, 12829.
Chemin de fer le Grand Tronc, et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement, (int. Monk) 688 ; paiements, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria et gare Bonaventure (mot. Monk pour doc.) 723 ; prêts par le gouvernement (int. Talbot) 3023 ; subvention (observ. Kemp) 5928 ; taux de transport des voyageurs (observ. Clarke) 11012 (int. Maclean— 11818, 12085 ; loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695, 14699.
Chemin de fer Interprovincial du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer d'Inverness ci-devant d'Inverness et de Richmond (sub.) 14633.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha! Ha! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Kootenay-Central (sub.) 14793; subvention additionnelle (motion Fielding pour comité sur résolution) 14824.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer maritime de Chignecton (observ. Logan) 4561.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach, (sub.) 14627.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer des Mines du Klondike (mot. McIsaac afin que requête pour bill d'intérêt privé soit lue et reçue)2877.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int. Haggart) 6091.
Chemin de fer Montréal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int. Porter) 8320.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKnezie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. Roche pour doç.) 2417 (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. LaRivière pour doc.) 7517.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750.
Chemin de fer de Rive Sud, M. Geoffrion (observ. 207 ; Hon. M. Blair (rép.) 208 ; (mot. Tarte pour doc.) débat, 457.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Roberval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Shédiac et du Littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (int. Lefurgey) 2672.
Chemin de fer de la station de Débert à la mine de houille de Débert (sub.) 14624.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (mot. Logan pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. Tarte pour doc.) 689 (int. Wilmot) 2856 ; Hon. M. Blair (explication personnelle) 2893 ; vente au Grand-Tronc-Pacifique (int. Monk) 7794.
Chemin de fer Transcontinental ; discours de sir W. Mulock) (int. Haggart) 374 ; construction (int. Bennett, 2387 ; corespondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. Tarte pour doc.) 456 ; (int. Casgrain) 553 ; proposition au gouvernement (int. Monk) 896 ; 1054 ; 1059 ; politique du gouvernement (int. Monk) 5960 ; (int. Borden) 7017.

Chemin de fer Transcontinental national, projet de résolution (int. Monk) 7712 ; bill (n° 135) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, (sir Wilfrid Laurier), (débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour 1ère lecture) : Sir Wilfrid Laurier, 7890 ; M. R. L. Borden, 7930 ; 7959 ; Hon. M. Haggart, 7950 ; M. Sproule, 7960 ; (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 8151 ; (motion de sir Wilfrid Laurier pour dépôt de documents) 8317 ; paroisses et montagnes traversées (int. Morin) 8353 ; impression du bill en français (int. Léonard) 8354 ; anciennes explorations (motion de l'honorable M. Haggart pour doc.) 8469; (motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) 8652, débat : l'honorable M. Blair, 8653 ; M. Charlton, 8714-8736 ; M. Monk, 8777 ; l'honorable M. Fielding, 8795 ; M. Barker, 8845 ; l'honorable M. Sifton, 8869-8892 ; l'honorable M. Haggart, 8931 ; M. Emmerson, 8956-8969 ; M. Sproule, 8996 ; M. Lemieux, 9028 ; M. Oliver, 9059 ; M. Lennox, 9062; M. Morrison, 9112 ; M. Hughes (Victoria) 9128 ; M. Russell, 9163-9176 ; M. R. L. Borden, 9218 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 9264 ; M. Northrup, 9299 ; l'honorable M. Costigan, 9324 ; M. Guthrie, 9342 ; M. Puttee, 9377 ; M. Kemp, 9411 ; M. Hughes (King) 9441 ; M. Bennett, 9457 ; M. MacPherson, 9476 ; M. Robinson, 9488 ; M. Logan, 9499 ; M. Osler, 9542 ; M. Heyd, 9567 ; M. Ganong, 9590 ; M. Marcil (Bonaventure) 9614 ; M. Wilson, 9630 ; M. Broder, 9657 ; M. Mackie, 9677 ; M. Lavell, 9696 ; M. R. F. Sutherland, 9711 ; M. Wright, 9720 ; M. Hackett, 9723 ; M. Talbat, 9736 ; M. Blain, 9758 ; l'honorable M. Fisher, 9776 ; M. Lefurgey, 9794 ; M. Roche (Halifax) 9817 ; M. Thomson (Grey-nord) 9838 ; l'honorable M. Ross (Victoria, N.-E.) 9847 ; M. Porter, 9862 ; sir Richard Cartwright, 9883 ; l'honorable M. Tarte, 9900 ; M. Bourassa, 9927 ; M. Clancy, 9946 ; M. German, 9970 ; M. Roche Marquette) 9989 ; sir William Mulock, 10013 ; M. Bell, 10048 ; M. Wade, 10083 ; M. Brock. 10133 ; M. Malouin, 10145 ; M. MacLaren (Perth-nord) 10162 ; M. Bureau, 10169 ; M. Lancaster, 10173 ; M. Ross (Ontario-sud) 10191 ; M. Henderson, 10206 ; M. Stephens, 10227 ; M. Wilmot, 10245 ; M. Girard, 10257 ; M. Ward, 10275 ; M. Davis, 10284 ; M. Richardson, 10305 ; M. Holmes, 10314 ; M. Clare, 10324 ; M. Archambault, 10335 ; M. Boyd, 10340 ; M. Johnston (Lambton) 10360 ; M. Vrooman, 10367 ; M. Murray, 10376 ; M. Pringle, 10383 ; M. Maclaren (Huntingdon) 10405 ; M. Cargill, 10412 ; M. Parmelee, 10422 ; M. Ball, 10430 ; M. Scott, 10437 ; M. Birkett, 10480 ; M. Béland, 10488 ; M. Stewart, 10500 ; M. Fowler, 10508 ; l'honorable M. Paterson, 10540 ; M. Clarke, 10573 ; M. Angers, 10611 ; M. Gourley, 10616 ;

Divisions : sous-amendement de M. Boyd, 10360; rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407 ; rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670 ; rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 1062 ;

De nouveau en comité sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) M. Monk, 10675 ; sir Willfrid Laurier 10675 ; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10675.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., 10676 ; 2e l. et comité, 10676 (débat) M. Monk, 10676 ; sir Wilfrid Laurier, 10677 ; M. McCreary, 10681 ; M. Northrup,-10684 et suiv. ; l'honorable M. Fielding, 10685 et suiv. ; l'honorable M. Tarte, 10685 et suiv. ; M. Hughes, (Victoria) 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10688 ; M. Sproule, 10691 ; M. Maclean, 10694 ; M. Cochrane, 10705; M. Charlton, 10710 ; M. Ingram, 10719 ; M. Meigs, 10738 ; M. Wright, 10749 et suiv. ; M. Taylor, 10752 et suiv. ; (int. Monk) 10804 ;

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité sur le bill (n° 235) : M. Kemp, 10805 ; sir Wilfrid Laurier, 10808 ; M. Brock, 10812 ; l'honorable M. Paterson, 10816 ; M. Murray, 10819 ; M. Clancy, 10822 ; 10887 ; M. Heyd, 10824 ; M. Taylor, 10830 ; M. Holmes (président) décision, 10833 et suiv. ; M. Monk, 10843 ; M. Lennox, 10851 ; M. Hughes (Victoria) 10854 ; M. Charlton, 10862 et suiv. ; M. Osler, 10867 ; M. Lefurgey, 10868 ; M. Bennett, 10875 ; M. Ingram, 10883 ; l'honorable M. Fielding, 10889 ; M. Richardson, 10894 ; M. Lancaster, 10896 ;

Délibérations du comité non sténographiées, division sur décision du président, M. Belcourt, 10902-10903 ;

De nouveau en comité, 10903 : M. Sproule, 10903 ; M. Hackett, 10905 ; M. Johnston (Cardwell ; 10909 ; M. Fraser, 10912 ; M. Lavell, 10917 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10918 ; M. Northrup, 10926 ; M. Ingram, 10940 ; M. Henderson, 10954 ; M. Wilson, 10964 ; M. Broder, 10969 ; M. Blain, 10976 ;

De nouveau en comité : M. Barker, 11457 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11457 ; M. R. L. Borden, 11457 ; M. Northrup, 11458 ; l'honorable M. Fielding, 11458 ; l'honorable M. Sutherland, 11468 ; M. Fowler, 11483 ; sir Wilfrid Laurier, 11487; 11510; 11536; M. Clancy, 11498; M. Gourley, 11499 ; M. Bell, 11507 ; M. Davis, 11514 ; M. Osler, 11543 ; M. Kemp, 11544 ; M. Puttee, 11545 ; M. Monk, 11550 ; sir William Mulock, 11552 ; M. Taylor, 11557 ; l'honorable M. Fisher, 11560 ; M. Kendall, 11561 ; M. Ingram, 11561.

Dépôt de documents(renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565.

De nouveau en comité, 11565 ; sir Wilfrid Laurier, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; M. Monk, 11565 ; l'honorable M. Fielding, 11566 ; M. Maclean, 11566 ; M. Sproule, 11571 ; 11653 ; M. R. L. Borden, 11572 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11581 ; M. Osler, 11583 ; M. Taylor, 11612 ; M. Oliver, 11614 ; M. Northrup, 11615 ; sir Richard Cartwright, 11622 ; M. Kemp, 11622 ; l'honorable M. Paterson, 11624 ; M. Bell, 11641-45 ; M. Bennett, 11635 ; M. Barker, 11641 ; M. Gourley, 11648 ; l'honorable M. Sutherland, 11652 ; M. Lennox, 11657 ; M. Hughes (Victoria) 11661:

De nouveau en comité, 12090 ; 12215 ; M. R. L. Borden, 12090 ; 12215 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12090 ; 12219 ; M. Macdonald (Huron) 12091 ; 12229 ; M. Barker, 12092 ; 12228 ; l'honorable M. Fielding, 12096 et suiv. ; M. Lennox, 12096 ; 12259 ; M. Northrup, 12113 et suiv.; M. Gourley, 12117, 12233 ; M. Bennett, 12129 ; M. Clancy, 12131 ; 12230 ; M. Fowler, 12134 ; 12298 ; M. Charlton, 12137 et suiv. ; H. Hughes (Victoria) 12143 et suiv. ; M. Brock, 12158 ; 12265 ; M. Henderson, 12190 et suiv. ; M. Bell, 12192 ; 12248 ; M. Oliver, 12200 ; M. Talbot, 12205 ; sir Wilfrid Laurier, 12225 ; 12268 ; M. Osler, 12228 ; M. Kemp, 12229 ; M. Sproule, 12231 ; M. Taylor, 12237 ; M. Holmes, 12242 ; M. Davis, 12244 ; l'honorable M. Paterson, 12278 ; M. Logan, 12296 ; M. MacPherson, 12299 ; M. Kendall, 12305 ; M. Morin, 12306 ; M. Kaulbach, 12316.

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité, 12328; 12399; 12475 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12328; 12479; M. R. L. Borden, 12329; 12493; M. Bennett, 12329 et suiv.; l'honorable M. Fielding, 12330 et suiv. ; M. Clancy, 12330 ; M. Clarke, 12330 ; M. Rosamond, 12340 ; M. Boyd, 12346 ; 12522 ; Hon. M. Haggart, 12347 ; 12450 ; M. Blain, 12352 ; 12532 ; M. Kemp, 12354 ; 12433 ; 12527 ; M. Brock, 12358 ; M. Johnston (Cardwell) 12362 ; 12506 ; M. Sproule, 12364 ; 12493 ; M. Logan, 12368 ; M. Casgrain, 12375 et suiv. ; M. Charlton, 12382 ; 12486 ; M. Brock, 12392 ; M. Oliver, 12398 ; M. Gourley, 12399 et suiv. ; M. Osler, 12414 ; 12538 ; Hon. M. Paterson, 12423 et suiv. ; M. Clancy, 12431 ; M. Campbell, 12438 ; M. Lavell, 12439 et suiv. ; M. Barker, 12439 ; 12517 ; M. Northrup, 12450 ; 12515 ; M. MacPherson, 12458 ; M. Thompson (Haldimand) 12459 ; M. Maclean, 12475 ; M. Macdonald, 12485 ; M. Robinson (Elgin) 12487 ; sir Wilfrid Laurier, 12487 ; 12537 ; M. Ingram, 124494 ; M. Heyd, 12497 ; M. Taylor, 12506 ; M. Kaulbach, 12508 ; M. Reid (Grenville) 12516 ; M. Roche (Marquette) 12520 ; M. Davis, 12522 ; M. Scott, 12529.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (débat) : sir Wilfrid Laurier, 12866, 12899, 12976, 12987, 12999, 13014, 13015, 13017 ; M. R. L. Borden, 12866 ; 13015 ; M. Sproule, 12913, 13031 ; l'hon. M. Haggart, 12933 ; amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; M. Osler, 12948 ; M. Fielding, 12951 ; M. Broder, 12953 ; M. Taylor, 12954, 13006 ; M. Reid (Grenville) 12956; 12999, 13018; M. Johnston (Cap-Breton) 12957 ; M. Richardson, 12958 ; amend. Osler, 12950 ; rejeté par 78 contre 39, 12959 ; M. Alcorn, 12960 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12962 ; M. Roche (Marquette) 12963, 12990 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; M. Fowler, 12966, 13000 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968 ; M. Northrup, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970 ; M. Lancaster, 12976 ; amendement Lancaster, 12978, rejeté, 12979 ; M. Blain, 12980 ; amendement Blain, 12981, rejeté, 13006 ; amendement Taylor, re-13007, rejeté sur même division 13024 ; M. Kemp, 12986 ; M. Emmerson, 12987 ; M. Hale, 12990 ; M. Talbot, 12993 et suiv.; M. Hackett, 12997 ; l'hon. M. Paterson, 13011 ; M. Bennett, 13018, 13024 ; M. Barker, 13025 ; amendement Barker, 13025, rejeté sur même division, 13025; M. Henderson, 13028 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; M. Bell, 13029 ; amendement Bell, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Morin, 13031 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Brodeur (Orateur) 13031 ; 3e l., et adoption sur même division, 13034 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (int. Talbot) 12971 ; mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.; observ. Marcil (Bagot) 13203; construction, adjudication des entreprises (int. Grant) 13292 ; plan de M. R. L. Borden, pétitions à l'appui (int. Davis) 13293 ; pétitions contre le bill, irrégularités (int. Borden par rapport à mot. Talbot) 13843, 13956 ; études topographiques et autres dépenses (sub.) 14949 ; arpentages (int. Borden) 15067 ; pétitions (observ. Taylor) 15147 et suiv.

Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.

Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.)14794.

Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.

Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la rivière du Loup (sub.) 14640.

Chemin de fer de la Vallée du sud-est (mot. Johnston, Cap-Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.

Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.

Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.

Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.

Chemin de fer de Wolfeville au Bassin des Mines (sub.) 14634.

Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.

Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.

Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int. Reid) 6118.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une digue (sub.) 8037 ; pour compléter, 14433.

Chéticamp, quai (sub.) 13448.

Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.

Chevrier, famille, et service civil (int. Fowler) 12751, 12972.

Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.

Chigogin, jetée (sub.) 13448.

Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.

Cigarettes, prohibition (mot. Bickerdike) débat: M. Bickerdike, 841 ; M. Holmes, 845 ; M. Barker, 851 ; M. Lennox, 852 ; M. Roddick, 853 ; M. Logan, 855 ; M. Taylor, 858 ; M. L. P. Demers, 859 ; M. Heyd, 860 ; M. Broder, 860 ; M. Kaulbach, 861 ; M. Stephens, 863 ; Hon. M. Ross, 863 ; Hon. M. Tarte, 864 ; M. Sproule, 865 ; M. Macdonald, orateur-suppléant, 865 ; M. Brock, 866 ; sir Wilfrid Laurier, 866.

Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.

Clémence, exercice de la prérogative de (int. Casgrain) 98.

Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.

Clinton, bureau de poste (sub.) 530.

Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 13385.

Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.

Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (int. Hughes) 9945.

Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.

Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.

Colombie Anglaise : statuts, refus de sanction par gouvt fédéral (mot. Borden pour doc.) 723, 2086, 2769 ; troubles ouvriers (observ Smith) 970 ; rapport concernant pêcheries (int. Earle) 1235, 6566 ; grèves (int. Puttee) 1653 ; lignes télégraphiques (sub.) 3097 ; commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199 ; rapport (int. Earle) 8352 ; pêche au saumon, commission (mot. Préfontaine pour rapport) 7325 ; bureau d'essai (sub.) 14253 ; commerce de bois (observ. Borden) 15067 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13583 ; nouveau remorqueur (sub.) 13591 ; lignes télégraphiques, frais d'exploitation (sub.) 13644.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot. Laurier) 5 ; (rapp.) 199 ; (mot. Laurier pour adoption du rapp.) 205 ; (mot. Laurier pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872 ; mot. Hyman pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.

Commerce avec le Japon (int. Clarke) 8868.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. Kemp) 3621 ; coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14958.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Commerce privilégié, cablogramme publié par le "Star", de Montréal (int. Lemieux) 14224.
Commission du capital et du travail, 1886; membres (int. Kendall) 8318.
Commission des chemins de fer (loi de 1900), membres, secrétaire et autres employés, appointements (mot. Fitzpatrick, pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360 ; frais et appointements (sub.) 14447.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation de carnets d'arpenteur, appointements (sub.) 7038 ; appointements (sub.) 12845.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World)), de Toronto (int. Sproule) 14342.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen(mot. Galliher pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Compagnie du pont de Westminster, bill d'intérêt privé (mot. Morrison afin que pétition pour charte soit lue et reçue) 10756.
Comptes publics, comité (mot. Fraser) 374.
Conciliation, conseils de (int. Bell) 3759, 4150.
Confédération, fête, ajournement (mot. Laurier) 5780.
Conférence intercoloniale (mot. Monk pour doc.) 874 ; (int. Borden) 900 ; (mot. Borden pour doc.) 3763 ; débats, publication (int. Borden) 8159, 9722 ; (int. Sproule) 8468 ; (mot. Laurier pour dépôt de documents) 9846.
Conférences agricoles (int. Lemieux) 8867.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.
Consul d'Allemagne, correspondance (int. Borden) 12472.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int. Léonard) 4334, 4336.
Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du régistraire (sub.) 3531.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; régistraire, supplément, 3530 ; M. Charles Morse, 3530 ; loyer, 3531 ; avance du gouvernement fédéral (sub.) 12844.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cour Suprême (sub.) : arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524, 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527 ; régistraire, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118 ; jugements, publication (sub.) 14551.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. Borden pour doc.) 939.
Cour Territoriale, Yukon (sub.) : Shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534-3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int. Blain) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, amélioration (sub.) 118 ; 13492.
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1108 ; 13447.
Craig, M. George, sten., voyage de Dawson à Ottawa et retour (sub.) 3532.
Creek False, C.A., location (int. Wilson) 2856 ; 3022 ; (mot. Earle pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int. Earle) 7793.
Criminels allemands libérés, au Canada (int. Charlton) 3332.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Cummings, M. James, paiement (int. Blain) 9723.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Cutler, Spanish-Mills, Little Current et Wekimagong, transport des malles entre (int. Bennett) 2387.

DALHOUSIE, améliorations au port (sub.) 13504.
Daly, M. Michael, maître du port, Bathurst, destitution (int. Fowler) 3022 ; (int. Wilmot) 3761.
Débats : comité (mot. Laurier) 5 ; 1er rapp., quorum (M. Champagne) 671 ; mot. pour adop. (M. Champagne) 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, (M. Champagne) 964 ; (mot. pour adop.) discussion : M. Champagne, 1144 ; M. Bourassa, 1144 et suiv. ; 3e rapp., gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu (M. Madore) 1513 ; 4e rapp. (M. Champagne) nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Sylva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (M. Champagne) (mot. pour adop., 1828 ; 4e rapp. (M. Champagne) mot. pour adop., 2005 ; bureau des traducteurs (int. Clarke) 2391 ; (int. Blain) 3935 ; publication des Débats (sub.) 5446 ; 5e rapp. (M. Champagne) secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; M. Champagne, mot. pour adop. du 6e rapp., 8158 ; 9611 ; M. Champagne, 8e rapp., nomination de M. Robert C. Dunbar comme sténographe officiel, 12469 ; M. Champagne, 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.
Défense navale, article du "Globe" (int. Clarke) 968.
Denny, colonel, nomination (M. Hughes, Victoria) explication personnelle, 15152.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, service (mot. Fielding) pour comité sur projet de résolution) 8354 ; en comité, 8470.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 ; 13510.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; 1702 ; présentés, 3 ; 287 ; 454 ; 1702, nommés à des positions importantes (mot. Roche pour doc.) 9847.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038 ; 13379.

Desjardins (Pontiac) quai (sub.) 13733.
Desjardins, M. Camille, nomination (int. Bureau) 3664.
Détenus, libération conditionnelle (int. Casgrain) 97 ; (motion Casgrain pour documents) 580.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Digby, quai, réparations (sub. 1113 ; port, améliorations (int. Fowler) 2171 ; édifices pubblics, améliorations (sub.) 13299.
Dipper Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Discours du Trône, 3 ; 15163.
Distribution postale à la campagne : gratuite, (int. Robinson) 289 ; à domicile, (int. Hackett) 14091.

DIVISIONS :

Amendement de M. Brock demandant que le crédit de $50,000 destiné à la construction d'une succursale de l'hôtel des monnaies à Ottawa soit biffé; rejeté par 47 contre 6, 371.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer ; motion de l'hon. M. Blair pour renvoi devant le comité des chemins de fer, adoptée par 99 contre 53, 578.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial, motion de M. F. Monk pour renseignements sur noms des vendeurs et prix payés, rejetée par 66 contre 35, 707.
Home Rule en Irlande, motion de l'honorable John Costigan pour adresse à Sa Majesté, adoptée par 102 contre 41, 833.
Cigarettes, motion de M. Bickerdike demandant la prohibition de l'"importation, de la fabrication et de la vente, adoptée par 103 contre 48, 868.
Bill (n° 66) à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes ; amendement de M. Sproule à la motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., rejeté par 72 contre 36, 1333.
Amendement de M. Borden (Halifax) à motion de l'honorable M. Fielding, budget : " Que cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries, qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;
Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session," rejeté par 107 contre 54, 2310.
Yukon—Concessions Treadgold, amendement de M. Casgrain, 2926, rejeté par 95 contre 52, 3017-3018. Autre amendement de M. Casgrain, 4657, rejeté par 87 contre 40, 4705-4706.
Employés publics, ingérence dans les élections, amendement de M. Roche (Marquette) 3260, rejeté par 71 contre 22, 3317-18-19.
Motion de M. Monk pour 2e lecture du bill (n° 53) relatif à la faillite, 3360, rejetée par 74 contre 42, 3368.
Fer et acier, industrie, amendement de M. R. L. Borden, 4433 ; rejeté par 91 contre 47, 4501.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement de M. Léonard, 4936, rejeté par 100 contre 51, 4968-4969.

DIVISIONS—*Suite.*

Politique fiscale du gouvernement, amendement de l'hon. M. Tarte, 5051, rejeté par 102 contre 50, 5126-5127.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, motion de M. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40, 5042, rejetée par 102 contre 55, 5044-5045.
Achat de bestiaux aux Etats-Unis par le gouvernement impérial, amendement de M. Pope, 5655, rejeté par 78 contre 48, 5676-77-78.
Bill (n° 59) concernant le chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, motion de M. Monk pour renvoi du bill au comité des chemins de fer, 6737, rejetée par 87 contre 51, 6752.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, motion de M. Galliher pour troisième lecture, 7692, adoptée par 64 contre 35, 7692-7693.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, amendement de M. Clarke, 7704, rejeté par 57 contre 9, 7711.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport, amendement de M. Monk à motion de M. Wade pour adoption du 2e rapport, rejeté par 105 contre 40, 8316.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, amendement de M. Maclean, 8589, rejeté par 45 contre 34, 8603.
Rapides des Galops, creusage et élargissement, projet de résolution n° 29, présenté par l'honorable M. Fielding, et adopté par 36 contre 14, 8649.
Chemin de fer transcontinental national, sous-amendement de M. Boyd, 10360, à motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8652, rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407, rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670, rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 10672 ; bill (n° 235) en comité, délibérations non sténographiées, décision du président, M. Belcourt, 10902, confirmée par 52 contre 30, amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; amendement de M. Osler, 12950, rejeté par 78 contre 39, 12959 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12959 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970; amendement Lancaster, 12978 ; rejeté, 12979; amendement Blain, 12981, rejeté sur même division, 13006 ; amendement Taylor, 13007, reqjeté sur même divisi., 13024; amendement Barker, 13025, rejeté sur la même division, 13025 ; amendement Morinm même division, 13025 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; amendement Bell, 13021, rejeté sur même division, 13021 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; 3e l. et adoption sur même division, 13034.
Représentation dans la Chambre des communes, remaniement, bill (n° 66) amendement de l'honorable M. Haggart, 12669 , rejeté par 65 contre 28, 12685 ; amendement de M. Hackett, 12686 ; retiré, 12707 ; amendement de M. Taylor, 12734 ; rejeté sur la même division, 12734 ; amendement de M.

DIVISIONS—*Suite.*
R. L. Borden, 12735 ; rejeté sur la même division, 12739 ; amendement de M. Clancy, 12739 ; rejeté, 12740 ; amendement de M. Lennox, 12741 ; rejeté, 12744 ; amendement de M. Rosamond, 12744, rejeté, 12745.
Commission des transports, dépenses (sub.) 13638 ; amendement de M. Reid (Grenville) 13640 ; rejeté par 40 contre 22, 13643.
Recensement, coût, amendement de M. Blain, 13984 ; rejeté par 69 contre 35, 14042.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, amendement de M. R. L. Borden, 14170 ; rejeté par 63 contre 29, 14220.
Ligne transatlantique rapide, amendement de M. R. L. Borden, 14463 ; rejeté par 58 contre 20, 14510.
Situation financière, revue, amendement de M. Bell, 14917 ; rejeté par 68 contre 30, 14944.
Divorce, cour de (mot. Charlton) débat : M. Charlton, 581 ; M. Robison (Elgin-ouest) 586 ; sir Wilfrid Laurier, 587 ; Hon. W. Ross, 588 ; 602 ; Hon. D. Tisdale, 590 ; M. Lennox, 593 ; M. Bell. 597 ; Hon. M. Fielding, 601.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int. Hughes) 8150.
Documents publics, distribution (observ. Monk) 1424.
Dominion, cartes du (sub.) 7011.
Donald's Head, brise-lames, réparations (sub.) 13448.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int. Ingram) 10365.
Douanes, bureau international des, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Douanes, ministère (sub.) : appointements, 325 ; dépenses casuelles, 336 ; amendement à la loi (mot. Paterson pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat : M. Paterson, 3152 ; M. Maclean, 3152 ; M. Kemp, 3153 ; M. Blain, 3160 ; M. Lavell, 3161 ; M. Wright, 3161 ; M. Scott, 3165 ; M. R. L. Borden, 3166 ; le ministre des Finances, 3173 ; l'Orateur-suppléant (déc.) 3173 et suiv. ; M. Haggart, 3178 ; M. Brock, 3179 ; M. Robinson, 3193 ; M. Clarke, 3196 ; M. Clancy, 3201 ; M. Tarte, 3207 ; M. Monk, 3208 ; Hon. M. Ross, 3213 ; M. Henderson, 3210 ; M. Lancaster, 3223 ; M. Ingram, 3225 ; appointements et dépenses éventuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses, au Yukon, 4113 ; employés (int. Monk) 5501 ; employés, appointements (int. Clancy) 8351; (sub.) 14268 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Douglastown, pile(sub.) 13733.
Doukhobortses : Inscription de homesteads (int. Wilson) 554; pèlerinage (int. Wilson) 554; (int. Blain) 1059 ; prêt aux (int. Wilson) 5778.
Dragage : nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Dragueurs : coût (int. Blain) 1924 ; réparations (sub.) 2701 ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (int. Thomson) 5500 ; le dragueur " International " (int. Fowler) 12471.
Dragueur " Manitoba ", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Dragueur " sir Wilfrid Laurier " (int. Thomson, Grey) 5778.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Droits, réduits (int. Clarke) 838.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 1113 ; 13448.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Duncan's Cove, abords du quai (sub.) 13448.
EAST-BAY, quai, réparations (sub.) 13449.
Ecole de marine au Canada, vaisseau-école, organisation (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Economy, quai. prolongement (sub.) 1117.
Edmonton, prison (sub.) 13397 ; pont sur la Saskatchewan (sub.) 13596.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int. Taylor) 5960.
Edifices du parlement, terrains avoisinants, entretien, négligence (observ. Taylor) 2174 ; (observ. Sproule) 2479 ; 2501 ; logement supplémentaire (sub.) 13269.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983 ; ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096 ; force électrique et autres, pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033 ; éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (int. Clarke) 5501 ; employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
Entreprise, directeur de la poste, destitution (int. Avery) 14296.
Election, pétitions d', jugements de la cour Suprême, 1, 92.
Elections contestées, 2 ; bill modifiant loi des (int. Casgrain) 496.
Elections fédérales (mot. Fielding pour renvoi du bill n° 3 devant le comité et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales et de faire rapport à la Chambre) 3107.
Elévateurs, hausse des droits (observ. Douglass) 11329.
Emerson, embranchement, service des malles (int. LaRivière) 5503.
Empire, défense de l', discours de lord Rosebery (int. Sproule) 418.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés à des (int. Roche, Marquette) 3763 ; mot., idem, pour doc., 3942, 9847.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend. Roche, Marquette) débat : M. Roche, 3251 ; M. McCreary, 3261 ; M. Lancaster, 3268 ; M. Scott, 3274 ; M. l'Orateur-suppléant, 3278 et suiv. (décision) ; M. Blain, 3279 ; M. Boyd, 3283 ; le dir. gén. des Postes, 3287 ; M. Davis, 3290 ; M. Puttee, 3293 ; M. Ingram, 3295 ; M. R. L. Borden, 3303 ; M. Roche (Halifax) 3308 ; sir Wilfrid Laurier, 3310 ; M. Pope, 3313.
Employés surnuméraires : appoint. (sub.) 2850; nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int. Wilson) 1062.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6118 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Etats-majors, solde et allocations (sub.) 13655.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Ewart, M., architecte en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Exécutions capitales, ch. 181, S.R.C. (sub.) 3524.
Exercices annuels, tir (sub.) 3732.
Explication de nature personnelle : M. Robinson (Elgin-ouest) article du Citizen d'Ottawa, 2085 ; M. Talbot, entrefilet du Citizen, d'Ottawa, 3237 ; l'hon. M. Fisher, entrefilet du Citizen, 5497; M.. Schell, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603 ; M. Ingram, comté d'Elgin, remaniement, 6755 ;

Explication de nature personnelle—*Suite.*

sir Wilfrid Laurier, article de la Patrie, 7015; M. Bourassa, discours sur agiotage, racontars de journaux, 7422 ; M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10763 ; M. Lennox, article de l'Evening Journal, d'Ottawa, 11818 ; l'hon. M. Mulock, intérêts dans la Compagnie de Newmarket (rép. aux insinuations de M. Bennett) 13528 ; M. Talbot, pétitions contre le Transcontinental national, 13538 ; M. Roche (Halifax) pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, 13649 ; M. Scott, brochure politique, 14885 ; M. Schell, nomination de M. Stewart comme surintendant du canal de Williamsburg, 14901.

Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4593.

Exposition du Japon (observ. Fisher) 4786.

Exposition de Saint-Louis (int. Lemieux) 3107 ; (sub.) 4759 ; envoi de bestiaux (int. Boyd) 5007.

FAILLITES, bill (int. Lennox) 839.

Farquharson, M. Donald, député, décès ; éloges par sir Wilfrid Laurier, 5701 et M. R. L. Borden, 5702.

Félicitations au premier ministre, par M. Sproule, 11948.

Fer et acier, industrie (avis de mot. Borden) 4002 (mot. et observ. Borden en amend.) débat : M. R. L. Borden, 4420 ; Hon. M. Fielding, 4433 ; M. Bell, 4435 ; M. Kendall, 4443 ; M. Osler, 4447 ; sir Wilfrid Laurier, 4452 ; M. James Clancy, 4454 ; M. Pringle, 4464 ; Hon. J. I. Tarte, 4476 ; M. Bourassa, 4484 ; M. Oliver, 4491 ; M. Heyd, 4494 ; M. Pope, 4497 ; primes à la fabrication (int. Wilson) 6646 ; (en comité sur résol.) 6842 ; (sub.) 7995; dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029 ; primes (en comité sur projet de résol.) 8160 ; (projet de résol. lu et adopté) 8225 ; primes (int. Henderson) 11818.

Ferme expérimentale centrale, beurre (int. Monk) 1925.

Fermes expérimentales (sub.) 998 ; 4707 ; beurre (int. Monk) 1651 ; Melle Hagar (int. Talbot) 5499.

Fête du roi dans le comté d'Elgin (observ. Robinson) 3239.

Ficelle d'engerbage : prix (int. Blain) 206 ; 455 ; (int. McCreary) 1653 ; quantité et prix (int. Heyd) 2390 ; ventes (int. Blain) 3934 ; inspecteur (int. Wilson et Taylor) 5131 ; (int. Wilson) 5779 ; primes à la fabrication (mot. Fielding) (pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 ; (int. Clarke) 7793 ; 7794 ; inspection (sub.) 7995 ; 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14074 ; 14332 ; inspection (int. Alcorn) 14989.

Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.

Fisher, M. Charles A. (int. Monk) 1649.

Fitzgerald, M. W. W., homestead et préemption (mot. Sproule pour doc.) 293.

Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.

Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. Borden pour doc.) 1085.

Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.

Forrest, M. A. E., remboursement (sub.) 5591.

Fort-Lawrence, jetée débarcadère (sub.) 1117; 13450.

Fort-William, édifice public (sub.) 651 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.

France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int. Borden 5128.

Franchise, articles admis en (int. Clarke) 838.

Frank, désastre (int. Scott) 2170 ; (observ. Oliver) 2176 ; (int. Oliver) 2314.

Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.

Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.

Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.

Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.

Fret, classement (int. Kemp) 3417 ; 3664.

Friar's-Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.

Fromage, pesage (int. Monk) 5601.

Frudes-Point, quai (sub.) 13449.

Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int. Smith, Wentworth) 3344 ; mot. Smith, (Wentworth) pour doc., 3941-42.

Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.

Fusil Ross, examen (int. Morin) 2856.

GABARUS, brise-lames, prolongement (sub.) 13451.

Gagetown, Upper et Lower, service postal entre (int. Wilmot) 1737.

Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821 ; 12973.

Garde-bestiaux, commission (int. Lennox) 686, 897, 1062 ; (int. Borden) 1235 ; (mot. Lennox pour doc.) 3518 ; rapport (int. Pringle) 14990; rapport, dépôt, M. Fielding, 15061.

Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.

Gaynor et Greene, extradition (mot. Casgrain pour doc.) 111.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; nominations d'officiers (int. Hughes) 3024 ; tentes (int. Taylor) 3940 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445 ; acte des pensions, de 1899, motion Scott pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.

Général en chef, rapport (int. Hughes) 686.

Géologie, congrès international au Canada en 1906 (int. Carscallen) 8352.

Georgeville, quai, prolongement (sub.) 13467.

Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

Gloucester, N.-B., variolés (int. Fowler) 14992.

Godbout, chaussées (sub.) 2807.

Goderich, port (sub.) 1410 ; brise-lames (sub.) 13511.

Goélette "Euxine", sabordement (mot. McLennan pour doc.) 716.

Goélette "Markland", saisie (observ. Kaulbach) 6195.

Golfe Saint-Laurent, lignes télégraphiques (sub.) 3093.

Goodwin, M. George, entrepreneur, canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

Gordon Highlanders, trophée, présentation (observ. Hughes) 7473.

Gore's Landing, quai (sub.) 13515.

Gouvernement impérial, foin et avoine achetés pour le compte du (mot. Monk) 694.

Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.

Grain, importation par ports d'Ontario occidental, en 1902 (int. Bennett) 99 ; expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Holmes) 555 ; peseurs automatiques, Manitoba, T. N.-O. (mot. Stewart pour doc.) 869 ; 902 ; inspection (int. Clarke) 5007 ; étalon,

Grain, importation—*Suite.*

(mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 13537 ; en comité, 14092 ; inspection, Manitoba (sub.) 13982.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur projet de résolution) 5257 ; (rapport, 2e l. et adoption du projet de résolution) 5261.
Grains et farines, inspection (sub.) 8031.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13411.
Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125, 13466 ; travaux de protection au port (sub.) 14385.
Grande-Rivière, entrée du port, amélioration (sub.) 1125 ; dragage (int. Lancaster) 12750, 13292 ; quai (sub.) 13734.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1568.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Grant, M. J. G., de Barrie, cautions (int. Bennett) 6194.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Greenfield, M. J. R. N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Greffier de la Chambre, 1.
Grosse-Isle, quarantaine (sub.) 431.
Guay, M. A., compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (int. Ingram) 1055 ; selles et brides pour dernier contingent (int. Monk) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int. Taylor) 1737 ; fonctionnaires servant comme volontaires (mot. Hughes pour doc.) 2417 ; achat de provisions (mot. Borden pour doc.) 2858, 5600 ; pensions aux soldats (int. Hughes) 3023 ; médailles (observ. Clarke) 8503 ; (rép. du ministre de la Milice à observ. Clarke) 8561 ; médailles (int. Clarke) 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (int. Hughes, Vic.) 1458 ; pensions (observ. Broder) débat, 14892 et suiv.
Guilbault, Edouard, paie-maître des canaux, décédé ; gratification à sa famille (sub.) 14449.
Guthrie, Melle Mary, appointements (sub.) 14045.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.

HALAGE, sentier, de la rivière de la Paix à la rière Pelly (sub.) 13596.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418 ; 13296 ; Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298; terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922 ; bureaux de la Marine et des Pêcheries (int. Bell) 14573.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercises (sub.) 7164 ; édifice public, modifications (sub.) 13380.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int. Wilmot) 292.
Hatchey, M. Nazaire, pilote, maître du havre, nomination, 3761.
Haut-commissaire en Angleterre, bureau (sub.) 12839.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 ; bureau de poste, construction (sub.) 13387.
Hawk Point Inlet, N.-E., chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage ,nomination (int. Wilson et Taylor) 5131 (int. Wilson) 5779.
Heath, M. Gorge, indemnité (sub.) 14448.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Herchmer, M. L. W., pension (int. Scott) 5505.
Hétu, Rodolphe, libération (int. Northrup) 8151.
Higgin's-Shore, jetée (sub.) 13492.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Hillsborough, pont (int. Lefurgey) 2673 (int. Hackett) 2855.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Homarderies, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Home Rule en Irlande (mot. Costigan pour adresse à Sa Majesté) débat : Hon. M. Costigan, 738 ; M. Hackett, 749 ; M. Charlton, 753 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 759 ; M. Sproule, 761 ; M. Marcil (Bonaventure) 769 ; M. Broder, 773 ; M. Belcourt, 777 ; M. Richardson, 781 ; M. Bourassa, 783 ; M. Kemp, 785 ; M. Murray, 787 ; M. Hughes (Victoria) 788 ; M. Wright, 791 ; Hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 792 ; M. Porter, 795 ; sir Wilfrid Laurier, 797 ; M. R. L. Borden, 802 ; M. Sherritt, 806 ; M. Reid, 807 ; le ministre de la Justice, 808 ; M. Clarke, 815 ; M. Ingram, 829 ; M. Hughes (Victoria) explication personnelle, 893 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot. Laurier) 1229.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099 ; pont et chaussées (sub.) 13594.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.

ILE d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Ile du Cap au Sable, entrée du havre (sub.) 13449.
Ile Caribou, chaussée (sub.) 13448.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Ile aux Grues, quai (sub.) 1567.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341 ; lignes télégraphiques (sub.) 2810.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Ile d'Orléans, service postal (int. Casgrain) 687 ; câble sous-marin (int. Talbot) 11454 (mot. Talbot pour doc.) 11565.
Ile du Prince-Edouard ; correspondance (int. Borden) 898 ; jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194 ; coût des chemins de fer (int. Hughes) 1740 ; chemin de fer, billets (int. Hackett) 2588 ; gisements de houille (int. Hackett) 2589 ; communications d'hiver (mot. Lefurgey pour doc.) 2862 ; pêche aux huîtres (int. Lefurgey) 3023 ; lignes télégraphiques reliant au continent (sub.) 3092 ; communications en hiver (int. Lefurgey) 4154 ; chemin de fer, chefs de gare (int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int. Lefurgey) 4600 ; sémaphores (int. Hackett) 4601 ; pont de Hilsbourough (int. Hackett) 4602 ; embranchement de chemin de fer, construction (int. Hackett) 6375 ; chemin de fer, halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranche-

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
ment de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757; 8035; 13087; 14399; 14407; rails d'acier, achat et pose (sub.) 8036; chemin de fer, quai et hangar à houille à Summerside, 13086 ; agrandissements à Kensington, 13098 ; service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100; nouvelles gares à Northern et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152 ; nouveau dragueur (sub.) 13585 ; expéditeurs de poisson, réclamations (int. Lefurgey) 13649 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; levé topographique au pont Montague, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.
Iles Wolfe et Howe (observ.) Taylor) 13778.
Immigration ; agents (mot. Bourassa pour doc.) 293 ; statistique (int. Ross) 1064 ; somme additionnelle (sub.) 2378 ; frais (int. Wilson) 6479 (observ. Wilson) débat, 6761 (sub.) 6827 ; agences (sub.) 6870 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Immigration chinoise (mot. Laurier pour comité sur résol.) 269 (en comité sur résol.) 611 et suiv. (2e l. et adop.) 969 ; application de la loi (sub.) 7992.
Immigration irlandaise (int. Clarke) 1060.
Immigration japonaise (int. Morrison) 3847.
Immigrants ; traitement (observ. Puttee) 888 ; installation (observ. Boyd) 1151 et suiv. ; pour l'Ontario (int. Robinson) 1651 ; pour les provinces maritimes (int. Emmerson) 1923 ; refus d'admission (int. Wilson) 2389 ; 2587 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int. Wilson) 2389 ; examen médical (int. Clarke) 2854 (int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (int. Wilson) 5500 ; immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 ; dépôt d'immigrants (sub.) 14540.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int. Ingram) 3939.
Importations : directes par l'Etat (int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin 1903 (int. Henderson) 14223.
Impressions, comité (mot. Laurier) 247 ; achat d'un livre intitulé: " Décisions des Orateurs de la Chambre " (mot. Parmelee) 5497 (mot. Parmelee pour adop. du 4e rapp.) 5772.
Impressions et papeterie (sub.) 226 ; 5449.
Imprimerie de l'Etat : étiquette sur publications (int. Brock) 4333 ; perception des frais d'impression restés dus (int.) Robinson) 4334 ; atelier libre (int. Clarke) 4336 ; compositeurs (int. Clarke) 4602 ; outillage (sub.) 12841.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int. Barker) 11222.
Indiens, affaires des ; Doncaster, comté de Montcalm, réserve (motion Desjardins pour documents) 293 ; pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064 ; Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int. Fowler) 2587 ; affaires des Indiens (sub.) 277 ; agents des, comme gardiens (int. Tisdale) 840 ; baux, correspondance, etc. (mot. Tisdale pour doc.) 1365 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6562 ; 6632 ; Québec, 6618 ; Ontario, 6618 ; Ontario et Québec, 6537 ; 6617, et les provinces maritimes, 6618 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; Saint-Régis, prison, construction, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en
Indiens, Affaires des—*Suite.*
général, 6636 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474 ; dépenses casuelles (sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063; réserve de Rama, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066 ; Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066 ; Nouveau- Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements (sub.) 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; 14072 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Indiens, de Mississaga, réclamation (int. McColl) 7107.
Indiens, réserve de Duceis (int. Bennett) 8151.
Ingénieurs, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262 ; inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app., (sub.) 14289.
Inspecteur vétérinaire en chef (int. Monk) 1649.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ. Davis) 14237.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, réparations (sub.) 13467.
Intercolonial : Embranchement de la Rivière-Ouelle (int. Casgrain) 553 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int. Monk) 683 ; articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. Fowler pour doc.) 939 ; gages des employés (int. Kendall) 1339 ; tarif (int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (mot. Bell pour doc.) 12416 ; taux de transport (mot. Bell pour doc.) 2418 ; trafic, échangé avec Grand Tronc (int. Kemp.) 2857 ; garage de Lorne (int. Bell) 3022 ; guide officiel (int. Clarke) 3662 ; (mot. Haggart pour doc.) 3664 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3828 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (mot. Bell pour doc.) 3846 ; traverses achetées et employées (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. Haggart pour doc.) 3942 ; wagons et locomotives (int. Barker) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int. Barker) 4602 ; surestarie (int. Fowler) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (int. Fowler) 4837 ; surestarie sur les wagons (int. Fowler) 5130 ; rails d'acier et attaches sub.) 5177 ; prix du transport des houilles (int. Kendall) 6374 ; (sub.) barres d'attelage pour wagons à marchandises 7746 ; voitures à voyageurs, vestibules, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; Rivière-Ouelle, embranchement à partir de la station, 7752 ; freins à air com-

Intercolonial—*Suite.*
primé pour wagons à marchandises, 7754, 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage de wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem. 8549 ; améliorations à la Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; freins, signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 ; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556 ; à la bifurcation de la Chaudière (sub.) 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557, à Halifax, 8558, à Pictou, 8559 ; système de pension (int. Gourley) 9475 ; billets de faveur (mot. Clarke pour doc.) 9847 ; embranchement de la Rivière Ouelle (int. Monk) 10757 ; usines à la Rivière-du-Loup (int. Gauvreau) 12750 ; édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12846 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; trançon de la Rivière-Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, construction, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 ; à Halifax, 13082 ; à Pictou, 13085 ; à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; commande de rails à la Cie Clergue (int. Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344, 14398 ; nouvelles voies sur parties de la ligne, 14352 ; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissement à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc., 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; protection contre l'incendie des gares, etc. (int. Bennett) 14967.
Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271 ; liste des employés permanents (mot. LaRivière pour doc.) 2417 ; illustrations du rapport, plaintes (int. Ingram) 4117 ; quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
Iona, prolongement du port (sub.) 13469.

JARDINS potagers, droits sur produits (amend. Léonard) débat : M. Léonard, 4936 ; M. Bourassa, 4939 ; M. Smith (Wentworth) 4940 ; M. Holmes, 4942 ; M. Monk, 4943 ; M. Ethier, 4948 ; M. Henderson, 4952 ; M. L. P. Demers, 4955 ; le ministre des Finances, 4956 ; M. Borden, 4959 ; M. Campbell, 4961 ; M. Broder, 4965 ; M. Macpherson, 4967.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Jérôme, M. Martin, député à la législature (int. Roche, Marquette) 5504.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Jonasson, M. S. (int. Roche, Marquette) 1234.
Journaux : Royaume-Uni, France et Etats-Unis, paiements (mot. Monk pour doc.) 723 : agents et directeurs de poste (observ. Tarte) 14973.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Judique, brise-lames, réparations (sub.) 1134.
Juges : traitement (int. Casgrain) 97 ; pensions de retraite (mot. Laurier pour comité sur résolution) 206 ; (mot. Fitzpatrick pour rescision de l'ordre pour comité sur résol.) 2670 ; frais de voyage (sub.) : Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocation de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, Nouveau-Brunswick, traitement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; juge en chef Boyd ; parents employés publics (int. Johnston) 4339 ; paiements en sus de son traitement (int. Taylor) 6193 ; juges des cours de comté (int. Lennox) 5131 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 5421 ; juges de cour de comté, nomination (int. Lennox) 5773 ; pension de retraite, en comité sur résolution, 8323 ; 8614 ; juges des cours provinciales, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 10366, en comité, 11026 ; 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060 ; nomination d'un nouveau juge de la cour Supérieure, P.Q. (mot. Laurier pour comité sur résol.) 11689 ; (en comité) 12078 ; (mot. Laurier pour 2e l.) 12090 ; offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int. Logan) 14090; juge puiné dans le district de Nipissingue, traitement (sub.) 14551 ; juge de la cour de comté du district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse, augm. de traitement (sub.) 14553 ; amendements du Sénat au bill (n° 233) concernant pension de retraite, 14583 (voir bill (n° 233) dans liste des bills, lettre B) ; fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int. Grant) 14969.
Justice, frais (sub.) 7006.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 212.

KAMOURASKA, jetée (sub.) 13734.
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot. McIsaac) 7308.
Kelly, M. A. J., paiement d'appointements (sub.) 5592.
Ketch, port, entrée du chenal, dragage (sub) 13471.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009, 7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010 ; aliénés, entretien (sub.) 7010.
Kilroy, M. Thomas, sous-préposé aux douanes, à Windsor, Ont., services (sub.) 14281.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134 ; 13471.

Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ; 13385 ; (sub.) à voter de nouveau, 6039 ; pénitencier, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (int. Sproule) 10364 ; salle d'exercices du collège militaire (sub.) 13360 ; casernes de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13516.

LA BICHE, palais de justice (sub.) 984.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Lac Buckhorn, battures dragage (sub.) 14948.
Lac Couchiching, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Dauphin, dragage (sub.) 1499.
Lac Francis, Man., décharge, quais, creusages (sub.) 1500.
Lacs la Flèche (haut et bas) améliorations entre (sub.) 13576 ; creusage entre, balance due sur outillage (sub.) 13577.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Lac Saint-Jean, dragage, quai (sub.) 2319, 13736.
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Lac Simcoe, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Lafontaine, lady, pension (sub.) 14546.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. Clancy pour doc.) 14572.
Laprairie, jetées brise-glaces, travaux de protection, 13737 ; (sub.) 2324, 13737.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement (sub.) 13469.
Larkin, M. W. S., capitaine, plainte (int. Hackett) 3025.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. Monk pour doc.) 3348.
Latour, M. L. J., congé (int. Blain) 7106 ; (int. Léonard) 1061 ; (int. Pope) 14290.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Le Herald, de Montréal, sommes payées (int. Rosamond) 8572.
Le Roi contre Calver, commutation de peine, (mot. Borden pour documents) 13574 ; contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811 ; levés hydrographiques (sub.) 4270, 7209.
Lévis, édifice public (sub.) 438, 13318 ; terrain acheté par le gouvernement (int. Casgrain) 3762 ; (mot., idem pour doc.) 3942.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ. Maclean) débat : M. Maclean, 112, 116, 671 et suiv:; M. l'Orateur (déc.) 112 ; sir Wilfrid Laurier, 113-120 ; M. Lancaster, 114 ; M. R. L. Borden, 114 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 114 ; M. MacCarthy, 115 ; M. Sproule, 123 ; M. Northrup, 124 ; (mot. Maclean) débat : M. Maclean, 1241 ; sir Wilfrid Laurier, 1242 ; M. Sproule, 1243.
Ligne transatlantique rapide (int. Borden) 4020, 4154, 4603 ; (rép. de sir Richard Cartwright) 4895 ; (int. Roche, Halifax) 7308 ; (observ. Borden) débat, 14451.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int. Bell) 1338.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Listes électorales, impression (int. Léonard) 292 ; dépenses éventuelles (sub.) 5456 ; Nouvelle-Ecosse (int. Bell) 8573.
Littérature électorale, expédition franco (int. Davis) 14580 ; sacs de poste employés pour expédition (int. Talbot) 14580.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13516.
Little Current, chenal, améliorations (sub.) 13516.
Livingston's Cove, brise-lames, réparations (sub). 13469.
Loi électorale (int. Borden) 12471.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656 ; magasin militaire (sub.) 13382.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai (sub.) 1211.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Lunenburg, port, dragage, 1138.

MACHINES agricoles, détaxe (int. Roche) 3939.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Maguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Main-à-Dieu, côté ouest du port, brise-lames (sub.) 13470.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int. Bell) 5006.
Malagawatch, chenal des barques, améliorations (sub.) 13471.
Malles, service (sub.) 6269 ; transport par chemin de fer (int. Wilson) 6478 ; transport par navires océaniques, 7801 ; 7962 ; distribution dans les campagnes (int. Wilson) 13531 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (int. Thomson, Grey) 13536.
Manitoba, terres boisées, protection (sub.) 6985 ; chemin à partir de Teulon-nord (sub.) 7141.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int. Ingram) 269.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int. LaRivière) 3517.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Margaretville, brise-lames, réparations (sub.) 13470.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Marine allemande, recrutement au Canada (int. Sproule) 8968.
Marine et Pêcheries, ministère ; appointements, dépenses casuelles (sub.) 347 ; 4269 ; 5205.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Martineau, Arthur, nomination (int. Ingram) 3938.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès ; éloge par sir Wilfrid Laurier et M. Monk, 10507.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Mathurin, Joseph A., commutation de sentence (mot. Lavergne pour doc.) 3348.
Mehan, Dr, service météorologique, Bauthurst, renvoi (int. Wilmot) 3761.
Melbourne, quai, améliorations (sub.) 13471.
Ménard, M. Denis, destitution (int. Monk) 3663 ; 9342.
Messages de Son Excellence : (sub.) 92 ; économie interne, 92 ; budget supplémentaire, 725 ; adresse, remerciements, 1241 ; budget supplémentaire, 5127 ; 13129 ; 14332 ; 14966.
Messagers au service de M. Taylor (int. Talbot) 14580.
Métapédia, nouvelle gare, etc. (sub.) 14387.

Métis, commission, scrip (mot. LaRivière pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Metts, M. J. B., débiteur de l'Etat (int. Wade) 6374.
Midland, port, dragage (sub.) 1422 ; 13517.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Milice (sub.) : solde et indemnité, débat, 3714 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; officiers des corps permanents (int. Smith, Wentworth) 4601 ; 6645 ; achat de tentes (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; loi, dépêche Chamberlain (int. Bell) 6754.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; nouveau bill (int. Hughes) 686.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ. Bourassa) débat : M. Bourassa, 2480 ; le ministre de la Milice, 2485; M. Hughes (Victoria) 2487 ; M. Barker, 2491 ; M. Monk, 2494 ; M. Thompson, 2496 ; M. Clarke, 2498 ; sir Wilfrid Laurier, 2500 ; état, besoins et moyens à prendre pour y satisfaire (observ. Thompson) débat : M. Thompson, 5895 ; M. Sproule, 5909 ; M. Gourley, 5911 ; le ministre des Finances, 5913 ; M. R. L. Borden, 5914 ; M. Bourassa, 5916 ; M. Ingram, 5919 ; M. Morin, 5921 ; M. Oliver, 5922 ; M. Clarke, 5924 ; M. Johnston (Cardwell) 5927.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int. Bourassa) 11455.
Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine" caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int. Hughes) 2174.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14958.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976; division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Ministère, changements survenus dans le (explications) débat : sir Wilfrid Laurier, 132 ; 162 ; hon. J. I. Tarte, 138, 166 ; hon. A. G. Blair, 148 ; M. R. L. Borden, 151 ; hon. M. Fielding, 167 ; M. Maclean, 169 ; M. Bennett, 176 ; M. Monk, 182 ; M. Northrup, 185 ; M. Bell, 189 ; M. Pope, 194 ; M. Osler, 197.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
Mistook (Delisle) quai (sub.) 13738.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Monnaies, hôtel des, Ottawa, succursale (sub.) 350 ; construction (int. Carscallen) 11222.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Montague (en bas) quai Aitken (sub.) 1193.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; hôtel des postes (int. Monk) 683 ; (sub.) 13333, 13347 ; compagnie du chemin souterrain (mot. Tarte pour doc.) 723 ; cale-sèche, commission (mot. Tarte pour doc.) 723 ; débardeurs, grève (int. Monk) débat: M. Monk, 2589; 2593; sir Wilfrid Laurier, 2589, 2602; M. Clarke, 2590 et suiv.; M. Lemieux, 2590 ; M. Tarte, 2591 ; M. Casgrain, 12591 ; M. Bickerdike, 2592 ; M. Charlton, 2594 ; M. Puttee, 2594 ; M. Brock, 2595 ; M. Smith (Vancouver) 2598 ; le directeur gén. des Postes, 2600 ; M. McCreary, 2608 ; M. Kendall, 2610 ; M. Logan, 2611 ; M. Osler, 2613 ; M. Hughes (Victoria) 2616 ; M. Ingram, 2618 ; (int. Borden) 2770 ; (int. Gallery) 3751 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; bureau de poste int. Monk) 4117,4118 ; débardeurs, grève, paiement à la milice (int. Monk) 4153 ; cour des Commissaires des pilotes (usb.) 4327 ; outillage du port, avances aux commissaires (mot. Fielding pour comité sur résol.) 4419 ; (en comité sur résol.) 4603 ; (1ère l., 2e l. et adop. des résol.) 4645 ; commission du port, membres, appointements à eux payés (int. Monk) 8319 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343; port, hangars permanents (int. Bureau) 14576 ; dragueur "W. S. Fielding" (rép. à int. Bureau) 14577.
Moose-Jaw, bureau de poste (sub.) 13398.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. Morin) 8573, 8735 ; percepteur du canal de Chambly, appointements (int. Ball) 12750.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. Thomas, appointements (sub.) 14549.
Mowat, sir Oliver, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 1632 ; M. R. L. Borden, 1635 ; M. E. F. Clarke, 1635.
Murray-Bay, quai (sub.) 12343.
Musée Victoria, et autres édifices (sub.) 371, 14536 ; (int. Birkett) 11455.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Myers, M. le juge, nomination (int. Roche) 289.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du "Bayfield", gratification (sub.) 7209.
Mackenzie et Mann, et gouvt.; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
McCraney, M. W., ex-député, lettre, lecture par M. Robinson, 5548.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int. Roche, Marquette) 8572.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
McKay's Point (sub.) 13470.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. Lancaster pour doc.) 3942.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int Taylor) 5130.

NAPANEE, bureau de poste (int. Sproule) 1652.
Naturalisation, Acte (int. LaRivière) 2085 ; paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aides, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Navigation fleuviale au Manitoba (int. LaRivière) 1928.
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Necum Teuch, quai (sub.) 1170 ; travaux (sub.) 13472.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
New-Campbellton, quai de Ballast (sub.) 1175.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement(sub.) 14386.
New-Harbour, brise-lames, réparations ;talus, protection (sub.) 1176.

New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations à l'entrée de la rivière Clinton et de la rivière aux Français (sub.) 13493.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Nobles, M. Israël, destitution (int. Fowler) 7107.
Noël, quai de, réparations (sub.) 13473.
Nord-Ouest, tempêtes de neige (observ. Scott) 12079.
North Atlantic Trading Company, contrats (int. Borden) 13648 ; 13952.
North-Head, Grand Manan, brise-lames (sub.) 13505.
North-Gut, Sainte-Anne : quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Northumberland, détroit, navigation (mot. Hughes pour doc.) 1064 (int. Hackett) 7107.
Notre-Dame-du-Portage, quai (sub.) 13741.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int. Borden) 898.

OAKVILLE, jetée (sub.) 1423.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347 ; 7003 ; magnétique (sub.) 4270.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178 ; 13473.
O'Leary, MM. A. J. et M., intérêt (sub.) 14954.
Ontario, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Ordre du service impérial, décorations (int. Clarke) 12971 ; 13953 ; 14224.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int. Wilmot) 1230 ; 1231.
Oshawa, édifice public (sub.) 13377.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 ; 1004 ; 5170; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs(sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service téléphonique (sub.) 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (int. Rosamond) 3347 ; 6039 ; 6042 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; commission d'embellissement (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6479; (en comité) 6660; (2e l. et adop.) 6666 ; édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; nouvel ascenseur (sub.) 13382 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; titroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane, amélioration (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édifices du parlement (sub.) 13387 ; pont Dufferin et pont des Sapeurs, modifications (sub.) 13594.
Owen-Sound (port (sub.) 1423 ; (int. Thomson) 5500 ; édifice public (sub.) (observ. Bennett) 13329.
Oxide d'aluminium, importation (int. Robinson) 1063.
Oyster Pond, protection du rivage (sub.) 13473.

PAPIER-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. LaRivière pour doc.) 2717.
Pardon, prérogative de (mot. Casgrain pour doc.) 580.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Paris, agence canadienne (sub.) 12842.
Parkhill, transport des malles à (int. Sherritt) 1652.
Parlement, sessions plus hâtives (mot. Boyd) débat : M. Boyd, 471 ; sir Wilfrid Laurier, 475 ; M. Borden, 476 ; Hon. W. Ross, 478 ; M. Stewart, 479 ; M. LaRivière, 479 ; 487 ; M. Charlton, 480 ; M. Casgrain, 481 ; M. Davis, 482 ; M. Lefurgey, 482 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 483 ; M. Taylor, 485 ; sir Richard Cartwright, 485 ; M. Monk, 486 ; M. W. Ross (Ontario-sud) 487 ; M. Maclean, 488 ; convocation (observ. Boyd) 15155 et suiv.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Parr-Sound, quai (sub.) 13520.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 ; 13743.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (int. Roche, Marquette) 12470.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Peaux, inspection (communic. Sproule) 4113.
Pêche : dans la zone de trois milles (int. Bell) 4332 ; permis de pêche aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 ; primes, fraudes présumées (int. Hackett) 11221 ; pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Pêcheries : golfe Saint-Laurent (int. Lemieux) 3020 ; protection, C.A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328 ; préposés, traitements et déboursés (sub.) 5223 ; 5297 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; appointements (sub.) 6274 ; droits du Dominion et des provinces (mot. Préfontaine pour doc.) 8159.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475 ; quai (sub.) 13520.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349 ; digue (sub.) 14948 ; battures, dragage (sub.) 14948.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179 ; service à la vapeur entre cet endroit et Mulgrave (sub.) 14542.
Petit Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Phares : flottants, cpaitaines (int. Gauvreau) 682 ; gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction, et aide à la navigation (sub.) 4327 ; 5495 ; 5930 ; gardiens, augm. de salaire (int. Gauvreau) 14969.
Picton, édifice public (sub.) 13380 ; bureau de poste (observ.) 13403.
Pictou, phare (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pickering, port (sub.) 1424.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pilotage, acte de, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; voir bill (n° 261)) 13058 et liste des bills.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int. Lemieux) 3018.
Piscifactures, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Plaines d'Abraham, cession (int. Casgrain) 3346.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Plomb, fabrication, prime (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6376 ; (sub.) 7995 ; (en comité) 8432.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 5567.
Pointe-du-Chêne, quai (sub.) 13505.
Pointe-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Pointe Nepean, usage (int. Birkett) 12086.

Pointe-au-Pre, débarcadère (sub.) 1567.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Pointe Swim, quai (sub.) 13481.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf) quai (sub.) 12745.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Poirierville, quai (sub.) 1179 ; 13474.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int. Lefurgey) 3516.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 13064 ; M. Bell, 13069 ; M. Henderson, 13071 ; M. Holmes, 13073 ; M. Gourley, 13074 ; M. Puttee, 13078 ; Hon. M. Préfontaine, 13078 ; M. Hackett. 13080.
Police fédérale (sub.) 3636.
Politique fiscale du gouvernement (amendement Tarte) débat : Hon. M. Tarte, 5012 ; 5046 ; M. Brock, 5052 ; M. Reid (Grenville) 5056 ; M. Hughes, Victoria) 5060 ; M. L. P. Demers, 5072 ; M. Sproule, 5079 ; M. Bell, 5083 ; M. Gourley, 5089 ; hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 5096 ; M. Osler, 5099 ; M. R. L. Borden, 5100 ; le ministre des Finances, 5107 ; M. Bourassa, 5115 ; M. Northrup, 5122.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int. Cochrane) 11452.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; brise-lames (sub.) 13521 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Ports du Canada, dép. casuelles, traitements (sub.) 4036.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488, 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289 ; tranchée de Port-Colborne à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Port-Daniel, quai (sub.) 13745.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-George, brise-lames (sub.) 1179, 13480.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Port de Hall, améliorations (sub.) 13467.
Port-Hood, réparations (sub.) 13475.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Port-Moody, réserve militaire (int. Earle) 455.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-de-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port de Saint-Jean, brise-lames de la Pointe du Nègre (sub.) 1216 ; jetée, au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Ports, en général (sub.) 13580.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ports et rivières, provinces maritimes, réparations générales (sub.) 1220.
Ports, rivières et ponts : Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317, 6274 ; en général (sub.) 6106.
Postes : directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int. La-Rivière) 127 ; bureaux de poste, employés, vacances (int. Monk) 4152 ; directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207, 14299 ; salaires (sub.) 6340 ; employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ;commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 ; commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, augm. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297 ; sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Postes, hôtels des, dans les villes (int. Puttee) 683.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int. Sproule) 3331.
Préférence commerciale, tarif (mot. Clarke pour doc.) 3713.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Preston, M. W. T. R., poursuites contre (int. Clarke) 12473.
Prince-Albert, bureau du greffier de la cour et chambres des juges (sub.) 3524 ; palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Privilèges et élections, comité, 1er rapport (commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) M. R. F. Sutherland, 5700 ; Beauharnois, enquête Loy, emploi d'un sténographe (mot. Fraser) 7420.
Prorogation, M. l'Orateur, 15146 ; 15160 ; 15166.
Prospect, quai (sub.) 13474.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ. Ross) 2175 ; compagnies de téléphone (int. Clarke) 2673 ; lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2796 ; 3093 : dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique (sub.) 13584.
Publications hebdomadaires (int. Scott) 11689.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int. Bell) 1924 ; quai, réparations (sub.) 13474.

QUAIN, Melle M., augm. d'app. (sub.) 14548.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. Monk pour doc.) 723.
Quais, réparations (sub.) 4327.
Qualsimo, quai (sub.) 13577.
Quarantaine, districts organisés, et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Québec (ville) : Améliorations au port, soumissions (mot. Tarte pour doc.) 723 ; (sub.) 3453 ; manufacture Ross (mot. Casgrain pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du Soleil (int. Casgrain) 2313 ; nouveau quai, contrat pour construction (int. Casgrain) 4116; pont, subvention (int. Morin et Monk) 10763; magasin pour ministère Mar. et Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 ; nouvelle fonderie (sub.) 14540 ; pont (mot. Fielding pour dépôt de documents) 14826 ; (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Québec (province) : Quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. Lemieux pour doc.) 3348 ; lignes télégraphiques (sub.) 6116 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Queen-ouest ,représentation (int. Hackett) 13654.
Quesnelle, C.A., barrage (int. Earle) 11817.

Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int. Monk) 7421 ; nomination, date, et appointements, (int. Ball) 12750.

RAILS d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int. Monk) 289.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508 ; 8619 ; barrage (sub.) 12863 ; 13160 ; enlèvement de cailloux (sub.) 13161 ; pour compléter chenal (sub.) 14947.
Rapides plats (sub.) 13160.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474; (int. Puttee) 10757 ; (int. McCreary) 14578.
Rapports: Travaux publics, 5 ; comptes publics, 91 ; auditeur général, 91 ; Postes, 91 ; Intérieur, 91 ; Affaires des Indiens, 91 ; Revenu de l'intérieur, 91 ; Justice, 91 ; commerce et navigation (tableaux) 91 ; Pêcheries, 91 ; Agriculture, 91 ; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 93 ; Chemins de fer et Canaux, 93 ; Commerce, 93 ; Travail, 116 : administration publique du Canada, 126 ; secrétariat d'Etat, 126 ; (int. Hughes) 209 ; Marine et Pêcheries, 247 ; Milice, 287 ; bureau des examinateurs du service public pour l'année 1902, 489 ; demande de (int. Taylor) 556 ; Postes (int. Bell) 901 ; sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902, 1054 ; imprimerie et papeterie publiques, 1228 ; actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 décembre 1902 (liste) 1632 ; fermes expérimentales, 2005 ; balances de dépôts dans les banques du Canada, et non réclamées, 3940 ; archives canadiennes pour l'année 1902, 5604 ; assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre 1902, 9613 ; commission géologique, pour 1902, 13649.
Recensement de 1901, coût (int. Taylor) 205, 207, 294, 490 ; (int. Clancy) 290 ; (int. Monk) 1651 ; (observ. et amend. Blain) débat, 13984 et suiv.; confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (int. Ganong) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int. Ganong) 3937 ; paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. Fowler pour doc.) 3940 ; dans Carleton et Victoria (int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen (int. Wilmot) 4152 ; (sub.) 4753 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int. Blain) 6647, 7106 ; (int. Calvert) 7309 ; (sub.) 7270 ; tableaux (int. Blain) 11688; mode de travail (int. Heyd) 14224.
Recettes et dépenses, en 1903 (int. Clancy) 12972.
Regina, prison, achat de terrain (sub.) 5310.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Représentation du peuple dans la Chambre des communes (bill n° 66) débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Sproule : Sir Wilfrid Laurier, 1244, 1254, 1324 ; M. R. L. Borden, 1244, 1304, 1331 ; M. Northrup, 1255; le ministre de la Justice, 1266, 1303, 1305 ; M. M. Barker, 1278 ; M. Lancaster, 1287 ; M. L. P. Demers, 1295 ; M. Haggart, 1297 ; M. Lefurgey, 1308 ; M. Sproule, 1322 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int. Borden) 965 ; Ontario, correspondance entre législature et gouvt (mot. Sproule pour doc.) 2417 ; (int. Lefurgey) 5498.
Réserve indienne de Alexander, T. N.-O., ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.
Retraite, acte des pensions de (mot. Fielding pour comité sur résolution) 206 ; (en comité sur résol.) 607.
Revenu et dépense de l'année (int. Clancy) 13646.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212 ; 13505.
Rideau-Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033 ; améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Rimouski, jetée (sub.) 13746.
Rivers, M. Robert, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int. Wilmot) 3762.
Rivières, en général (sub.) 13580.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Rivière Assiniboine, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Bow, pont à Canmore, T.N.-O., frais de protection par gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357, 3320.
Rivière Colombie, en amont de Golden, coque neuve pour sonnette (sub.) 13575 ; creusage de chenal depuis rivière jusqu'à emplacement de l'entrepôt à Wilmer (sub.) 13576 ; nettoyage (sub.) 1502.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par gouvernement des Etats-Unis (mot. Cowan pour doc.) 2877.
Rivière Fraser, améliorations (sub.) 13577.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080, protection près pont du C.P.R. (sub.) 13743.
Rivière Jésus, creusage (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13747.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Rivière-du-Loup (Fraserville), quai (sub.) 2358 ; port, améliorations (usb.) 13754.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812 ; dragage (sub.) 2354.
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. Ethier pour doc.) 2877 ; dragage du chenal (sub.) 6166.
Rivière-du-Nord, Sainte-Anne : quai, réparations (sub.) 13472.
Rivière-Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Ottawa, travaux à Petawawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Rivière à la Pluie, service postal (observ. Borden) 7101.
Rivière aux Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivières-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Richelieu, crue des eaux (int. Monk) 10762.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (int. LaRivière) 5502.
Rivière Rouge, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 ; dragage (sub.) 13750.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 1216.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359.
Rivière Saint-François, comté d'Yamaska, pont de chemin de fer sur (sub.) 14812 ; 14814.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Robertson, M. George, M.P.P., commissaire enquêteur concernant garde-bestiaux, nomination (int. Ganong) 685.
Robson, H. Michael, directeur de la poste d'Ayr, destitution (int. Clare) 1231.
Rosedale, quai (sub.) 13521.

Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Roy, M. George, inspecteur des peaux, nomination (int. Casgrain) 3758.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées, M. l'Orateur, 605 ; 670.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie, int. Smith (Wentworth) 3937.
SABREVOIS, quai (sub.) 13764.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Sacs de poste, usage (observ. Marcil, Bonaventure) débat, 14512 ; (observ. Borden) débat, 14835 ; (int. Taylor) 14985 ; (observ. Mulock) débat, 15153 et suiv.
Saint-Alexis : baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-André, Manitoba, écluses, entreprise (int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, etc., réparations (sub.) 2368, 13734, 13772.
Saint-Boniface, service postal (int. LaRivière) 1927 ; bureau des mandats-poste (int. LaRivière) 5503.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (int. Monk) 10763.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Gédéon (Iles), quai (sub.) 13770.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames, quai (sub.) 13769.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13334.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jacques, division, vacance (int. Monk) 416 ; nouveau bref d'élection (M. Monk) avis de mot., 725 ; (mot.) 964 ; nouveau bref d'élection (M. l'Orateur) 1052 ; (observ. Monk), débat, 7210 ; int. Borden) 13575 ; (int. Monk) 13652.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422, 497 ; louage du grand quai (int. Fowler) 12085; édifice pour les immigrants (sub.) 13305 ; quarantaine, service d'eau (sub.) 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308 ; abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int. Fowler) 14225.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int. Morin) 8868 ; (int. Bell) 12749 ; édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Saint-Jean-des-Chaillons, quai (sub.) 13774.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369, 6108.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476, 13523 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419; fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178 ; îles, achat et améliorations (sub.) 14965.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans(quai (sub.) 6105.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Sainte-Marie, comté de Perth, édifice public (sub.) 13376.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Nicolas, jetée (sub.) 6104.
Saint-Patrice, fête civique (int. Hackett) 1927.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, préfet, démission (int. Léonard) 290, 11100 ; administration de l'hôpital (int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (int. Grant) 14578.
Sa Majesté le roi Edouard VII, portrait dans la Chambre des communes (int. Hughes, Victoria) 13291.
Sanction royale, M. l'Orateur (communic.) 5498, 5614, 6565, 6598, 8892, 15161.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de la (int. Roche) 2385 ; (int. Bennett) 2587 ; achat de terres (mot. Roche pour doc.) 4519 ; (mot. Lennox pour doc.) 7325.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l'Advocate, de Prince-Albert (sub.) 14561, 14955.
Sault Sainte-Marie, désordres (int. Hughes, Victoria) 12865 ; (observ. de M. R. L. Borden) 12973 ; observ. de l'hon. M. Borden, 13201 ; édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Saumon (pêcheries de la Colombie Anglaise) protection (observ. Earle) débat, 10232 ; (int. Earle) 10367, 10505.
Saunders, Dr C. E., nomination (int. Talbot) 1737.
Sauvetages, stations et récompenses (sub.) 13827.
Savard, M. P. V., emploi (int. Blain) 7107.
Scotch-Hill, stations (int. Bell) 895.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 840.
Séances du matin (mot. Laurier) 8575.
Secrétariat d'Etat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Sénat, règle 49, revision (mot. Demers pour comité) 4599 ; mot. Demers modifiant rapp. du comité, 12469 ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 5446.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Boyd) 1338.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Service civil : employés et sociétés de garantie (int. Clarke) 3345 ; amendement à la loi (voir bill (n° 245) 9339 ; liste (int. Léonard) 9944 ; acte, modification (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 10674 ; 12086 ; en comité, 12583 ; 12752.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (int. Clark) 6646.
Service océanique, observ Hughes, Victoria, débat, 7811 et suiv.
Service postal : du Canada, par New-York (int. Bell) 10980 ; paroisses voisines de Montréal (int. Léonard) 12751.
Shegawake, port améliorations (sub.) 13757.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Sinistres maritimes, acte de 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059.
Situation financière, revue (observations Bell) débat, 14902 et suiv.
Skinner's-Cove, chenal, et travaux de protection (sub.) 13482.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ. Monk) 14970.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int. Bourassa) 10364.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13104 ; corespondance (mot. Pope pour doc.) 2381.

Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le Free Press, d'Ottawa (observ. Clarke) 8651.
Souris, Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Southampton, port (sub.) 1477.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardiens (int. Bell) 1925 ; accident (observ. Logan) 13529 ; édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot. Russell) 5129.
Statistique criminelle (sub.) 4587 ; générale (sub.) 4587.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int. Casgrain) 496 ; commission de refonte des (int. Sproule) 1058 ; refonte (sub.) 14945.
Steamer "Alaska", achat (int. Bennett) 6842.
Steamer "Bayfield", vente (int. Thomson, Grey) 5777.
Steamers de l'Etat, commandants (int. Bell) 454 ; somme supplémentaire (sub.) 5205.
Steamer "Eureka" prêté ou loué à un inventeur (int. Grant) 14579 ; (observ. Tarte) 14991.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int. Russell) 10504.
Steamer "Lansdowne", réparations (sub.) 13799.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 6205 ; 13982.
Steamer "Minto", usage (int. Bell) 3762.
Steamer "Monterey", naufrage (observ. Préfontaine) 7015.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int. Taylor) 10081.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ. Osler) 7366, 7424 ; (sub.) 14398.
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6 ; réparations (sub.) 13799.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Acadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980 ; entre la France et le Canada (mot. Cartwright pour comité sur résolution) 10675 ; en comité, 11070, 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada (sub.) 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et les ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Sturgeon-Falls, quai (sub.) 1481.
Subsides: (résol. rapportées, lues une 2e fois et adoptées) 5418 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ. Fielding) 6198 ; (mot. Fielding) 6206 ; (mot. Fielding pour comité) 6377 ; dernière épreuve (observ. Borden) 15061 ; (mot. Fielding) 15069.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. Lemieux pour doc.) 709 ; (int.) 5959.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5574.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. Madore pour doc.) 3348 ; (int. Henderson) 14579.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int. Lefurgey) 3346 ; (sub.) 13494.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Sussex, N.-B., manœuvre militaires (int. Fowler) 3348 ; salle d'armes (int. Fowler) 8573.
Swinehammer, M. George, démission (int. Borden) 2392.
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300 ; quarantaine quai(sub.) 13482.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Sydney-Nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 ; (mot. Préfontaine pour retirer projet de résol.) 12745 ; acte concernant port (ch. 30. stat. 1879) amendement (en comité sur projet de résol.) 13058 ; édifice public (sub.) 13300.

TABAC ; importé, droits (int. Clancy) 455 ; canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int. Monk) 1063 ; monopole (int. Monk) 1338 ; droits (int. Henderson) 2174 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559 ; droits, article du Globe (observ. Henderson) 5894 ; commission, frais (sub.) 8507 ; droits (int. Henderson) 12471 ; 12750.
Tarif, enquête (int. Monk) 875 ; revision (mot. Tarte pour doc.) 3109.
Tarif de faveur : allemand (mot. Kemp pour doc.) 1366 ; correspondance (observ. Sproule) 1512 ; anglais (int. Scott) 5505 ; japonais (int. Clarke) 9475.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Taylor, M. George L., magistrat de police, voyage de Bothwell à Ottawa et à White-Horse (sub.) 3532.
Téléphone, compagnies de, loi générale (int. Maclean) 295 ; 416.
Téléphone, ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; ligne d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; ligne de l'île de Vancouver à Salt-Spring Island (sub.) 13611 ; service des signaux entre Port-Atkinson, C.A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Télégraphe, ligne de l'Ile de Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; entre la baie au Renards et la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; entre la baie de Chaleau et Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13598 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; ligne de Sainte-Anne du Saguenay jusqu'à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; ligne de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; ligne de Saint-Charles, embranchement de

Télégraphe—*Suite.*
Sainte-Anne au lac Clair (sub. 13606 ; ligne de Sainte-Agnès (Charlevoix) 13608 ; ligne d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; ligne auxiliaire de Victoria Alta à Saint-André (sub.) 13609 ; ligne de la Montagne des Bois à Willow-Bunch, prolongement (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644 ; postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923 ; réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13324.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. Roche pour doc.) 724 ; intérêt sur versements en retard (int. McCreary) 6376.
Terres fédérales, ventes (int. Hughes) 687; (int. Roche) 837 ; 1926 ; (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages, somme supplémentaires (sub.) 7153 ; motion pour bill modifiant loi relative aux terres fédérales (Hon. M. Sifton) retirée, 13721 ; service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; Yukon, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076 ; protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14565.
Territoires du Nord-Ouest, palais de justice (sub.) 983 ; autonomie (int. Boyd) 1337 ; ponts (sub.) 2796 ; autonomie, organisation en provinces (mot. Borden pour doc.) 2877 ; 5261 ; 5600 ; lignes télégraphiques (sub.) 3096 ; dépenses diverses (sub.) 3520 ; naturalisation, dernière période décennale (mot. Borden pour doc.) 3941 ; 5261 ; 5600 ; terres fédérales (int. Richardson) 5005 ; autonomie, organisation en provinces (rapport déposé par le premier ministre en rép. à mot. Borden pour doc.) 5701 ; (mot. Borden pour impression des doc. déposés) 5773 ; terres boisées, protection (sub.) 6985 ; arboriculture (sub.) 6985 ; cartes (sub.) 7011 ; gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (mot. Borden pour doc.) 7103 ; (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. Borden pour doc.) 7516 ; aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12558 ; ponts sur rivières Pelly et Old Man, pour rembourser le gouvernement (sub.) 13643 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14144 et suiv. ; frais de justice (sub.) 14551 ; juge additionnel à la cour Suprême, traitement (sub.) 14551.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Tir, exercices annuels (sub.) 3732.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Tonnage, droits, abolition (int. Sproule) 896.
Toronto, exposition (observ. Clarke) 547 ; douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes(sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; port (sub.) 1482 ; conseil du Travail (int. Clarke) 1922 ; travaux publics, employés (int. Clarke) 5779 ; bureau du sous-receveur général (sub.) 6039 ; salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale de l'hôtel des postes, construction (sub.) 13379 ; salle d'exercices et salle d'armes, pavage de la rue Armory et troittoir, rue de l'Université (sub.) 13382 ; magasin (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, améliorations (sub.) 13526 ; jetée de l'est,
Toronto, corporation—*Suite.*
prolongement, paiement à M.. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527 ; Association de l'Exposition industrielle (sub.) 13781.
Toronto, Ile de, dommages (int. Clarke) 5780.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Tracadie, lazaret (sub.) 13304.
Traduction française des rapports publics (observ. Monk) 490 ; des bills (int. Maclean) 493 ; (int. Monk) 493 ; (observ. Borden) 494; observ. Casgrain) 494 ; (int. Cochrane) 496 ; des documents de la Chambre (observ. Casgrain) 557.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ. Scott) débat : M. Scott, 2504, 2545 ; M. Tarte, 2526 ; M. Davis, 2537 ; M. Boyd, 2548 ; M. Puttee, 2551 ; M. Smith (Wentworth) 2553; M. Monk, 2556 ; M. Douglass, 2562 ; M. Pope, 2568 ; le ministre des Travaux publics, 2574 ; M. Ingram, 2576 ; M. Sproule, 2581.
Traité Bond-Hay (mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Clayton-Bulwer (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Transports : commission (int. Monk) 875 ; (int. Borden) 1235, 7518 ; (mot. Tarte pour doc.) 1366 ; (int. Borden) 3240 ; (observ. Borden) débat, 3556 et suiv.; (int. Borden) 4273, 4895, 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; politique du gouvernement (int. Haggart) 6613 ; (int. Sproule) 6637 ; (int. Borden) 7424 ; commission (int. Barker) 8572 ; (int. Borden) 9722, 10081 ; (rép de sir Wilfrid Laurier à int. Borden) 9846 ; rép. de l'honorable M. Fielding, idem, 10081 ; (int. Clarke) 13292 ; commission, dépenses s'y rattachant (sub.) 13638.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (int. Lennox) 7421 ; fête, ajournement (int. Monk) 10979 ; (mot. Laurier) 11009.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Travaux construits sur cours d'eaux navigables, acte, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; voir bill (n° 260) 13038, et liste des bills.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int. Davis) 1233 ; (mot. Grant pour doc.) 1240 ; entreprises adjugées (int. Thompson) 9340.
Travaux publics : ministère, appointements (sub.) 338 ; fonctionnaires (int. Léonard) 1086; conditions hygiéniques (int. Monk) 1926 ; loi sanitaire (sub.) 4598 ; dépenses casuelles, nouvelle somme (sub.) 6019.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) : M. Monk, 3029-71 ; sir Wilfrid Laurier, 3035 ; l'hon. M. Préfontaine, 3041 ; l'hon. Tarte, 3048-68 ; M. Lemieux, 3052 ; M. Casgrain, 3056, 3059.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375 ; douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336, mur de soulèvement (sub.) 13346.
Trottier, M. Louis, emploi (int. Morin) 8735.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Tuberculose, association canadienne pour prévention de la (sub.) 13798.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Tyerman, M. P. D., paiement à (int. Taylor) 290.

VACANCES, 2, 1051.
Vacances de Pâques (mot. Laurier) 1147.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 4190.
Valleyfield, bureau de poste (int. Monk) 100 ; (observ. Monk) débat, 7311 ; édifices publics (sub.) 451 ; grève (int. Morin) 2857 ; dragage

Valleyfield, bureau de poste—*Suite.*
(sub.) 6104 ; bureau de poste, soumissions (int. Taylor) 11454 ; grève, paiements à la milice (int. Clarke) 13647 ; dragage (sub.) 2377.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 7010; édifice public (sub.) 13400 ; (observ. LaRivière) 14049.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ. Borden) 15066.
Veniot, M. P. J., douanes, Bathurst, absence (int. Wilmot) 3760.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ. Hughes) 493.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527 ; 13578 ; Sa Majesté la Reine, monument commémoratif, contribution du Canada (sub.) 14958.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Ville-Marie, lac Témiscamingue ,quai (sub.) 14541.
Vingt-quatrième (24e) régiment (int. Hughes) 9340.
Visiteurs au Canada (observ. Smith-Wentworth) 7713.
Voie et moyens (mot. Fielding pour comité) 90 ; 15058.

WAGONS officiels, frais de traction (int. Clarke) 9945.
Wallace, port de, améliorations (sub.) 13486.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1183.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Watson, M. John, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int. Roche, Marquette) 1232.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. Clarke) 3343 ; 4895 ; 5261 ; 6375 ; (mot. LaRivière pour doc.) 5422.
White, M. Albert J., emploi (int. Fowler) 4837.
White, M. C. W., appointements (sub.) 13947.
White's-Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int. Borden) 684.
Wiallard, M. Paul (int. Monk) 11455.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
William's-Head, quarantaine, quai (sub.) 13577.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int. Clarke) 3416 ; (mot. Clarke pour doc.) 3520 ; 3620 ; 3845.
Windsor, Ont., édifice public, réparations (sub.) 13380.
Windsor, N.-E., nouvelle gare (sub.) 14387 ; port, barrages et creusage (sub.) 14541.
Wingham, édifice public (sub.) 13387.
Winnipeg : Bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041 ; entrepôt du roi (int. LaRivière) 6478 ; pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163 ; magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; bureau de poste, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Wolfville, quai, réparations (sub.) 13487.
Woodstock, N.-B., salle d'exercices militaires, emplacement et construction (mot. Hale pour doc.) 3348 ; 723 ; bureau de poste (int. Hale) 689 ; (mot. Borden pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929 ; arrsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 dépôt d'armes (sub.) 13393.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservat. à Toronto, paiements (int. Scott) 8352.

YAMASKA, écluse, dragage (sub.) 13778.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
YUKON :
Concessions Treadgold : (mot. Bell pour doc.) 293 ; (int. Borden) 1052 ; (int.) Bell, 1231, 5423 ; (débat) : M. Casgrain, 2896 ; le dir. général des Postes, 2926 ; M. Pringle, 2942 ; le ministre des Ch. de fer et Canaux, 2965 ; M. Porter, 2975; sir Wilfrid Laurier, 2982; M. M. Borden, 2990 ; le ministre de la Justice, 3000 ; M. Barker, 3008 ; M. Osler, 3015 ; dépêche de Dawson (int. R. L. Borden) 3413. Commission d'enquête (int. R. L. Borden) (int. Borden) 4272-; (observations Casgrain) débat : M. Casgrain, 4003 ; sir Wilfrid Laurier, 4008 ; M. R. L. Borden, 4010 ; M. Monk, 4014 ; M. Blair, 4016 ; M. Northrup, 4017 ; (int. Borden) 4272 ; observations Casgrain) nouveau débat : M. Casgrain, 4645 ; le dir. gén. des Postes, 4658 ; M. Monk, 4664, 4702 ; M. R. L. Borden, 4667 ; le ministre des Ch. de fer et Can., 4671 ; M. Tarte, 4680 ; M. Northrup, 4682 ; le min. de la Justice, 4691 ; sir Wilfrid Laurier, 4699 ; M. Davis, 4703 ; instructions au commissaire de l'or (int. Borden) 4752, 8321 ; commission (int. Borden) 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; taxes de représentation (int. Bell) 6193 ; (int. Borden) 6638, 6850 ; commission, nomination du juge en chef Killam (int. Borden) 6850 ; (rép. du ministre de l'Int. à int. Borden) 7015 ; commission, choix des commissaires (int. Borden) 7518 ; dépêche concernant enquête (int. Borden) 10080, 10244 ; commission d'enquête (observ. Monk) 11331 ; rapport (int. Borden) 13402, 13530.
Paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Concessions minières, baux (mot. Ross, Yukon, pour doc.) 1365.
Lignes télégraphiques (sub.) 3097, 6021 ; (observ. Morrison) 7218.
Juges, frais de voyage (sub.) 3532.
Cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, appointements, 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534, 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Douanes, dépenses (sub.) 4113.
Sténographes, M. J. A. Valiquette (int. Bennett) 4152.
Sentiers (trails) chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503.
Territoire, gouvernement (sub.) 7013 ; Conseil, remboursement de dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163, 7495.
Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Hôpital Sainte-Marie (sub.) 7511.
White-Horse, bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Administration, frais (sub.) 13643.
Terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076.
Télégraphe, réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Canadian Bank of Commerce, services (sub.) 14567.